

BOLETÍN
DE
ESTUDIOS HISTÓRICOS
SOBRE
SAN SEBASTIÁN



Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián



dr. camino institutua
instituto dr. camino

- gipuzkoa donostia kutxaren
- gizarte-ekintza
- obra social
- de la caja gipuzkoa san Sebastián

2004

2004
SAN SEBASTIAN - DONOSTIA

38

Obra Cultural de:
KUTXA-CAJA GIPUZKOA SAN SEBASTIAN
FUNDACION SOCIAL Y CULTURAL KUTXA



kutxa

gizarte ekintza
obra social

BOLETÍN
DE
ESTUDIOS HISTÓRICOS
SOBRE
SAN SEBASTIÁN



2004
DONOSTIA - SAN SEBASTIÁN

38

**HISTORIA DONOSTIARREKO DR. CAMINO INSTITUTUA
INSTITUTO DR. CAMINO DE HISTORIA DONOSTIARRA**

**GIPUZKOA DONOSTIA KUTXAren
Gizarte Ekintza / Obra Social de
CAJA GIPUZKOA SAN SEBASTIAN**

**KUTXA GIZARTE-ETA KULTUR FUNDAZIOA
FUNDACION SOCIAL Y CULTURAL KUTXA**

DR. CAMINO INSTITUTUA - INSTITUTO DR. CAMINO

Zuzendaria / Director:

J. IGNACIO TELLECHEA IDIGORAS

**DR. CAMINO INSTITUTUA, DONOSTIARI BURUZKO IKERLAN HISTORIKOEN
BULETINA. 38. zenbakia / INSTITUTO DR. CAMINO, BOLETIN DE ESTUDIOS
HISTORICOS SOBRE SAN SEBASTIAN. Número 38.**

Argitarapena / Edición:

© Kutxa Gizarte eta Kultur Fundazioa
GIPUZKOA DONOSTIA KUTXAren Gizarte Ekintza

Fundación Social y Cultural Kutxa
Obra Social de Kutxa, CAJA GIPUZKOA SAN SEBASTIAN

31 de Agosto, 30 Tels. 943 42 44 78 - 943 42 81 34 - 943 42 66 01
20003 Donostia-San Sebastián

Michelena artes gráficas, s.l.
P.º Ubarburu, 54. Políg. 27. Martutene
20115 Astigarraga (Gipuzkoa)

D.L.: SS-1.011/95
I.S.S.N. 0210-2889

Gutziz debekatuta dago liburu hau bere osoan edo zati batean erreproduzitzea, hala nola edozein sistema informatikotan edo bestelako almagazamendu edo informazio-lorpenekotan sartzea eta edozein modutan edo dena-delako baliabide erabiliz transmititzea, baliabide hori elektronikoa, mekanikoa, fotokopia, grabazio nahiz bestelako metodozkoa izanda ere, Kutxa Gizarte eta Fundazioaren aldeaz aurretiko eta idatzizko baimenik gabe.

Queda totalmente prohibida la reproducción total o parcial de este libro, así como su incorporación a cualquier sistema informático u otro tipo de almacenamiento o recuperación de información y su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito de la Fundación Social y Cultural Kutxa.

“Macedonia donostiarra”, no de frutas, sí de temas y tiempos, variados y distantes, podíamos titular este tomo del BOLETÍN.

En efecto, nos esperan en él las Cuentas del Ayuntamiento de San Sebastián nada menos que de 1512, momento de tensiones externas e internas. Las primeras por efecto de la entrada por la frontera pirenaica de las tropas navarro-francesas y con ellas del Delfín de Francia, el futuro Francisco I. Es el año de los cañones de Velate y del casi asedio de nuestra ciudad. Y tensiones internas por las cuentas tomadas a los alcaldes Ibaizabal y Sagastume, condenando el primero a pago de penas y de inhabilitación. Mas el artículo de César M. Fernández Antuña nos aporta muchos más que cuentas: aspectos de la vida municipal en las últimas décadas del siglo XV. Ordenanzas municipales y sobre construcción tras el célebre incendio, tensiones con la oligarquía que domina riqueza y cargos, amplia información sobre ingresos y gastos. ¡Lástima que no ordene en lista apellidos, cargos y oficios, que nos daría cierta perspectiva de las primeras décadas del siglo XVI!

Es justamente lo que hace Iñaki García de Vicuña Olaizola con el célebre Padrón donostiarra de 1566, con los añadidos de otro algo posterior editado por D. Fausto Arocena. Es un documento precioso que engloba al vecindario donostiarra de la segunda mitad del siglo XVI y en el que García de Vicuña reordena apellidos y nombres, casas solares, viviendas con su toponimia, cargos y ocupaciones. Al margen del interés genealógico de esta fuente documental, es de rigor destacar el valor sociológico de su análisis y estudio.

Fermín Muñoz Echabeguren, ya conocido por nuestros lectores, en un amplio estudio las vicisitudes del Ferrocarril en San Sebastián, 1851-1925, desde sus orígenes hasta la implantación, ya en pleno siglo XX, de los llamados Ferrocarriles Vascongados y del familiarísimo “Topo” que une Hendaya con San Sebastián. La innovación que suponía el nuevo invento dio lugar a enconadas contiendas en el momento de planificar el trazado de sus líneas y por ello mismo la intervención decidida de la Diputación foral y del Ayuntamiento donostiarra. Apoyado firmemente en los libros de Actas de este último, Muñoz Echabeguren nos informa sobre los proyectos sucesivos, sobre la participación en los mismos de nuestras instituciones –también de la Junta de Comercio–, de la financiación del proyecto,

de los concesionarios, de la tasación de terrenos expropiados, de incidentes y reclamaciones, de los emplazamientos sucesivos de la estación donostiarra, del comienzo y desarrollo de las obras en tramos sucesivos, de la inauguración oficial y del primer viaje Madrid-San Sebastián que llenaba tantos sueños y satisfacía no pequeños esfuerzos. Ya somos pocos los que recordamos que en nuestra infancia leímos en los vagones del tren: “Caminos de hierro del Norte de España”. Era el Ferrocarril del Norte y así hemos designado a nuestra estación de San Sebastián, cuando bien mirado debiera llamarse la estación del Sur o hacia el Sur.

Joxeba Intxausti nos ofrece un espléndido estudio sobre un barrio, antes periférico, donostiarra; su tránsito de barrio rural con todas sus connotaciones a barrio urbano con otras. Es un estudio de tipo sociológico en que se analiza la conformación de la sociedad egiatarra a lo largo de dos siglos, con especial atención a instituciones, asociaciones y grupos que la animan y dan perfil y vida, y con interesantes estadísticas sobre la evolución de su bilingüismo y explicación de la misma. La perspectiva de futuro se proyecta en la actualidad sobre este pasado recentísimo, con la desaparición del campo de fútbol y la transformación de su solar en viviendas, con el remozado Paseo del Duque de Mandas, la modernización de Cristina-enea, la construcción de un nuevo puente sobre el Urumea y el destino del magnífico edificio de la Tabacalera. Intxausti ha escrito la fe de vida de un barrio.

De la historia documentada y apoyada en papeles damos un salto cualitativo para pasar a una historia de fuentes orales, en nuestro caso centrada sobre una empresa y apoyada en el testimonio verbal de uno de sus protagonistas: Miguel Ciriza. Rosa García-Orellán, empeñada en el estudio de la memoria histórica de la pesca del Bacalao, ha dedicado muchas horas a recoger ordenadamente la historia de la Casa Ciriza, iniciada en 1918 a la que con el tiempo se incorporó Miguel, nacido en 1932. A lo largo de la narración, contemplamos periodos diferenciados: anteriores a la Guerra Civil, durante la misma, en la postguerra que coincide con la Guerra europea, y en muchos años posteriores. Nos salen al paso los años de “bonanza de la pesca” o de la “quimera del oro de Pasajes” y escenarios variadísimos de la actividad pesquera: desde Gran Sol y Terranova, pasando por Suráfrica, hasta Argentina, Chile, Nicaragua, etc. El mundo de la pesca, la novedad de los buques-factoría, las dificultades crecientes, la suspensión de pagos y hasta una “rebelión a bordo” nos sorprenden en este vivo relato, cerrado con reflexiones sobre la materia, fruto de larga experiencia.

En la habitual sección de NOTAS nos esperan un estudio sobre la organización de una comunidad de vecinos bajo jurisdicción donostiarra como la de Zubieta, que se suma a las ya publicadas de Aduna y Alkiza y es debida a la pluma de Estibaliz González Dios. María Isabel Astiazarain Achabal con su habitual perfección presenta los proyectos para la ampliación del puerto de San Sebastián de Pedro Ignacio de Lizardi (1773) con minucioso análisis, y el siguiente proyecto de Julián Sánchez Bort. Juan Antonio Sáez García, acreditado estudioso de fuertes militares, presenta las características de los Oriamendi y Montevideo en la ladera del monte Aizmendi de Hernani. Finalmente el Ingeniero Técnico agrícola

Ignacio Javier Larrañaga Urain corona el tomo del BOLETÍN con una sustanciosa noticia sobre la saga de la Peña-Ducasse, tan ligada a una institución donostiarra como “Villa María Luisa”, pero sobre todo con el embellecimiento de nuestra ciudad, en parques renombrados como los de Ayete, Arbaicenea, Cristina-enea, Toki-eder y en innumerables Villas de la cornisa cantábrica, empezando por Irún, Fuenterrabía, Zarauz, Orio, y siguiendo por Las Arenas, Vitoria hasta Santander. Las flores las hace Dios, pero las ordenan arquitectos paisajistas como Alfredo de la Peña, alumno de los Marianistas de Aldapeta y de la Escuela de Horticultura de Versalles. El fue el que con su señora madre D.ª María Ducasse continuó los trabajos de jardinería de “Villa María Luisa” fundada por el abuelo de ella D. Pedro Ducasse en 1878, proyectista de tantos Parques donostiarrras. Merecen nuestro recuerdo quienes hicieron a San Sebastián más bonita... y floreada.

J. Ignacio Tellechea Idígoras
Director del Instituto Dr. Camino

ESTUDIOS

LAS CUENTAS DEL CONCEJO DONOSTIARRA EN 1512

César M. FERNÁNDEZ ANTUÑA

El objetivo de este artículo es dar a conocer las cuentas del Ayuntamiento donostiarra del año 1512. A la conveniencia de sacar a la luz cuantos documentos ayuden a paliar el desastre producido por la pérdida de la mayor parte de los archivos públicos (concejil, del Consulado y Casa de Contratación, de las cofradías de las gentes de la mar, notariales...) y privados de la ciudad en el incendio que siguió al asalto de 1813, se añade en este caso el interés de tratarse de una valiosa fuente para el conocimiento de la vida interna del concejo, y de la villa en general, en un momento especial en que coinciden tensiones internas de la población con la amenaza externa de sitio a la plaza en el contexto de la guerra de conquista del reino de Navarra por Castilla. El documento se nos aparece, en fin, como un rico fresco que ilustra numerosos aspectos poco conocidos de la vida donostiarra de esos años.

Sin entrar a analizar en profundidad la fiscalidad y la hacienda municipales en este momento ni la pugna por el control de las instancias políticas de la villa entre diversos grupos de poder que se adivina tras algunos de los escritos de denuncia de estos años, nos limitaremos a una introducción genérica que permita contextualizar los datos que proporciona el documento.

1. Situación de la villa

Los dos últimos decenios del s. XV fueron especialmente difíciles para la villa de San Sebastián. Las tensiones internas producidas por lo que parecen luchas entre diferentes grupos de poder, impulsarán a los Reyes Católicos a enviar un delegado suyo, el juez pesquisador Diego Arias

Anaya, con la misión de pacificar la situación en la principal villa de una Provincia que, tras el cambio de orientación de la política castellana respecto a Francia, querían unida y guardando la frontera del nuevo enemigo. Fruto de la intervención real, y en línea con la tendencia que se había manifestado anteriormente en otras poblaciones del reino, se asistirá a un mayor control de los mecanismos de poder de la villa por parte de los monarcas: con la intervención del delegado regio, en 1489 se redactarán nuevas Ordenanzas para el gobierno de la población y se modificarán las de las cofradías de Santa Catalina (de armadores y comerciantes) y San Pedro (de pescadores), todas ellas con idéntica orientación política de evitar “*ligas y monopodios*”. Si a ello añadimos el incendio que arrasó prácticamente el caserío intramuros ese mismo año –y que daría lugar también a unas nuevas ordenanzas de edificación–, cabe considerar este momento como el de la “refundación” física e institucional de la ciudad¹.

Aún durante los primeros años de la década de los noventa proseguirán los enfrentamientos entre la oligarquía, poseedora de la mayor parte de la riqueza de la villa y detentadora año tras año de los cargos del regimiento, con el “común” de la población, que denunciaba los abusos que aquel grupo realizaba en beneficio de sus intereses y allegados (monopolizando los cargos públicos; tasando desde el Ayuntamiento salarios de menestrales pero no los mantenimientos de los que ellos mismos eran productores²; consintiendo que los carniceros se apropiasen de suelos públicos y utilizarasen pesos falsos, etc.), prolongándose también hasta este momento las diferencias entre la villa y el preboste Miguel Martínez de Engómez. Para acabar con esta situación, los Reyes Católicos intervendrán de nuevo directamente en la política local imponiendo a sus delegados Juan García Zobaco y Tomás de Valdeolivas al frente del concejo durante los primeros años noventa (en los que no se elegirá alcalde), al tiempo que, a la muerte del último preboste citado, los monarcas desposeerán a la familia Engómez del cargo que había venido gozando desde hacía siglos para recompensar con él a su servidor Pedro de Araoz³.

1. En expresión de GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A., “Una villa mercantil: 1180-1516”, en ARTOLA, M. (ed.), *Historia de Donostia-San Sebastián*. San Sebastián, 2000, p. 66.

2. Una tasación impuesta en 1524 por el concejo de los jornales de diversos oficios para atajar el “desorden” de los últimos años “*a causa que todos los ofiçiales en todos los ofiçios abían pujado e alterado sus jornales más de medio por medio de cómo solían ser e handar de tal manera que la dicha villa e su república estaba mui defraudada e abían padeçido mui grandísimos daños e imendas e mui creçidas costas*” en ARAGÓN, A., “Los podavines: labradores jornaleros en San Sebastián durante los siglos XV al XVIII”, en *B(oletín) de E(studios) H(istóricos) sobre S(an) S(ebastián)*, nº 33 (1999), doc. III, pp. 30-38.

3. Para este período pueden verse AGUIRRE, S., “La reconstrucción donostiarra tras el incendio de 1489 (y II)”. *B. E. H. S. S.*, nº 28 (1994), pp. 11-70; GARCÍA FERNÁNDEZ,

A juzgar por los datos de los que se dispone, la situación parece haberse tranquilizado en los primeros años del nuevo siglo, aunque por poco tiempo: la agudización de las tensiones con la monarquía francesa, la conquista castellana de Navarra, la entronización de un nuevo monarca en Castilla y el posterior conflicto de las Comunidades propiciarán una década de tensiones y enfrentamientos armados en Guipúzcoa de modo que la Provincia no tendrá descanso hasta la recuperación de Hondarribia de manos francesas en 1524.

En este contexto de amenaza exterior y división provincial, tampoco faltarán las tensiones en el interior de la villa donostiarra: como ya había sucedido con el de 1489, al menos dos de los Ayuntamientos de este período (los de 1512 y 1517) serán acusados ante el Corregidor y el Consejo Real de malversar los fondos públicos de la villa⁴.

En julio de 1512, las tropas al mando del duque de Alba inician la conquista el reino de Navarra para Fernando el Católico. Aunque no directamente afectadas por las operaciones bélicas, Guipúzcoa, y con ella San Sebastián, constituían una importante retaguardia para las operaciones en Navarra y servían a la vez de base para el cuerpo expedicionario inglés que, desembarcado en Pasajes, debía invadir la Guyena otrora inglesa en coordinación con el ejército castellano.

Contando con el apoyo francés, los navarros contraatacan en otoño tanto por el valle del Roncal como por Guipúzcoa. Comandado por el delfín de Francia, futuro Francisco I, este segundo cuerpo expedicionario incendiará Irun, Oiartzun, Renteria y Hernani, poniendo sitio a San Sebastián el 17 de noviembre para levantarlo dos días después y replegarse al otro lado del Bidasoa. Poco menos de un mes después, las tropas de la Provincia de Guipúzcoa atacaban la retaguardia del ejército franco-navarro que había sitiado también infructuosamente Pamplona y lograban arrebatárles los cañones que el rey otorgará al escudo provincial⁵.

...

E., "La comunidad de San Sebastián a fines del siglo XV: un movimiento fiscalizador del poder concejil". *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie III, Hª Medieval, t. 6 (1993), pp. 543-572 y BANÚS, J.L., "Prebostes de San Sebastián. II Relaciones entre la Villa y el Preboste Miguel Martínez de Engómez". *B.E.H.S.S.*, n° 6 (1972), pp. 11-51.

4. Para los sucesos de 1517, AZCONA, T. de, "El País Vasco durante la Guerra de las Comunidades. Aspectos referentes a la historia de Guipúzcoa". *Historia del Pueblo Vasco*. Erein, San Sebastián, 1979. Vol. II, pp. 59-110.

5. Para los acontecimientos militares en que se ve envuelta la villa este año: GARIBAY, E., *Los quarenta libros del compendio historial de las crónicas y universal historia de los Reynos de España*. Editorial Gerardo Uña, Lejona, 1988 (facsimil de la de Cormellas, Barcelona, 1628), Lib. XX, Cap. XVI, pp. 775-7; SANTOYO, J.C., "De crónicas y tiempos

...

2. Regimiento de 1512 y origen del documento

En esta complicada situación ejerció sus labores el regimiento del año 1512: los alcaldes Martín Ibañez de Ibaizabal y Juan Martínez de Sarastume; los jurados mayores Pedro de Torrano y Miguel de Arizmendi; los regidores Nicolás de Sagastizar, Domingo de Lizarza, Pedro de Olarreaga y Pedro de Ayerdi y el escribano fiel Juan Bono Jaimar. Buena parte de ellos tenía experiencia en anteriores gobiernos municipales y como representantes de la villa en las Juntas Generales de la Provincia; incluso Juan Martínez de Sarastume había pasado el trago de ver impugnadas las cuentas del regimiento de 1489, en el que había sido regidor, por los del año siguiente (uno de cuyos veedores sería precisamente Pedro de Torrano, su compañero en 1512)⁶.

Resulta curiosa la peripecia del otro alcalde, Martín Ibañez de Ibaizabal⁷: de origen vizcaíno, se instala en la villa llegando a ser elegido como Sagramentero en 1485. A pesar de ser inhabilitado para cargos públicos por ocasionar ciertos alborotos durante su mandato, consiguió ser perdonado y elegido como jurado mayor en 1509 (siendo alcaldes Juan Martínez de Sarastume y Juan Bono Jaimar, sus compañeros tres años después) y como uno de los dos alcaldes de la villa en 1512⁸.

Soberbio, audaz y mal hablado, el retrato que de Ibaizabal y sus andanzas trazan sus enemigos hace difícil creer que se pudiese mantener todo el año en la alcaldía, incluso contando con el apoyo del Corregidor provincial Juan Fernández de la Gama⁹. Entre otras cosas, se le acusará de

...

británicos. Historia de una expedición militar inglesa en Guipúzcoa (junio-octubre de 1512)", *B.E.H.S.S.*, n° 8 (1974), pp. 3-71 y AZCONA, T., "Las Relaciones de la Provincia de Guipúzcoa con el Reino de Navarra (1512-1521)", en ORELLA, J.L. (ed.), *El pueblo vasco en el Renacimiento (1491-1521)*, Bilbao, 1994, especialmente pp. 283-308.

6. Las relaciones de miembros de los concejos de estos años cuya composición se conoce, en BANUS, J.L., "Alcaldes y capitulares de San Sebastián (1286-1813)", *B.E.H.S.S.*, n° 9 (1975), pp. 16-18; las cuentas del de 1489 en GARCÍA FERNÁNDEZ, E., "La comunidad...", p. 561.

7. Su biografía en MÚGICA, S., *Curiosidades históricas de San Sebastián*. San Sebastián, 1970 (1ª edición, Bilbao, 1900), pp. 114-9, reproducida en *San Sebastián. Boletín de Información Municipal*, n°s 49 a 52 (1971), pp. 16-18.

8. Otro alboroto en el que participa Ibaizabal en 1495 y por el que es condenado a tres días de destierro, en AGUIRRE, S., "Escándalo medieval en Santa María a causa de la división en bandos", *B.E.H.S.S.*, n° 28 (1994), pp. 667-672.

9. Cuando a mediados de año un grupo de villas de la Provincia soliciten al rey la destitución del Corregidor por parcial, un grupo de vecinos de Tolosa se opondrá y nombrará procuradores en la corte, uno de ellos, curiosamente, Martín Ibañez de Ibaizabal. ORELLA, J.L., *Instituciones de Gipuzkoa y Oficiales Reales en la Provincia (1491-1530)*, San Sebastián, 1995, p. 303.

transgredir las Ordenanzas municipales y los mandatos reales (manejando moneda falsa; exportando metales preciosos; sobornando oficiales¹⁰ o mostrándose laxo en la lucha contra el enemigo francés); de especular con los mantenimientos (siempre necesarios en una villa y provincia deficitarios y que dependen de su importación de Andalucía o de Francia y más aún en una situación de guerra en que hay que alimentar las tropas que operan en Navarra o en la propia Guipúzcoa); de entregar los suelos públicos de las carnicerías a particulares (delito –o calumnia– frecuente en la villa estos años, como hemos visto); de inducir pleitos y polémicas y, en fin, de presentar testigos falsos o de sobornar y amedrentar a otros cuantas veces se intentó presentarle ante la justicia.

Contra este alcalde y sus compañeros de corporación se moverá pleito al final de su mandato ante el Consejo Real de Castilla y en el marco de esta demanda se incluirán las cuentas del concejo en 1512 que ahora publicamos¹¹.

3. Las cuentas

Para afrontar los gastos que suponían las tareas que le eran propias, el concejo contaba con unos ingresos ordinarios y extraordinarios a los que luego nos referiremos. En el entorno de 1500, las cantidades que por esos diversos conceptos recaudaba el concejo venían a parar a las manos de uno de sus oficiales, el mayordomo o bolsero, que no tenía voto en el regimiento. Éste estaba especialmente encargado de recoger el dinero entrante, de cobrar a los deudores del concejo y de realizar los pagos, llevando una detallada contabilidad de todo ello. Como establecían las Ordenanzas municipales de 1489¹², este bolsero no podía realizar pagos sino con libramiento firmado por los alcaldes y regidores en el que debían figurar el beneficiario, la cantidad y la razón del mismo, tomando carta de pago de lo abonado.

10. Enviado desde la corte para investigarle, el licenciado Pinilla acabará siendo el procurador de Ibaizabal en el pleito que le enfrenta a la cofradía de Santa Catalina. MÚGICA, S., *Curiosidades...*, p. 119 y ORELLA, J.L., *Instituciones...*, p. 30.

11. El pleito en A(rchivo) G(eneral) de S(imancas), Consejo Real de Castilla, leg. 16-1 (existe una copia, con numerosos errores de transcripción, en el A(rchivo) M(unicipal) de S(an) S(ebastián), A-6-libro 6-exp.1 que parece haber sido realizada a comienzos del siglo XX).

12. ANABITARTE, B., *Colección de documentos históricos del archivo municipal de la M.N. y M.L. ciudad de San Sebastián (años 1200-1813)*. Ayuntamiento de San Sebastián, San Sebastián, 1895, pp. 32-97. Para las cuentas municipales y el cargo de mayordomo interesan especialmente los artículos 26 a 36, pp. 43-48. La confirmación de las Ordenanzas en 1499 no modifica sustancialmente este apartado, vid. SORIA SESE, M.L., “La función pública en el concejo de San Sebastián durante el Antiguo Régimen”, *B.E.H.S.S.*, nº 26 (1992), pp. 88-94.

Finalizado el año de permanencia en el cargo, y elegidos a finales de diciembre los nuevos miembros del concejo para el año siguiente, el bolsero debía darles cuenta detallada en los tres días siguientes de los ingresos y gastos del tiempo de su mandato. Pasados otros tres días, el nuevo regimiento debía elegir cuatro *hombres buenos* para que, en unión de los alcaldes y los jurados mayores, vieran las cuentas presentadas por el bolsero¹³. Del examen se podían deducir bien la aprobación de las cuentas, bien la condena al mayordomo por las cantidades indebidamente pagadas (o a otros oficiales concejiles que le hubieran ordenado pagos injustificados) y que debían satisfacer so pena de verse encerrados en la cárcel pública o bien el reintegro al bolsero del dinero gastado de más del que se le entregó, procedente de los primeros ingresos que tuviese la villa; de este modo se pretendía mitigar la repulsión que provocaría el cargo especialmente en aquellos años en que la república gastaba más de lo que recaudaba y el bolsero debía adelantar de su peculio la diferencia¹⁴.

Con arreglo a este marco legal esbozado, los jurados mayores del concejo en 1513, Sebastián de Santander y Juan López de Aguirre, y los veedores de cuentas elegidos, Lorenzo de Montaot, Esteban de Santiago y Joaquín de Estiron (y los alcaldes Sancho de Engómez y Luís de Alcega) examinaron las cuentas del mayordomo bolsero del año anterior, Miguel de Sagastizar.

Aunque los registros de un único ejercicio son la foto fija de la situación económica del concejo en un momento dado, no una sucesión de imágenes que permita conocer la evolución de las finanzas municipales en el tiempo, y, por lo tanto, no constituyan fundamento para deducir conclusiones definitivas, las cuentas de 1512 ya apuntan una general concordancia de las fuentes de ingresos y gastos del concejo donostiarra con las de otros regimientos de la Corona de Castilla¹⁵.

13. Para evitar el fraude de que, por amistad y parentela entre los oficiales del concejo de años sucesivos, se dejen de tomar las cuentas, por cédula de los Reyes Católicos de 8 de junio de 1501 se ordenaba que las cuentas se vieses, acabasen y cobrasen antes del día de carnaval de cada año: recogida en AZCONA, T., "El País Vasco ...", doc. 5, pp. 98-9.

14. A pesar de que las sentencias de los veedores de cuentas eran inapelables, al Consejo Real llegó la demanda del regimiento de 1518 contra los miembros del concejo del año anterior por este tema, AZCONA, T., "El País Vasco...", docs. 6 y 7, pp. 102-6.

15. Una síntesis del tema en LADERO QUESADA, M. A., "Las haciendas concejiles en la corona de Castilla (una visión de conjunto)", *Finanzas y fiscalidad municipal. V Congreso de Estudios Medievales*. León, 1997, pp. 9-71.

3.1. Ingresos

Como villa eminentemente mercantil, la parte más importante de los ingresos del concejo donostiarra procedía de los diversos impuestos que gravaban el comercio, alcanzando este año 1512 prácticamente la mitad de lo recaudado (Cuadro 1). Arrendado su cobro mediante subasta pública en el recaudador que más dinero pagase al concejo, estas rentas procedían de gravámenes impuestos sobre la importación o exportación de bienes, como el diezmo viejo de la mar (compartido con la familia Velasco¹⁶); sobre todo tipo de transacciones, como la alcabala cobrada en el Pasaje de la banda de San Sebastián (actual Pasai San Pedro) o sobre diversos servicios (almacenaje y custodia, pesaje, etc.) prestados por la villa en su lonja¹⁷.

Cuadro 1: INGRESOS

CONCEPTO	IMPORTE (en mrs.)	PORCENTAJE
Rendimiento de los PROPIOS		
Renta de las <i>agoas verbas</i> del Urumea	9.936	1,49
Renta de los salmones del Urumea	1.242	0,18
Renta de los molinos	6.210	0,93
Carboneo en monte concejil	13.039	1,95
<i>Mastear</i> carraca en la torre del Pasaje	6.345	0,95
Ferrerías del Urumea	1.962,5	0,29
Suelos municipales arrendados a particulares	3.384	0,50
Subtotal	42.118,5	6,32
RENTAS sobre el comercio		
Sisa del pan, grano, legumbre y vinos	161.460	24,26
Renta de la lonja	50.490	7,58
Sisa del <i>aver de peso de la lonja</i>	47.472	7,13
Renta de fuera del <i>aver del peso</i> y alcabala de Pasajes	33.120	4,97
Diezmo viejo	22.563	3,39
Renta de los cestos	12.690	1,90
Peso de las mercaderías de la lonja	3.594,5	0,54
Subtotal	331.389	49,80
CONDENACIONES Y ALCANCES DE 1511	12.380,5	1,86
RESTO DE 1511	378	0,05
PENAS		
Haba de la pinaza de Motrico	10.350	1,55
Otras penas	720	0,10
Subtotal	11.070	1,66
PECHOS Y DERRAMAS		
De vecindades	12.860	1,93
De las Artigas	3.236	0,48
Derrama	252.000	37,87
Subtotal	268.096	40,28
TOTAL	665.432	

16. Entre otros trabajos sobre el tema, puede verse el de DÍEZ DE SALAZAR, L. M., *El diezmo viejo y seco, o diezmo de la mar de Castilla (s. XIII-XVI) (Aportación al estudio de la Fiscalidad Guipuzcoana)*. Grupo Doctor Camino. San Sebastián, 1983.

17. Se ignora dónde se encontraba esta lonja. Para ARÍZAGA, B., *Urbanística medieval (Guipúzcoa)*, Kriselu, San Sebastián, 1990, p. 189, había sido construida intramuros en

Hay en este apartado algunos conceptos cuya interpretación desconocemos, como la sisa “*del aver de peso de la lonja*” o la “*renta de los cestos*”, y otro de significado dudoso pues lo recaudado por el peso de la harina no parece aludir tanto –como parecería lógico– al pago de derechos de los molineros por traer a pesar y vender sus harinas a este local municipal como al propio arrendamiento del local a un particular, dada su inclusión en el grupo de los suelos concejiles alquilados a particulares y la ausencia de menciones a subasta en su adjudicación.

Con todo, los mayores rendimientos los obtenía el Ayuntamiento del impuesto sobre los mantenimientos, la “*sysa del pan e grano e otra cualquier legumbre e de los binos de la villa e extranjeros*”, que supone por sí sola la cuarta parte de los ingresos totales en el año y que los propios examinadores de cuentas consideran “*la principal renta que la dicha villa tiene*”¹⁸.

Otro grupo de ingresos los obtenía la villa del aprovechamiento por particulares de bienes raíces propiedad del concejo. Entrarían en este apartado los rendimientos de los “*montes francos del Urumea*” (cuyo 40% correspondía a la villa de Hernani) en sus aguas, pastos, frutos, leña, pesquerías y los procedentes del censo que pagaban las ferrerías de propiedad particular instaladas en sus orillas¹⁹; la obtención de carbón para la industria ferrona con la madera de los bosques concejiles (en este caso los

...

1477. A comienzos de la década de 1570 la villa construye una nueva lonja al exterior de la cerca medieval, en la esquina de las actuales calles Campanario, Mari y final de Fermín Calbetón, que será la que desaparecerá en el incendio de 1813, A.M.S.S., L 299.

18. En otras ocasiones la sisa tenía una finalidad concreta: la villa había alegado la cordedad de sus medios para las obras de fortificación necesarias en sus solicitudes de licencia real para imponer sisas sobre “*quales quier cosas bendibles*”, en 1477, o sobre “*las vituallas e mercaderías que por menudo en la dicha villa se ovieren de vender*”, en 1487. A.G.S., R(egistro) G(eneral) del S(ello), 1477, febrero, 20. Toledo, fol. 286 y III-1487, fol. 100. En parte para lo mismo se concede licencia en 1489, tras el incendio, vid. AGUIRRE, S, “La reconstrucción donostiarra tras el incendio de 1489 (I)”, *B.E.H.S.S.*, nº 26 (1992), doc. IV, pp. 528-9. Con idéntico argumento se logró licencia en 1505 para imponer 500.000 mrs. de sisa, DÍEZ DE SALAZAR, L. M., *Ferrerías en Guipúzcoa (Siglos XIV-XVI)*. Haranburu Editor, San Sebastián, 1983. Vol. II, p. 287.

19. El acuerdo de 1379 entre ambos concejos para el aprovechamiento de los montes francos de la cuenca media del río Urumea en MARTÍNEZ DÍEZ, G. et alii, *Colección de Documentos Medievales de las Villas Guipuzcoanas (1370-1397)*. Diputación Foral de Gipuzkoa. San Sebastián, 1996, doc. 384, pp. 103-6. Al menos desde 1388 cobraban 4 francos de oro al año de censo por cada ferrería instalada en aquellos lugares; dos siglos después, la renta, completamente depreciada, se mantenía en 4 ducados o 1.500 mrs., vid. DÍEZ DE SALAZAR, L.M., “Ferrerías de Guipúzcoa en la cuenca del Urumea (s. XVI)”, *B.E.H.S.S.*, nº 25 (1991), pp. 138-143 y 157.

de la falda de Igeldo)²⁰; el arrendamiento de los molinos de propiedad municipal (quizás los de Arribizketa, que utilizaban el agua de la regata del Gorga, en el actual barrio del Antiguo²¹) o de los suelos que la villa poseía en el monte Ulía o Mirall, en el de Urgull y, especialmente, en la “barbacana”. Eran éstos los arenales comprendidos entre la cerca medieval y los sucesivos recintos de la fortificación levantados por delante de la misma, tanto hacia el S. como hacia el puerto. En estos terrenos, los beneficiarios de estos censos enfitéuticos cultivarán huertos o levantarán cabañas para almacenaje y para todo tipo de actividades manufactureras (herrерías, cordelerías, lagares, secaderos de pescado, depósito de materiales que por ser fuente de malos olores o fácilmente inflamables las Ordenanzas obligaban a mantener extramuros, etc.) hasta que a mediados del siglo XVI comiencen a ser aprovechados en la reedificación de las casas de los particulares por encima de la cerca medieval –cuando ésta pierda su función militar tras la construcción del nuevo recinto abaluartado– pero manteniendo siempre la titularidad pública sobre aquellos solares²².

Para la recaudación de los siempre impopulares impuestos directos, la villa elegía cada año cuatro oficiales, los “*cogedores de pechos y derramas*”, que, como el bolsero, tampoco entraban en el regimiento propiamente dicho.

20. No parece haber habido este año corte de madera para la construcción naval, con el carboneo el aprovechamiento más productivo del bosque guipuzcoano en estos siglos. Al respecto puede verse ARAGÓN RUANO, A., *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna: aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad*. Aranzadi Zientzi Elkarte. San Sebastián, 2001.

21. Para cuya construcción la villa hubo de vender algunas tierras de su propiedad en 1484 y que se intentaron reedificar en 1573-1582. LARRAÑAGA, M. y LEMA, J. A., *Colección de documentos medievales del convento de San Bartolomé (San Sebastián) (1250-1515)*. Fuentes documentales medievales del País Vasco, nº 58. Eusko Ikaskuntza, San Sebastián, 1995, docs. 62 y 63, pp. 114-120 y A.M.S.S., L. 299.

22. Por ejemplo, el arrendamiento en 1498 de la planta baja de la torre municipal que flanqueaba por fuera el portal de Narrica a Domingo Cogorri (regidor en 1489) por 12 chañones al año, AGUIRRE, S., “La reconstrucción...(y II)”, doc. XXXVI, pp. 66-8. Un caso excepcional por haberse conservado la documentación: al edificar su casa en 1777-8 en terrenos de las actuales calles Embeltrán-Alameda del Boulevard, a caballo de la ya entonces casi olvidada muralla medieval, Diego de Echagüe se hace cargo de un censo impagado de un real anual a la entonces ciudad instituido en 1492 por el suelo de una huerta extramuros que había sido arrendada a la familia del último preboste Engómez (cuyo yerno, Lorenzo de Montañot, figura también como arrendador en las cuentas de 1512), AGUINAGALDE, B., “La reconstrucción de un espacio urbano. Vicisitudes de las torres del Preboste, en la calle de las Carnicerías (Embeltrán). Siglo XV-1813”. *B.E.H.S.S.*, nº 23 (1989), p. 85. La renta tipo de estas cabañas de la barbacana parecen ser 45 maravedís al año (¿referida a alguna unidad de superficie?) y sus múltiplos. Echagüe pagará 1 real, es decir, aproximadamente las tres cuartas partes, lo que da idea de la depreciación de unos alquileres que parecen no haberse modificado en tres siglos.

En las cuentas de 1512 se consignan los pechos recogidos en las vecindades que dependían jurisdiccionalmente del concejo donostiarra (Urnieta, Alkiza, Zubieta, Igeldo, Pasai San Pedro, Aduna y Alza) y en los caseríos de las Artigas (topónimo de origen gascón que hace referencia a las colinas que rodean la población por el S., entre el Urumea y la vega de Ibaeta). La ausencia en este apartado del núcleo intramuros (¿en el que estarían englobados los barrios extramurales de Santa Catalina, San Martín y el Antiguo?) parece apuntar a su exención.

El regimiento de 1512 obtuvo la preceptiva licencia real para derramar, más de una vez al parecer, importantes cantidades entre sus vecinos. Si las Ordenanzas de 1489 no dicen nada al respecto, la reforma parcial de las mismas acometida en 1511 ya establece que para realizar derramas y repartimientos deberá el regimiento convocar antes “*conçejo general*” en el que dé cuenta del estado de las finanzas municipales, las necesidades existentes y el modo de hacerles frente²³. Por este mismo documento tenemos constancia de que ya para entonces se realizaban en la villa padrones de sus habitantes en los que se consignaba la valoración de su patrimonio (expresado en miles de maravedis) con arreglo a la cual se establecían las diferentes categorías fiscales (y de participación en las instituciones, reservada a los que poseían un número determinado de “millares”). Las cantidades recaudadas en 1512 debieron de calcularse de modo aproximado pues, según el bolsero, “*la brevedad del tiempo e los gruesos negocios que han ocurrido*” (aludiendo probablemente a la perentoria necesidad de dinero demandada por la guerra de conquista de Navarra y el sitio de la villa en noviembre) no permitieron elaborar o actualizar los padrones de riqueza de la población.

Un último capítulo de ingresos, modesto en su volumen pero socialmente significativo, lo constituían las penas en que incurrían los contratadores de las Ordenanzas municipales. Con frecuencia, una parte de la pena completaba el sueldo del oficial municipal encargado de alguna parcela concreta de actividad que hubiese denunciado la infracción (caso de los sacramenteros, guardamontes, almotacenes o los fieles de la calle²⁴).

Además de los citados, el Ayuntamiento contaba con otros ingresos de los que ignoramos el porqué de su ausencia en las cuentas de 1512. Entre los conocidos en estos años se pueden citar los arrendamientos de las

23. AZCONA, T., “El País Vasco...”, doc. 1, pp. 87-93; también en SORIA SESE, M.L., “La función pública...”, pp. 94-99.

24. En 1488 la villa mantuvo un ruidoso pleito con el preboste Miguel Martínez de Engómez disputando por la titularidad de ciertos derechos y penas, entre ellos los de carcelaje y por pesos y medidas falsas. Vid. BANUS, J.L., “Prebostes de San Sebastián. II. Relaciones...”, docs. 3 y 4, pp. 29-38.

pesquerías de los molinos del concejo en el Antiguo y las realizadas con red en la bahía, la Zurriola y el Urumea hasta Martutene²⁵ (en la bahía se autorizaba la pesca con anzuelos a niños y viejos para su mantenimiento) o los derechos provenientes del mercado semanal para el que los Reyes Católicos concedieron exención de derechos pertenecientes a la corona durante 25 años tras el incendio de 1489²⁶.

Sin embargo, en una población cuya economía se basaba en el transporte, comercio y pesca marítimos, las rentas producidas por estas actividades pertenecían a las cofradías en que se agrupaban las gentes vinculadas al mar. Así, la cofradía de Santa Catalina, “*de maestros de naos, mercaderes, pilotos y mareantes*”, percibía el 1% de las ganancias de sus cofrades y las penas por incumplimiento de sus Ordenanzas para acudir con ello a sus gastos (construcción y mantenimiento del puerto, salarios de sus oficiales, misas, asistencia a cofrades, etc.²⁷). De modo similar, la cofradía de San Pedro, “*de maestros de pinazas, galeones, chalupas y carabelas que van a pescar y otros pescadores*”, además de las penas, recaudaba el 1% del producto del pescado vendido (el 2% en el caso de embarcaciones provenientes desde Hondarribia a Bermeo) para los gastos de la organización, en especial el mantenimiento de la “*alla*” o faro que habían construido en lo alto del monte Urgull y del que se aprovechaban todos los pescadores de la zona²⁸. También los astilleros existentes en los arenales de la villa eran competencia de la cofradía de Santa Catalina. Aunque el Ayuntamiento parece tener alguna responsabilidad en su gestión, los gastos derivados de su construcción y mantenimiento y los derechos devengados por su uso repercutían en las arcas de la citada cofradía en el siglo XVI²⁹.

Aunque ya hemos señalado que de los datos de un único ejercicio contable no cabe deducir conclusiones definitivas y, menos aún, de un año tan excepcional como 1512, la comparación de los ingresos de este año en el

25. Ordenanzas municipales de 1489, arts. 77 y 117. En el segundo caso, el diezmo estaba destinado al mantenimiento del puente de Santa Catalina. Para la suspensión por tres años de la prohibición (desde 1497) vid. AGUIRRE GANDARIAS, S., “La reconstrucción...(y II)”, doc. XXXV, pp. 65-6.

26. BANUS, J.L., “Los Reyes Católicos y San Sebastián. El incendio de 1489 y la reconstrucción de la Villa”. *B(oletín) de la R(eal) S(ociedad) B(ascongada) de los A(migos) del P(ais)*, Año XVII (1961), cuaderno 3, doc. 2, pp. 294-6.

27. BANUS, J.L., “Ordenanzas de la cofradía de Santa Catalina”, *B.E.H.S.S.*, n° 8 (1974), pp. 73-106.

28. Las Ordenanzas de la cofradía de 1489 y las reformas de 1491 en IMAZ, J.M., *La Industria Pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI (Documentos de la época)*. San Sebastián, 1944, pp. 79-102.

29. AYERBE, M. y FERNÁNDEZ, C., “Hallazgo de maderas de barcos de época medieval en el Boulevard de San Sebastián (Gipuzkoa)”. *Itsas Memoria*, n° 3 (2000), pp. 649-663.

concejo donostiarra resulta pareja a la de otros municipios castellanos del momento. La cifra global resulta algo superior a la de otros municipios cantábricos de similar economía marítima como Hondarribia (132.022 mrs. de ingresos en 1513), Lekeitio (326.653 mrs. también para 1513) o San Vicente de la Barquera (215.075 mrs. para 1514)³⁰, incluso deduciendo del total donostiarra la partida de la derrama suponiendo que su recaudación hubiese estado motivada por los gastos extraordinarios a que hubo de hacer frente la villa ese año para atender a las necesidades militares de un período especialmente agitado.

3.2. Gastos

De los totales que rematan los Cuadros 1 y 2 se extrae una primera constatación: el balance contable del Ayuntamiento este año 1512 es positivo, con un superavit de más de 160.000 mrs.³¹.

En segundo lugar, llama la atención en el descargo del bolsero la gran variedad de monedas citadas, todas reducidas finalmente a maravedís como unidad de cuenta: ducados castellanos (contabilizados a 414 y a 423 mrs.) y navarros (de 360 mrs.); florines, de oro (297 mrs.) y corrientes (37,5 mrs.); castellanos (540 mrs.); reales (37,5 mrs.); gruesos (31,5 mrs.); saboyanos (7,5 mrs.); chanfones (9 mrs.); ardites (2,33 mrs.); blancas (0,375 mrs.), felipos (271 mrs.) y doblas. Junto a ellos, el maravedí castellano vale 1,104 mrs. de la moneda que corre en el país.

Si bien en algunas partidas no resulta sencillo determinar la razón del pago y en otros casos podría ser discutible el apartado al que adscribirlo, el desglose de los gastos por conceptos sería aproximadamente el recogido en el Cuadro 2.

30. Hondarribiko Udal Artxiboa, C-2 Libro 1; el dato de Lekeitio en GARCÍA FERNÁNDEZ, E., “Finanzas y fiscalidad de la villa de Lekeitio (1326-1516)”, *Anuario de Estudios Medievales*, nº 22 (1992), p. 722 y el de San Vicente de la Barquera en LADERO QUESADA, M.A., “Las haciendas concejiles...”, p. 53. Un concejo del interior como Mondragón se mueve estos años en torno a los 150.000-250.000 mrs./año, salvo 1513, en que alcanza los 600.000 mrs., LEMA, J.A. y GÓMEZ, J.M., *Archivo municipal de Mondragón. Tomo VI (1501-1520)*. Fuentes documentales medievales del País Vasco, nº 87. Eusko Ikaskuntza, San Sebastián, 1998, pp. 87-170 para las cuentas de los años 1511 a 1515.

31. Y ello aunque se corrija el fraude cometido por el bolsero –y denunciado por los veedores de cuentas– al valorar en 414 mrs. los ducados de los ingresos y en 423 los de los gastos (si bien no en todos los casos). Asignando 414 mrs. a los ducados de los gastos también, el monto total de los mismos se ve reducido en 2.024,5 mrs., lo que no modifica sustancialmente el balance global.

Cuadro 2: GASTOS

CONCEPTO	IMPORTE (en mrs.)	PORCENTAJE
1.- Funcionamiento del Concejo		
Salarios	29.327	5,80
Hacienda		
Premios en las almonedas	33.674,5	6,66
Obligaciones contra el Concejo	9.484,5	1,87
Contribución provincial	33.282	6,58
Cohesión social	1.768,5	0,35
Pleitos	43.061	8,52
Infraestructuras		
Construcción-reparación edificios	30.815	6,09
Obras públicas	24.750,5	4,89
Mejora de bienes concejiles	13.984,5	2,76
Mensajerías		
Mensajeros	12.946,5	2,56
Procuradores y gastos en Juntas provinciales	14.348	2,83
Otros procuradores	28.689	5,67
Varios	8.009	1,58
Subtotal	284.140	56,23
2.- Gastos de la guerra		
Soldadas	57.821	11,44
Vigilancia	10.638	2,10
Alimentación de tropas	78.418,5	15,52
Procuradores, mensajeros y espías	34.024	6,73
Armas	29.754	5,88
Fortificaciones	4.986,5	0,98
Varios	3.619	0,71
Armada	1.870	0,37
Subtotal	221.131	43,76
TOTAL	505.271	

En una primera partición entre gastos “normales” del concejo en un año corriente y aquellos que estuvieron motivados más o menos directamente por las operaciones militares de la guerra con Navarra y Francia se observa que estos segundos suponen casi la mitad del gasto municipal de este ejercicio³², aunque no alcancen el monto del dinero recaudado en una derrama que suponemos realizada precisamente para hacer frente a este tipo de gastos extraordinarios.

Una de las partidas a la que debía hacer frente anualmente el ayuntamiento donostiarra era la del salario de sus regidores, oficiales y empleados. En 1512 su desglose fue el siguiente:

32. El difícil período 1512-1524 parece haber supuesto un similar esfuerzo económico a la mayor parte de los concejos guipuzcoanos. Como ejemplo, Mondragón dedicará estos años entre un 30 y un 40% de sus gastos a cuestiones bélicas, vid. el muy útil trabajo de LEMA, J.A. et alii, “La respuesta de un concejo guipuzcoano ante la guerra: Mondragón, 1500-1540”, *Sancho el Sabio*, nº 12 (2000), especialmente pp. 23-26.

- Alcaldes: 1 ducado (de 423 mrs.) cada uno
- Jurados Mayores: 2 ducados (de 423 mrs.) cada uno
- Regidores: 1 ducado (de 423 mrs.) cada uno
- Escribano fiel: 2 ducados (de 423 mrs.)
- Mayordomo bolsero (Miguel de Sagastizar): 1.500 mrs.
- Síndico (Juan de Berayarza): 1 ducado (de 420 mrs.)
- Guardapueartos (Pedro de Villaviciosa y García de Legorreta): 1.500 mrs. cada uno
- Cogedores del pecho (Juan Yatsenper, Domingo de Aguirre, Martín Dentín y Peru Ruiz de Santander): 1.000 mrs. cada uno, pues ha habido derrama.
- Veedores de cuentas del año 1511 (Domingo de Lastor, Juan Martínez de Irarragorri, Sebastián de Elduayen y Nicolás de Aranguren): 297 mrs. cada uno
- Guardamontes del Urumea (Martín Fayet y Jacome de Garraça): 300 mrs. cada
- Guardamonte de Ichaspe (Juan Péres de Berio): 200 mrs.
- Sagramenteros: 1^{er} cuarterón (año nuevo a Pascua de Resurrección), Sançi Gómez y Blasyo de Garagarça: 300 mrs. cada uno; 2^o cuarterón (de Pascua a San Juan), Petri de Ernani y Miguel de Sandraçelayn: 200 mrs. cada uno; 3^{er} cuarterón (de San Juan a San Miguel), Domingo de Lasarte y Juanot de Leaburu: 200 mrs. cada y 4^o cuarterón (de San Miguel a año nuevo), Jaymerot Jaymar y Juan Pérez de Guruceaga, 300 mrs. cada uno³³
- Pregonero (Juan Pérez de Elduayn): 1.000 mrs.
- Fieles de la calle: (Juanes de Roncesvalles y Sebastián de Sansust, de año nuevo a San Juan y Domingo de Irarragorri y Martín Casanueva, de San Juan a año nuevo): 200 mrs. cada
- Guardavinos y sidras (Domingo Martínez de Berrasoeta y Pedro de Uacue): 200 mrs. cada
- Letrados del concejo (bachiller Martín Ruiz, Miguel Pérez de Erbeeta³⁴ y Antonio de Murguía): 2.000 mrs. en total

33. La diferencia de sueldo se debe en parte a que en invierno (de San Miguel a Pascua) debían velar y rondar desde las 20 h. hasta las 6 de la mañana y en verano (de Pascua a San Miguel) desde las 21 h. hasta las 4, según el art. 52 de las Ordenanzas de 1489.

34. Padre de Gracia de Olazabal, futura esposa de Alonso de Idiaquez, secretario de Carlos I.

- Almotacenes (Juango de Olondo y Petrico): 423 mrs. cada uno (1 ducado)
- Campanera de Santa María (María Miguel): 373 mrs.
- Sacristán-campanero de San Vicente: 125 mrs.
- Conjurador de turbiones (Miguel de Urreysti): 500 mrs.
- Organista (Martín de Segura): 1.261 mrs.
- Relojero (Marqués de Beyzama): 1.500 mrs.
- Pocero (Pedro Cardel): 2.538 mrs.

Estos salarios son los establecidos en la reforma de las Ordenanzas municipales realizada el año 1511 antes citada. En ella se determinó una rebaja de los sueldos claramente observable si se comparan con los consignados en el art. 45 de las Ordenanzas de 1489 y que van desde su reducción a la mitad en el caso del correspondiente al mayordomo hasta su división por cinco en el caso de los fieles de la calle.

Junto a la existencia de un conjurador de tempestades, destacan por su cuantía sobre los demás los emolumentos correspondientes a los oficiales relacionados con la hacienda municipal (mayordomo y cogedores del pecho), al pregonero, organista, relojero y, en especial, el del encargado de mantener en servicio los pozos de la villa³⁵.

Aunque este apartado suponga casi el 6% de los gastos, no alcanza a ser la principal partida de gastos como en la mayoría de los concejos castellanos del momento quizás debido a que San Sebastián no tenía que hacer frente en solitario como aquéllos al salario del Corregidor sino que en su caso se repartía entre todas las villas de la Provincia.

Mucha mayor importancia tienen las tres fuentes de gastos que hemos agrupado bajo el epígrafe de hacienda (y que como tal grupo suponen nada menos que el 15% del total): los “premios” que se daban a los licitantes que mejoraban la puja anterior en las subastas en que se almonedaban las rentas del concejo³⁶; el pago de “*obligaciones contra el concejo*”, la amor-

35. La villa se surtía del agua de los cuatro pozos intramuros (visibles en el plano de 1552 de A.G.S., M.P y D. VIII-1) y de una fuente en Urgull hasta la construcción de la traida de Morlans en la primera década del s. XVII.

36. No parece haber un criterio uniforme a la hora de establecer la cuantía de estos incentivos con los que el bolsero trataba de animar a los licitantes a ofrecer al concejo más dinero por la renta que se sacaba a subasta. Como lejano elemento de comparación cabe reseñar la instrucción de los Reyes Católicos en 1504 a Diego de Espinosa, su “obrero” de las obras de fortificación de Fuenterrabía, ordenándole que éstas se hicieran a destajo, que las subastas estuvieran abiertas por 30 días y que a quien mejorare la postura anterior se le dé la 5ª parte de lo que mejorare. A.G.S., Contaduría Mayor de Cuentas, 1ª época, leg. 1483.

tización de deuda; y las contribuciones a las instituciones de la Provincia de Guipúzcoa en función de los 172 fuegos en que está conceptuada la villa, haciendo frente a los repartimientos decretados en las Juntas Generales de Azkoitia (noviembre de 1511) y de Zumaia (abril de 1512).

Otro capítulo relevante es el dedicado a la mejora de las “infraestructuras” de la villa. Las más costosas de éstas no aparecerán en las cuentas de 1512: el puerto, faro y astilleros por ser competencia de las cofradías de Santa Catalina y San Pedro, y las murallas porque será precisamente el sitio de este año el que estimule una campaña de trabajos de importancia³⁷. De otras, la villa ya contaba con un lugar de reunión del regimiento en la basílica de Santa Ana y con cárcel pública en la Torre de Sagramenteros. Por otra parte, había construido a finales del siglo anterior la lonja, carnicerías y casa de matar reses³⁸, de modo que, junto a reparaciones de menor entidad en molinos, puente de Santa Catalina, reloj, caños, etc., sólo encontraremos referencias a obras de envergadura en la construcción del puente de Arribizketa, un camino en la zona del Antiguo y el pago por la fábrica de una nueva lonja a Miguel de Sandraçelay, el mismo arquitecto que pocos años antes había iniciado la reconstrucción de la parroquia de San Vicente incendiada en 1489.

No sorprende lo crecido de las cantidades agrupadas bajo el epígrafe de “pleitos” si consideramos lo costoso de unos procedimientos judiciales que han de solventarse en el tribunal del Corregimiento o en la Real Chancillería de Valladolid. El que parece haber movilizadado más esfuerzos y recursos es el que la villa mantiene con el preboste de Bilbao para que se le reconozca su privilegio de no pagar portazgo en el reino de Castilla salvo en ciertos lugares frente a la pretensión de aquél de hacer pagar este derecho en la villa vizcaína a los comerciantes donostiarras³⁹.

37. Por albalá de 2 de febrero de 1514, la reina Juana concedió a la villa la merced de 64.000 maravedís anuales en las alcabalas de la Provincia como compensación por las 166 casas de los arrabales “*con todo lo que en ellas avía de pescado çeçial, cubas llenas de sidra, cáñamo, tabla, pez, resina e otras mercaderías e cosas*” que los propios donostiarras habían quemado en 1512 para mejor defender la villa ante el sitio francés y por las obras de fortificación realizadas desde entonces con la obligación de que la villa corra en adelante con los gastos de reparación de sus muros. Desde entonces, la villa tiene los 64.000 mrs. de juro como bienes propios, de los que no da cuentas a nadie (hasta que en 1542 el rey ordene al Corregidor provincial que averigüe si se han gastado en aquello para lo que fueron concedidos). A.G.S., Estado, leg. 57, doc. 42.

38. AGUIRRE, S., “La reconstrucción...(y II)”, docs. XIII, pp. 36-43; XXIX, pp. 59-60 y XXXIII, pp. 63-4.

39. El privilegio de exención donostiarra tenía casi tres siglos de antigüedad. Su confirmación por Sancho IV, en 1285, en MARTÍNEZ DÍEZ, G. et alii, *Colección de Documentos Medievales de las Villas Guipuzcoanas (1200-1369)*. Diputación Foral de Gipuzkoa. San Sebastián, 1991, doc. 43, p. 55.

Menor relevancia económica tienen los gastos que hemos agrupado en los apartados de “cohesión social” (sermones y fiestas de San Juan); “mejora de bienes concejiles” (visitas a los montes concejiles, amojonamientos y limpiezas, seles del Urumea, etc.) o “varios” (escrituras, vigilancia en el puerto por arribada de navío con sospecha de pestilencia, etc., destacando el pago al pintor Pedro de Segura por una pintura “*de la villa e sus arenas y comarca y puertos*” (hoy lamentablemente perdida) pedida por el rey ante la posible instalación en la villa de un convento de franciscanos al que se opondrán concejo y clerecía, como luego al de dominicos, por temor al poder económico que podían alcanzar y por considerar que sus edificios, levantados habitualmente extramuros, podían suponer un peligro para la villa en caso de sitio).

Aunque no siempre es posible distinguirlos de los que portan noticias o embajadas relacionadas con la situación bélica del momento, en el grupo de “mensajerías” hemos tratado de agrupar por un lado a los procuradores de la villa en las Juntas Generales y Particulares de la Provincia, los simples mensajeros, a menudo innominados y con encargos de poca importancia, por otro, y los comisionados por la villa ante la corte u otras instancias, que parecen gozar de alguna capacidad de negociación y cuyos nombres son conocidos.

Tanto en asuntos militares como en los civiles, los representantes de la villa son en numerosas ocasiones los propios miembros del regimiento, sus familiares (Pedro de Sagastizar o el hijo homónimo del alcalde Ibaizabal) o sus allegados, considerando en este grupo a varios de los arrendadores de las rentas de ese año que también reciben encargos para tratar diversos asuntos. Junto a ellos, por representantes en las Juntas Generales y Particulares de la Provincia, para tratar asuntos relacionados con la guerra o la pretendida fundación franciscana, parece confiarse en algunas pocas personas, como Luis Alcega, Pedro Martínez de Igueldo⁴⁰ o Domingo López de Ernalde, pertenecientes a poderosas y acaudaladas familias y que habían servido y servirán en el futuro cargos tanto en la villa como en la Provincia.

Los desembolsos realizados por el Ayuntamiento de 1512 por necesidades militares parecen estar relacionados principalmente con la defen-

40. Omnipresente en la vida donostiarra de estos primeros años del nuevo siglo. En 1542 el Capitán General de Guipúzcoa da cuenta al rey de la oposición de los donostiarras al desempeño de su cargo, tratando de enfrentarle además al resto de la Provincia, asegurando que “*de todas estas cosas son causa dos onbres de San Seuastian los quales gouiernan esta villa y la destruyen que son más principales y bastan a reboluer lo demás que yo he dicho, estos dos son contrarios y toman vandos escusados y el uno es el mayordomo del artillería y pagador de las obras y tenedor de los bastimentos [Pedro de Laborda] y el otro es un Pedro de Ygueldo que se querrián ver muertos el uno al otro*”. A.G.S., Estado, leg. 57, doc. 118.

sa de la villa ante el sitio franco-navarro de noviembre (y quizás con algún grupo de donostiarras presentes en el episodio de Belate del mes siguiente) y no tanto con la campaña de invasión de Navarra del verano anterior, salvo la visita del duque de Alba en julio, la llegada de los ingleses, el transporte de artillería de Hondarribia a Estella y ciertas partidas por víveres o mensajeros de difícil adscripción a alguno de los numerosos episodios bélicos de este año.

En circunstancias normales, la hacienda municipal donostiarra, como la de cualquier otra población guipuzcoana, estaba obligada a contribuir a la paga y armamento del cupo de hombres armados (o de marineros en caso de organizarse una Armada) que le correspondiese aportar al contingente provincial en función del número de fuegos. En una situación tan excepcional, en la que la villa se ve sitiada por primera vez en su historia, el concejo hubo de hacer frente a unos gastos mucho más elevados y diversificados.

Las cantidades más importantes fueron las destinadas a pagar y alimentar a las tropas encerradas en el burgo para su defensa. Junto a los propios donostiarras encontramos diversos tipos de combatientes: vecinos de las poblaciones guipuzcoanas y vizcaínas “apellidadas” para la ocasión, preferentemente de los pueblos más inmediatos a San Sebastián; tropas profesionales castellanas (“*el marqués y su gente*”⁴¹), cuyo número no sería muy elevado por la prioridad concedida al frente navarro y, finalmente, un grupo de mercenarios “*flamencos*”⁴², llegados quizás para la conquista del reino vecino y cuya presencia se constata por primera vez en Gipuzkoa⁴³.

Fueron elevados también los costos de la incesante ida y venida de mensajeros hacia y desde la corte asentada en Logroño, las autoridades militares de Hondarribia y los pueblos de Guipúzcoa y de la costa vizcaí-

41. ¿En referencia al marqués de Comares y Alcaide de los Donceles, Diego Fernández de Córdoba, presente al frente de sus tropas en la campaña de conquista de Navarra? AZCONA, T., “Las relaciones...”, pp. 298-9.

42. ¿Pudo llegar con estos mercenarios flamencos la gran bombardera conocida como Rosita Waiker construída en 1502 en el cercano condado de Oldenburg, rescatada del fondo del puerto de Pasajes en 1937 y conservada hoy en el castillo de la Mota donostiarra?, DUEÑAS, G., “La colección de armería e historia militar del Museo de San Telmo de San Sebastián”, *Militaria*, número extraordinario (2001), p. 73.

43. El alcalde Sarastume reclamaba todavía en 1515 ante la corte el abono de los 200 ducados de oro que él había entregado el día del combate a micer Guiote, capitán de ciertos alemanes que estaban en la villa y que amenazaban con pasarse al enemigo si no se les pagaba, A.G.S., Cámara de Castilla, Legajo 17. Ignoramos si es el mismo grupo al que en las cuentas se designa como flamencos u otro diferente.

na, de la labor de espionaje y los de construcción, mantenimiento y transporte de armas (picas, petos, lombardas y sus bolaños, etc).

El resto de partidas tienen menos entidad, explicable, en el caso de las fortificaciones, considerando que las obras de fábrica precisaban meses y años para su construcción y la no por esperada menos repentina irrupción franco-navarra en Guipúzcoa no habría dado lugar sino a la realización de los reparos más urgentes en madera o tierra⁴⁴. Como curiosidad, cabe reseñar que se ha incluido en el apartado de varios el costo del satén colorado necesario para la confección de la cruz (aspa de San Andrés) de la bandera de la villa.

3.3. *Revisión de las cuentas*

En su revisión de las cuentas del año anterior, los oficiales de 1513 encargados de esta tarea enumeran las dudas que les plantea el descargo presentado por sus predecesores; de ellas se deduce el panorama de una gestión desastrosa para el conjunto de la población.

Independientemente de la veracidad del relato hecho por los veedores, las preguntas nos sitúan ante un conjunto verosímil de prácticas de fraude y de arbitrariedades muy útil para conocer la realidad de la villa en aquel momento.

Agrupando grosso modo en varios temas las objeciones a las cuentas vemos que para los veedores de cuentas

- no se han defendido adecuadamente las propiedades municipales, llegando a faltar escrituras públicas; armas; suelos de carnicerías concedidos a particulares o parte del dinero recaudado en la derrama; lo mismo se puede decir de bienes ajenos confiados al Ayuntamiento: armas y herramientas de particulares y del rey de Castilla y trigo del de Inglaterra.
- faltan justificantes de algunos ingresos (remates de ciertas rentas almonedadas) y gastos realizados (pagos por escrituras, procuradores, dietas, etc.)
- se han contravenido las Ordenanzas municipales y el buen gobierno: arrendando el alcalde por interpósita persona la renta de la sisa; contradiciendo en las Juntas Generales de Zumaia (en beneficio del Corregidor de la Gama) los acuerdos adoptados por el concejo;

44. Correría también a cuenta de las arcas del concejo la limpieza de ciertos cubos de la fortificación que el rey había encargado a la villa en carta del mes de octubre, BANUS, J.L., *El archivo quemado*. San Sebastián, 1986, p. 152.

realizando una Ordenanza contra los intereses de los mareantes, la obra del muelle nuevo y la villa en general; encarcelando a otros oficiales del concejo; haciendo dejación de sus obligaciones; especulando con el trigo, etc.

- dentro de la falta general de información, debería explicarse mejor qué se hizo en el tema de los ejidos quemados y de las penas a que fueron condenados los podavines y otros justiciados y debe darse un descargo pormenorizado de los gastos del camino del Antiguo. En fin, como ya hemos señalado antes, que expliquen por qué valoran los ducados en 46 chanfones (414 mrs.) en los ingresos y en 47 chanfones (423 mrs.) en los gastos.

Como consecuencia de las irregularidades cometidas, los veedores de cuentas de 1513 condenarán al que fuera alcalde el año anterior, Martín Ibañez de Ibaizabal, a la inhabilitación para volver a ejercer cargos públicos en la villa y a pagar el monto del arrendamiento de la sisa más cinco mil maravedís de pena (como establecía el artículo 93 de las Ordenanzas municipales de 1489) por haber arrendado subrepticamente dicha renta mientras ocupaba un cargo en el regimiento municipal.

ANEXO DOCUMENTAL

 Archivo General de Simancas.

 Consejo Real de Castilla, leg. 16-1.

(fol. 27 v^o) [Al margen izquierdo: las cuentas / del año de dxii] Padrón de cuentas del gasto e resçibo de la villa de San Sebastián del año del nascimiento de nuestro saluador Ihesu Christo de mill e qui/nientos e doze en el qual dicho año fueron alcaldes hordenarios / de la dicha villa este presente año Martin Ybañez de Ybayça/⁵ual e Juan Martines de Sarastume e jurados mayores Pedro de To/rrano e Miguel de Arizmendi e regidores sus acompañados / Nicolás de Sagastiçar e Domingo de Liçarça e Pedro de Ola/rreaga e Pedro de Ayerdi tonelero e guardas puertos / Pedro de Villabiçiosa e Garçia de Legorreta e cojedores del /¹⁰ pecho Juan Yatsenper e Domingo de Aguirre tonelero e Martin / Dentin ferrero e Peru Ruyz de Santander y escriuano fiel / del dicho conçejo Juan Bono de Jaymar e procurador syndico Juan de Berayar/ça y bolsero del dicho conçejo Miguel de Sagastiçar e lo que en el / dicho año en el nombre del dicho conçejo se rescibió y gastó por lo /¹⁵ que rentaron de los propios de la dicha villa y otras cosas / a ella pertenesçientes e lo que asy bien se gastó por man/damiento de los dichos alcaldes, jurados e regidores es lo siguiente

Primeramente resçibí yo el dicho volsero por las conde/naçiones e alcances que por los dichos alcaldes, jurados /²⁰ e veedores de cuenta fueron fechas contra los atañidos / por la sentencia que pronunçiaron segund que por ella paresçe / doze mill e trezientos e ochenta maravedis e medio. //

(fol. 28 r^o) Yten fue rematada la renta de la sysa del pan / e grano e otra cualquier legumbre e de los bins /²⁵ de la villa y estranjeros segund que mas lar/gamente paresçe por el remate de la dicha renta / en Juanes de Ronçesvalles en trezientos e nobenta ducados / contados a quarenta seys chanfones que son a quatro/çientos catorce maravedis por ducado çiento sesenta /³⁰ e un mill quatro çientos e sesenta maravedis.

Yten fue rematada la renta de la loja en Alonso / de Torres en çient e setenta florines de oro contados / a treynta e tres chanfones por florin que montan çin/quenta mill e quatroçientos e noventa maravedis.

Yten fue rematada la sysa enpuesta del aver de peso / de la lonja a Yñigo Hortiz de Sanlazar segund que / más largamente paresçe por el registro en su re/mate en quarenta tres mill maravedis de moneda caste/llana que fazen de la moneda corriente que corre en los res/⁴⁰çibos e gastos de la dicha villa quarenta e syete / mill e quatro çientos e setenta e dos maravedis.

Yten fue rematada la renta de fuera del aver del peso / y la arcabala del Pasaje las dos juntamente en / Yñigo Hortiz de Sanlazar en treynta mill maravedis mo/⁴⁵neda castellana que fazen de esta moneda corriente / que el conçejo quarenta treynta y tres mill e çient y / veinte maravedis los quales reçebí. //

(fol. 28 v^o) Yten fue rematada la renta del diezmo biejo e / seco segund que más largamente paresçe por /⁵⁰ el registro en Sabastián de Miranda en cient / e quarenta florines de oro que faze treynta siete mill / e çient maravedis moneda castillana de los quales se an / de rebatir deze ocho florines de oro que se dieron de penas / en las almonedas y remate de la dicha renta se/⁵⁵gund que todo ello paresçe por el registro que / montan quatro mill e siete çientos e setenta / maravedis moneda castillana e más se an de rebatir / dos mill e quinientos maravedis que la villa tiene de los çinco / mill por lo medio sytuado e más se an de rebatir /⁶⁰ tres mill e quinientos maravedis que tiene Juan de Aguirre o / otro por él que es lo que se han de rebatir diez mill / e syete çientos e setenta maravedis asy resta para / repartir entre la villa y Martin Ochoa de Sasyola / por el Condestable que dios perdone veynte seys /⁶⁵ mill e trezientos e treynta maravedis de que cabe la me/tad a la villa que son treze mill y çient e sesenta e / çinco maravedis e más los dos mill e quinientos suso dichos / que la villa tiene e más ha de aver los dichos quatro / mill e syete çientos e setenta maravedis que la villa dio de /⁷⁰ pujas como dicho es lo que cabe e a de auer la dicha / villa de la renta rebatido lo que ha de aver el dicho / Martín Ochoa e Juan de Aguirre veynte mill e quatro / çientos e treynta e çinco maravedis moneda castillana / que faze de la moneda corriente veynte dos mill e quinientos / e sesenta e tres maravedis los quales resçibí. //

(fol. 29 r^o) Yten fue rematada la renta de las agoas yerbas / de la Hurumea el año de quinientos e honze a diez e / syete dias de mayo en Petri Sanz de Chiprés en / quarenta ducados de los quales cabe a esta villa ve/⁸⁰ynte e quatro de los dichos ducados y diez e seys a la villa / de Ernani que montan los dichos veynte quatro ducados per/tenesçientes a esta dicha villa que montan contado / por ducado a quatro çientos e quatorze maravedis nue/be mill e nueveçientos e treynta e seys maravedis.

Yten asy bien fue rematada la renta de los salmo/nes del dicho año de la Hurumea e sus pielagos en / Machin de Çuasti por çinco ducados para anvos conçejos / de los quales pertenesçen tres de los dichos ducados que montan / mill e dozientos e quarenta e dos maravedis.

Yten resçibí de Petri Cardel e de Anton de Herauso su / fiador por la renta de los molinos quinze ducados en los / quales paresçe que fue rematada la dicha renta / al tiempo de su remate por çiertos años contenidos con el / asyento segund que paresçe por el registro del /⁹⁵ año de quinientos e ocho que montan los dichos quinze ducados / seys mill e dozientos e diez maravedis.

Yten en veynte çinco de abril fue rematada la / renta de los çestos para tres años primeros venientes / en Joanes de Ronçesvalles a pagar cada año treyn/ta ducados que montan contando cada ducado a quarenta // (fol. 29 v^o) syete chanfones segund corria al tiempo del re/mate doze mill e seysçientos y nobenta maravedis.

Yten en treze de abril resçebi de Miguel Ochoa / en nombre de los otros jurados e regidores del año /¹⁰⁵ pasado deziendo ser a cargo al dicho conçejo quarenta e dos chan/fones que montan trezientos e setenta ocho maravedis los / quales resçibí por mano del jurado Pedro de Torrano.

Yten resçibí de Arnalt Peres de Percaztegui e Sa/bastián de Uruia e Miguel de Percastegui sus /¹¹⁰ fiadores mill e quatro çientos e quarenta ocho / chanfones e tres ardites que montan treze mill e / treynta e nueve maravedis por razon de seys çientas / e diez cargas de carbón que el dicho Arnalt Peres avia com/prado del dicho conçejo en el monte que la dicha villa ha e /¹¹⁵ tiene junto con las casas de Murguill e Arraçayn a nue/ve ardites e medio por carga que montan los dichos / mill e quatro çientos e quarenta e ocho chanfones e / tres ardites.

Yten resçibí del dicho Arnalt Peres e sus dichos fiadores /¹²⁰ ocho ducados e medio que montan tres mill e quinientos e no/venta quatro maravedis y medio por razón que harrendó el pe/sar de las mercaderías de la lonja el dicho Arnalt / Peres por dos años por presçio de ocho ducados e medio por / año segund que mas largamente e con las condiçi/¹²⁵ones que por el registro de este año de quinientos e doze paresçe. //

(fol. 30 r^o) Yten resçibí en veynte de agosto de Echerran de Liçala ca/pitán de la carraca quinze ducados que montan seys mill e tre/zientos e quarenta e çinco maravedis por razón que masteó / la nao en la torre del Pasaje en el qual presçio por ynterçesión /¹³⁰ de Miguel Peres de Ydiacayz e otros se fizo la ygoala / por mastear la carraca de la dicha torre.

Yten resçibí de Marina de Ybayçabal mill çient e çin/cuenta chanfones que montan diez mill e trezientos e çin/cuenta maravedis por razon de ochenta e ocho fanegas de /¹³⁵ haba que se tomaron de la pinaça de Motrico en el quebran/tamiento que fizo en el puerto del Pasaje contra la sentençia que / está entre esta villa Oyarçon e la Renteria por lo / qual se le fue tomada la pinaça e quemada con sus / aparejos e se descargó la dicha haba por los dichos /¹⁴⁰ regidores que heran ochenta e ocho fanegas se/gund que juraron los guardapuertos que la medieron / vendida a catorze chanfones e rebatido la costa / y merma e sobrado quedaron los dichos mill e çient e / çinquenta chanfones de los quales como quier que aqui se dan /¹⁴⁵ por cuenta por entero hera la terçia parte del acusa/dor la otra terçia parte para el conçejo la otra terçia parte para / los alcaldes jurados e regidores e escuderos dan lo / por cuenta por entero protestando que si algunas otras / penas obiere de cobrar dellas la cantidad que perte/¹⁵⁰nesçe a los dichos alcaldes jurados regidores e escu/deros los quales resçibí.

Yten resçibí a Juan Martines de Yrarragorri de penas // (fol. 30 v^o) que estando en su tiempo de su fieldad de él e de Martin de Casa/nueva segund dio por cuenta a la qual nos refe/¹⁵⁵rimos seteçientos e veynte maravedis que es la meytad de mill / quatro çientos e quarenta maravedis segund que dio por cuen/ta que obo en todas sus penas los quales resçibí.

fecho de las ferrerías / de la Hurumea

Primeramente resçibí de la ferrería de Uruçuno çient / e sesenta e seys maravedis e medio

Yten resçibi de la ferrería de Huruçuno de juso dozientos / e çinquenta maravedis

Yten resçibí de la ferrería de Sipela dozientos e treynta /¹⁶⁵ maravedis

Yten resçibí de la ferrería de Urunoço dozientos e çincuen/ta maravedis

Yten resçibí de las ferrerías de Errotarayn e Avillas / quatro çientos e diez e seys maravedis

Yten resçibí de la ferrería del bachiller Martín Ruys dozientos e çin/cuenta maravedis

Yten resçibí de la ferrería de Lasarte çient e çinquenta maravedis

Yten resçibí de la ferrería que dizen Lasau dozientos e çin/cuenta maravedis
pecho de las vezindades

Resçibí de la tierra de Urnyeta syete çientos maravedis

Yten resçibí de la tierra de Alquyça quinientos e sesenta ocho / maravedis

Yten resçibí de la tierra de Çubietta dozientos maravedis

Yten resçibí de la tierra de Ygueldo dos mill maravedis //

(fol. 31 rº) Yten resçibí del Pasaje nuestra vecindad çinco mill maravedis

Yten resçibí de la tierra de Haduna dozientos e treynta / dos maravedis

Yten resçibí de la tierra de Alça quatro mill maravedis

Yten resçibí de la dicha tierra de Alça por la tierra que / tiene en ynsenso del conçejo çient e sesenta maravedis.

pecho de las Artigas

Primeramente resçibí de la casa de Loystegui / çinquenta maravedis

Yten resçibí de la casa de Anisqueta çinquenta seys / maravedis e dos cornados

Yten resçibí de la casa de Anizqueta de yuso dozien/tos e çinquenta maravedis

Yten resçibí de la casa de Çuasti Heder çient e veynte /¹⁹⁵ maravedis

Yten resçibí de la casa de Hecogor dozientos e çincuen/ta maravedis

Yten resçibí de la casa de Loystarayn dosientos e / çinquenta maravedis

Yten resçibí de la casa de Engays çient e çinquenta / maravedis

Yten resçibí de la casa de Aguirre dozientos e sesenta e / çinco maravedis

Yten resçibí de la casa de Miguel de Aguirre çient /²⁰⁵ e dos maravedis

Yten resçibí de la casa de Miramon quinientos e treynta maravedis //

(fol. 31 vº) Yten resçibí de la casa de Aranburu quinientos maravedis

Yten resçibí de la casa de Goyaz de suso çient e ochen/ta maravedis

Yten resçibí de la casa de Unanue dosientos e setenta / çinco maravedis

Yten resçibí de la casa de Çabalegui çient e çincuen/ta maravedis

Yten resçibí de la casa de Cachola setenta maravedis

Yten resçibí de la casa de Amasorrayn trezientos e / treynta maravedis

Yten resçibí de la casa de Çuaçu setenta maravedis

Yten resçibí de la casa de Marcotegui dozientos e çincuen/ta maravedis

Yten resçibí de la casa de Fayet çient e treynta maravedis

Yten resçibí de la casa de Fagola dozientos maravedis

Yten resçibí de la casa de Anorga por los montes dozien/tos maravedis

Yten resçibí de la casa de Juan de Yribar ochenta maravedis

Yten por la tierra que compró del conçejo onze maravedis

Yten resçibí de la casa de Berio de yuso çient marauedis

Yten resçibí de la casa de Merquelin çient maravedis

Yten resçibí por la casa de Ganvoa çient maravedis

Yten resçibí de la casa de Verio de suso çient maravedis

Ase de sacar el terçio de todo esto de arriba e quedan para / el conçejo en linpio tres mill e dozientos e treynta seys maravedis

renta de los ynsensos //

(fol. 32 r^o) Primeramente resçibí del peso de la farina de Juan de / Areyztegueta seys çientos e çinquenta maravedis

Yten resçibí de Luys de Ygurola e sus herederos e / por la huerta veynte quatro maravedis

Yten resçibí de Juan de Çuaçu e sus herederos por el / molino un ducado que son quatro çientos e quatorze maravedis

Yten resçibí por la huerta que tiene el maestre Chapi nueve maravedis

Yten resçibí de Juanes de Çaldibar por la barbacana un / ducado que son quatro çientos e catorze maravedis

Yten resçibí de Juan de Sarobe por la tierra que tiene en el / Mirayl quinze maravedis

Yten resçibí de Miguel de Arizmendi por su lugar de /²⁴⁵ cabaña quarenta maravedis

Yten resçibí de Juan Peres de Villuao por su lugar de ca/baña treynta e ocho maravedis

Yten resçibí de Jacume de Çaldu por su lugar de ca/baña treynta ocho maravedis

Yten resçibí de Martín de Unanue por su lugar de caba/ña treynta ocho maravedis

Yten resçibí de Christobal de Oçeta por la huerta / que tiene en el castillo syete maravedis e medio

Yten resçibí de Juan Miguel de Yrarragorri doze /²⁵⁵ maravedis

Yten resçibi de Symón de Çaldu veynt dos maravedis e / medio

Yten resçibí de Perotin de Sansust veynte dos / maravedis e medio

Yten resçibí de Juan de Landriguer veynte dos maravedis e / medio //

(fol. 32 v^o) Yten resçibí de la cabaña de Laredo veynte dos maravedis e medio

Yten resçibí de Juanes de Ronçesvalles quarenta e çinco / maravedis

Yten resçibí de Martín Péres de Percaztegui por su ca/vaña quarenta e çinco maravedis

Yten resçibí del dicho Martín Péres por la huerta syete maravedis

Yten resçibí de Sabastián de Manosca quarenta / çinco maravedis

Yten resçibí del mismo Sabastián por el balu/arte noventa maravedis

Yten resçibí de Juan de Laredo onze maravedis

Yten resçibí de Marticho cordalero sesenta y syete / maravedis e medio

Yten resçibí de Domingo de Aguirre quarenta e / çinco maravedis

Yten resçibí de Juan Martines de Lasao quarenta e çinco maravedis

Yten resçibí de Martín Ramus de Saluatierra quarenta çinco maravedis

Yten resçibí de Miguel de Sagastiçar quarenta çinco maravedis

Yten resçibí de los herederos de Juanycot de Verastegui qua/renta e çinco maravedis

Yten resçibí de Martín de Casanro? quarenta çinco maravedis

Yten resçibí de Marqués de Veyçama quarenta e çinco maravedis

Yten resçibí de Sabastián de Santander quarenta e çinco maravedis

Yten resçibí de los herederos de Tomas de Çaldibar nobenta maravedis

Yten resçibí de Juan de Yrarragorri veynte dos maravedis e medio

Yten resçibí de Juan de Reyçu cantero veynt dos maravedis e medio

Yten resçibí de Martina de Guesalaga quarenta e çinco maravedis

Yten resçibí de Lorenço de Montaot quarenta e çinco maravedis

Yten resçibí del mismo Lorenço quarenta e çinco maravedis

Yten resçibí de Pascoal de Garrida quarenta e çinco maravedis //

(fol. 33 r^o) Yten resçibí de Sabastián de Santander por la casilla / delante su casa çient e ocho maravedis

Yten resçibí de Esteban de Sandracelayn por la casilla /²⁹⁵ quarenta e çinco maravedis

Yten resçibí de Martín de Ybayçabal por su casilla qua/renta çinco maravedis

Yten resçibí de Juan del Busto por la torre veynt dos / maravedis e medio

Yten resçibí de Juan Péres de Hetera por la tierra de la casa / e mançanal veynte dos maravedis e medio

Yten resçibí de Christobal de Escalant por la casilla / de la Hulia doze maravedis

Yten resçibí de Amado Ochoa por la tierra de Rebiz/³⁰⁵queta quarenta syet maravedis e medio

Yten resçibí de Christobal de Aguirre platero por / la huerta veynte quatro maravedis

Yten resçibí de Pedro de Yrigoyen yerno de Pedro de / Ureña doze maravedis

Yten resçibí de Esteban de Amasa quarenta çinco / maravedis

Yten resçibí de Yñigo Hortiz de Sanlazar por su cabaña diez e ocho maravedis

Yten resçibí de Miguel Ochoa por su cabaña diez e ocho maravedis

Yten resçibí de Martín de Goycoechea por un pedaço / de tierra que le dieron diez e ocho maravedis

Yten resçibí de Martín Ochoa de Ochoa por la huerta de Suriola / syete maravedis e medio

Yten resçibí de Miqueo de Galardi veynte dos maravedis e medio

Yten resçibí de María Péres de España veynte dos maravedis e medio

Yten resçibí de Jacume de Çaldu por la otra cabaña / veynte dos maravedis e medio //

(fol. 33 vº) Yten resçibí de Pedro de Herrado veynte dos maravedis e medio

Yten resçibí de Françisco de Hillareta veynte dos maravedis e medio

Yten resçebí de Martín de Casanueva por la otra cabaña / veynte dos maravedis e medio

Yten resçebi de Juan López de Mencia por la huerta / de la talaya nueve maravedis

Yten fue mandado derramar el pecho con liçençia del señor Corregidor /³³⁰ juntado en regimiento por diversas maneras una vez a / diez çanfonos e otras a veynte de manera que se/gund la brebedad del tiempo e los gruesos ne/goçios que han ocurrido no ha avido tiempo para ave/riguar los padrones de la villa por lo cual buena/³³⁵mente no se a podido saber fasta aqui los millares / que en la dicha villa se pueden cojer con todo por que es / razón de dar cuenta de algund número pone/mos los dos padrones en mill e quatro çientos / millares que son seteçientos ducados nabarros con tal /³⁴⁰ condiçión y e protestaçión que hazemos que si berigoados / los dichos padrones se fallaren aver más millares / lo tal quede e finque la tal demaysya para el çonçejo e lo / mesmo sy menos se hallaren el çonçejo sea a

cargo / de descontar lo que menos fuere al volsero de la dicha /³⁴⁵ villa que montan que montan [sic] los dichos setecientos / ducados de Nabarra contando por ducado a trezientos / e sesenta maravedis dozientos e çinquenta dos mill maravedis / los quales rescibí.

[Al margen izqdo.: descargo e / gastos] Cuenta del gasto de la villa de San Sabastián fecho por /³⁵⁰ (fol. 34 r^o) mandamiento de los alcaldes jurados e regidores de ella de este / presente año del señor de mill e quinientos e doze / de los propios rentas della librados con sus libramientos / fechos y formados de los dichos alcaldes jurados e re/gidores son los siguientes

Primeramente pagué por una çedula firmada de los / dichos regidores fecha a nueve dias del mes de henero del / dicho año a Pedro de Echebeste quatorce chanfones que / montan çient e veynte seys maravedis por razón que fue / enviado a Deva a Martin Ochoa de Sasyola sobre saber sy /³⁶⁰ el diezmo se pornía en renta o en fieldad al qual / no falló yendo a Aspeytia al qual por su yda e venyda / e estada le pagué los dichos quatorze chanfones

Yten más pagué por otro libramiento fecho a veynte seys / de henero del dicho año a Petri Martines de Ygueldo e Luys /³⁶⁵ de Alçega procuradores que fueron ynviados a la Junta de Basarte / ochenta ocho chanfones e ocho blancas que montan syete / çientos e noventa maravedis por razón de cada quatro días que ser/vieron en la dicha Junta de yda e venyda e estada a / diez chanfones por dia que montan ochenta chanfones e /³⁷⁰ más dos reales de plata que dieron a un moço que ynviaron / al conçejo con una carta que es por todos los dichos syeteçientos / e noventa çinco maravedis los quales le pagué

Yten este mismo dia me pagué por otra çédula fir/mada de los dichos regidores a mi mismo de veynte tres /³⁷⁵ ducados que fazen nueve mill e quinientos e veynte dos / maravedis por razón que los di en pujas en las almonedas // (fol. 34 v^o) e remate de la renta de la sysa del pan en grano / e otra legumbre e vinos segund que es usado es / a saber uno de los dichos ducados a Yñigo Ortiz la pri/³⁸⁰mera almoneda por que puso la dicha renta en trezien/tos e veynte ducados e más di al mismo Yñigo en la / terçera almoneda otros dos ducados por que subió la / dicha renta en trezientos e treynta ducados e más di a Juan/go de Irarragorri la quarta almoneda por remate /³⁸⁵ otro ducado por que la subió en trezientos e çinquenta ducados / e más se dio a Yñigo Ortiz en la misma almo/neda otros tres ducados porque la subió en trezientos e se/senta ducados e más se dio al dicho Juango de Irarragorri otros / tres ducados por que la torne a pujar en trezientos e setenta /³⁹⁰ ducados e más di a Juanes de Ronçesvalles otros çinco / ducados porque pujó la dicha renta en trezientos e / ochenta ducados e más di al mismo Juanes ocho ducados por/que la tornó a pujar en trezientos e noventa ducados / en el qual se remató que es lo que pagué de pujas /³⁹⁵ en la dicha renta los dichos veynte tres ducados que fazen / nueve mill e quinientos e veynte dos maravedis los quales / pagué

Yten este mismo dia me pagué veynte e seys flo/rines de oro que fazen syete mill e syete çientos e /⁴⁰⁰ veynte dos maravedis por razón que los di de pujas en la / renta de la lonja es a saber en la primera almoneda / a Alonso de Torres un florin de oro porque pujó la dicha / renta en çient e veynte florines a Domingo de

Las/tor porque subió la dicha renta en çient e treynta flo/⁴⁰⁵ (fol. 35 r^o)rines de oro en la quarta almoneda se dio al mismo / Alonso de Torres un florín de oro porque la pujó en çient / y treynta çinco florines de oro en la misma almoneda / di al mismo Alonso de Torres otros dos florines de oro por/que pujó la dicha renta en çient e quarenta florines /⁴¹⁰ de oro y en la misma almoneda di al mismo Alonso de / Torres otros çinco florines de oro porque la pujó en / çient e çinquenta florines de oro e luego en la mis/ma almoneda se dio a Yñigo Ortiz ocho flori/nes de oro porque la subió en çient e sesenta florines /⁴¹⁵ de oro e luego en la misma almoneda di al mismo / Alonso de Torres otros ocho florines de oro en quien se remató que son por todo los dichos veynte seys florines / de oro que fazen los dichos syete mill e siete çientos e ve/ynte dos maravedis los quales pagué

Yten este mismo dia pagué por otra çédula fir/mada de los dichos regidores a mi Miguel de Sagas/tiçar volsero tres mill e syete çientos e quarenta / maravedis de moneda castellana que faze de la moneda / corriente quatro mill e treynta un maravedis por razón /⁴²⁵ que los di en las pujas del aver del peso de la lonja es a saber la / primera almoneda di a Yñigo Ortiz un ducado por/que puso la dicha renta en treynta mill maravedis e más di al / mismo Yñigo Ortiz una dobla la terçera almoneda / mill maravedis porque la pujó en quarenta mill maravedis e más /⁴³⁰ se dio al mismo Yñigo Ortiz otros dos mill maravedis por/que pujó la dicha renta en quarenta tres mill maravedis del / qual fue rematada la dicha renta

(fol. 35 v^o) Yten este mismo dia pagué por otro libramiento fir/mado de los dichos regidores a mi Miguel de Sa/⁴³⁵gastiçar volsero quatro mill e çient e veyn/te çinco maravedis por razón que los di de pujas en las / almonedas e remate de la sysa enpuesta a fuero / del aver del peso junto con ella e la arcabala del Pasaje / es a saber en la primera almoneda de las dichas ren/⁴⁴⁰tas se dio a Yñigo Ortiz un ducado porque la pujó / en veynte mill maravedis e en la segunda almoneda se / dio a Pedro de Ygueldo otro ducado porque subió / la dicha renta en veynte quatro mill maravedis la ter/çera almoneda di a Yñigo Ortiz otro ducado /⁴⁴⁵ porque pujó la dicha renta en veynte seys mill maravedis / e más di la quarta almoneda e remate a Yñi/go Ortiz tres mill maravedis porque subió la dicha renta / en treynta mill maravedis e le fue rematada que fazen / por todo los dichos quatro mill e çient e veynte /⁴⁵⁰ çinco maravedis de moneda castellana que faze de la / moneda corriente onze ducados que montan quatro mill / e quinientos e çinquenta quatro maravedis los quales pagué

Yten este mismo dia pagué a Pedro de Torrano / jurado mayor doze chanfones que montan çient e ocho /⁴⁵⁵ maravedis por razón que los dio por mandamiento del regimiento / a un moço que ynvíó a Deva al señor Martín Ochoa de Sa/syola por saver sy avia asentado con el rentero de / Tolosa que no cogiese diezmo ninguno de las mercaderías / que truxiesen los navarros de Navarra ni de esta villa /⁴⁶⁰ llebasen a Navarra segund que todo ello se asentó // (fol. 36 r^o) con los dichos corre-gidores aqui en esta villa e desde / aquí se avian ydo a Tolosa y dende a Aspeytia / a donde ovo de yr el dicho moço los quales pagué

Yten en treynta de henero pagué por otro libramiento /⁴⁶⁵ a Juan Bono de Tolosa e a Pedro de Cogor e en su nombre / a Domingo de Cogor su padre a cada uno quatro / ducados que son ocho ducados que montan tres mill e trezientos / e

doze maravedis los quales se dieron para los letra/dos y escriuanos y procurador y relator de sobre los pleytos /⁴⁷⁰ que les encomendaron que negoçiasen en Valladolid de los quales / dichos ducados después de venidos diesen cuenta / e truxiesen cartas de pago de lo que asy avian dado e / gastado las quales pagué

Este mismo dia pagué por otro libramiento firma/⁴⁷⁵do de los dichos regidores a Domingo de Paris çient / e dos florines de cada çinco saboyanos el florín / e más quarenta blancas que montan tres mill ocho/çientos e quarenta maravedis los quales pagué para fin / del pago de una obligación que tenía contra el conçejo /⁴⁸⁰ de mayor suma

Ytem pagué por otra çédula fecha a seys de fe/brero me pagué a mi mismo dez e ocho florines / de oro que montan çinco mill e trezientos e quarenta / seys maravedis por razón que los di de pujas en la ren/⁴⁸⁵ta e almonedas del diezmo es a saber a Yñigo Or/tiz un florin de oro porque puso la dicha renta en // (fol. 36 v^o) noventa florines de oro y en la quinta almoneda a / Juanes de Ronçesvalles un florín de oro porque la / pujó en çient e çinco florines de oro luego encon/⁴⁹⁰tinente Yñigo Ortiz la pujó en çient e veynte por quatro / florines de oro que le dieron e luego en la misma almoneda / di al dicho Yñigo Hortiz çinco florines de oro porque la / pujó en çient e treynta florines de oro e luego en la / misma almoneda di a Sabastián de Miranda syete flo/⁴⁹⁵rines de oro porque pujó la dicha renta en çient e quaren/ta florines de oro que fazen los dichos de ocho florines de oro / los quales pagué

Yten este mismo dia pagué por otro libramiento a Juanes / de Artola treynta chanfones que montan dozientos e seten/⁵⁰⁰ta maravedis por razón quel dicho Juanes fizo por mandamiento de los / dichos regidores dos çarrallas con sus llaves para el por/tal del Puyuelo que estaban quebradas e maltratadas / el qual e nuestro valer e remontamiento e demás de los / dichos treynta chanfones

Yten pagué por otro libramiento fecho a diez e seys de / febrero a Juanes de Ronçesvalles veynte chanfones / que montan çient e ochenta maravedis por razón que por mandamiento / del conçejo fue a Fontarravia y al Pasaje nuestra vezindad e / Fuenterrauia a notificar al conçejo de ella un mandamiento del /⁵¹⁰ señor Corregidor por el qual les manda que no lleben la sysa / que han echado a las votas e duelas e otros maravedis e al Pa/saje a notificar un mandamiento del dicho Corregidor a los ça/pateros para que non ynoven nada en lo calzado

(fol. 37 r^o) Yten este dia pagué por otro libramiento a Juan de /⁵¹⁵ Areyzteguieta e Miguel de Sandracelayn sesenta / chanfones que montan quinientos e quarenta maravedis por / razón que fueron enviados a la Hurumea a ver çiertos çeles / en la qual yda venida y estada se detubieron cada / tres dias a diez chanfones por dia que montan los dichos /⁵²⁰ sesenta chanfones los quales pagué

Yten este mismo dia pagué por otro libramiento al alcalde / Martín Ybañez e Luys de Alçega trezientos e diez e ocho / chanfones que montan tres [sic] mill e ocho çientos e sesenta / dos maravedis por razón que por mandado del conçejo fueron enviados /⁵²⁵ a Azcoytia sobre levar los privilejios originales de / sobre el diezmo e sobre lo de los çapateros segund / más largamente paresçe por su descargo fecho este / dia en la qual yda e venyda y estada se detubieron / cada catorze dias

a diez chanfones por dia que montan ^{/530} dozientos e ochenta chanfones e más dieron de presta/çiones e treslados que dieron por cuenta segund que pares/çe por su cuenta en las espaldas de la cédula treynta / e ocho chanfones que montan por todo los dichos trezien/tos e diez e ocho chanfones los quales pagué

Yten pagué pagué por otro libramiento fecho en veynte de / febrero a Martin de Ysturiçaga treynta chanfones que mon/tan dozientos e sesenta maravedis por razón que fue enviado / a Tolosa e al conçejo de ella sobre saber sy nos querían guar/dar nuestros previllejos de sobre el diezmo el qual truxo ^{/540} buena respuesta segund que paresçe por una carta que tru/xo del dicho conçejo de Tolosa la qual está en poder del jurado Pedro // (fol. 37 v^o) de Torrano en la qual yda se detubo tres dias a diez / chanfones por dia montan los dichos treynta chanfones los / quales pagué

Pagué por otro libramiento fecho a veynte çinco de febrero / a Domingo de Lastor e Juan Martines de Irarragorri e a Sabastián / de Elduayn e a Nicolás de Aranguren quatro florines de oro / de cada treynta e tres chanfones que montan mill e çient / e ochenta e ocho maravedis por por razón de su salario de vee/⁵⁵⁰dores de cuentas de este año de quinientos e doze conforme / a las hordenanças nuevas que su altesa dio los quales / pagué

Yten este mismo dia pagué por otro libramiento / a Juan de Irarragorri e Marqués de Veyçama veynte ^{/555} e çinco chanfones que montan dozientos e veynte çinco / maravedis por razón que por mandamiento del conçejo adobaron e afuraron / la balança mayor de la lonja los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento fecho primero de março a / Miguel de Sandraçelayn çient florines de oro de ca/⁵⁶⁰da treynta dos chanfones que montan veynte ocho mill e / ochoçientos maravedis como paresçe por contrado fecho entre él / y el conçejo que se le ayan de dar por cada año fasta fazer el / cumplimiento de pago de lo que ha de aver por la casa de la lon/ja los quales le pagué

Yten pagué por otro libramiento fecho en doze de março a Pedro / de Ygueldo ocho mill maravedis por razón que el dicho conçejo le ynvia/ba a la corte de su alteza por procurador a negoçiar y / solicitar sobre el monesterio que los frayles de San Fran/çisco querían fazer en esta villa por una provisyon real que //⁵⁷⁰ (fol. 38 r^o) truxieron de la qual fue suplicado por el conçejo e sobre el pleito / que la villa tiene con Ochoa de Aranguren vecino de Fuen/terrauia sobre quebrantamiento del puerto del Pasaje e / otras cosas complideras al conçejo los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento fecho a veynte e dos de ^{/575} março al alcalde Martin de Ybayçal nueve chanfones que / montan ochenta e un maravedis por razón que los dio al Corregidor / e Miguel Peres por el mandamiento de los çapateros e por / otro mandamiento del Corregidor para Fontarrauia para Fontarrauia [sic] / para que no levasen derechos algunos de la duela e otras merca/⁵⁸⁰durias que agora nuevamente piden los quales le / pagué el qual juró averlos asy pagado

Yten este dia pagué por otro libramiento a los dos jura/dos mayores diez e seys chanfones que montan çient y qua/renta quatro maravedis por razón que los pagaron asy a Miguel ^{/585} Peres como al moço del bachiller Martin Ruyz en la supli-

caçión / e apelación de los frayles los quales juraron aver pagado / los dichos dez e seys chanfones

Yten pagué por otro libramiento fecho a veynte nueve de / março a Laurenz de Montaot e a Juan Bono de Jaymar sesen/⁵⁹⁰ta chanfones que montan quinientos e quarenta maravedis por razón / que fueron ynviados a Fontarrauia al señor capitán Ur/tado de Luna sobre el edificar del monasterio e otras / cosas complideras a villa por cada tres dias se detubieron / en yda y venida y estada a diez chanfones por dia que mon/⁵⁹⁵tan los dichos sesenta chanfones los quales le pagué

Yten este dia pagué por otro libramiento a Juanes de Aranburu // (fol. 38 v^o) teniente del preboste çinco chanfones por razón de çinco pre/sos que prendió e tubo presos por mandamiento del alcalde / Martin de Ybayçabal y del regimiento al tiempo que tomaron /⁶⁰⁰ e quemaron la pinaça de Motrico que se falló que venía car/gada de aba del puerto del Pasaje de un ynglés que ende / estaba cargado con faba la qual faba diz que se la ven/dió la muger de Juan Çuri de la Renteria contra la sentencia / que está entre esta villa y la Renteria e Oyarçun que /⁶⁰⁵ montan dozientos e veynte e çinco maravedis e çinco chanfo/nes por cada preso segund más largamente se con/tiene por el registro los quales le pagué

Yten este dia pagué por otro libramiento a Miguel / de Sandraçelayn quarenta ocho chanfones que montan qua/⁶¹⁰tro çientos e treynta e dos maravedis por razón de tres dias que / se ocupó en yr a la Urumea con ocho ombres de la villa de Her/nani a limpiar los seles a los mojonar por conçierto e asyento / fecho con los de Hernani de que veriguada la cuenta con / los dichos de Ernani cupo por su parte de la costa de los ocho om/⁶¹⁵bres que fueron de Ernani rebatidos tres dias el dicho Miguel / de Sandraçelayn fizo dez e ocho chanfones e más por los / tres dias que se ocupó el dicho Miguel treynta chan/fones que montan los dichos quarenta ocho chanfones los / quales pagué

Yten en treze de abril pagué por otro libramiento a Juanes / de Aranburu e Luys de Alçega cient e quatro chanfones / y quatro blancas que montan nueveçientos y treynta syete / maravedis e medio por razón que seruieron en el llamamiento que el señor Corregidor / fizo hazer para Basarte para quatro dias del mes de abril //⁶²⁵ (fol. 39 r^o) sobre el repartimiento de los peones e otras cosas conteni/das por el llamamiento en la qual yda venida y estada / seruieron cada çinco dias a diez chanfones por dia e / más un real que dieron por el registro que montan los dichos / nuebeçientos e treynta syete maravedis e medio los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento fecho en veynte nueve / de março a Sancho de Gaino veçino de Ascoytia cogedor que fue / nombrado en la Junta que se fizo en la villa de Azcoytia / por la foguera que cabe a esta villa veynte dos mill / e çient e ochenta e ocho maravedis por razón de çient e se/⁶³⁵tenta dos fuegos en que anda la dicha villa para el / cuerpo de ella en la qual dicha Junta fue repartido se/gund paresçe por el repartimiento a çient e veynte / nuebe maravedis por cada fuego que montan los dichos veynte / dos mill e çient e ochenta maravedis los quales pagué

Yten este mismo dia pagué por otra çédula fir/mada de los dichos regidores a Domingo [en blanco] quarenta / seys chanfones por razón que avia ydo con los llamamientos / por los dos balles de la prouincia por mandado del señor Corregidor

/ es a saber con los llamamientos de la Junta que se fizo en Basarte /⁶⁴⁵ a quatro de este mes de abril e sobre repartimiento de los / peones que montan quatro çientos e quatorze maravedis los / quales pagué

Yten pagué otro libramiento firmado de los dichos regidores / fecho en catorze de abril a Juan Ochoa de Olaçabal veynt /⁶⁵⁰ chanfones que montan çient e ochenta maravedis por razón / que fue enviado a las vezindades de Haduna Alquiça // (fol. 39 v^o) e Urnieta e Çubieta con un mandamiento del conçejo e les noti/ficar que repartiesen la gente que les cabia segund / que por el Corregidor e Junta estaba repartido segund /⁶⁵⁵ más largamente paresçe por el dicho registro

Yten más este dia pagué a Martin de Estor medio / ducado que fazen dozientos e syete maravedis por razón de otro / traslado sygnado que dio de los previllejos de sobre diez/mo para los enviar al conçejo de Tolosa como estaba acor/⁶⁶⁰ dado e nos escribieron les envasemos los dichos traslados / sygnados para que mejor guardasen lo que por ellos se / contenia

Yten pagué por otro libramiento fecho en diez e seys / de abril a Sançi Gomes e Blasyo de Garagarça sa/⁶⁶⁵ gramenteros del primer quarteron seys çientos / maravedis trezientos a cada uno segund que la ordenan/ça nueva manda e por veynte e ocho libras de candelas / que juraron aver gastado en su quarteron a treynta ocho blan/cas por libra montan diez florines e sesenta quatro /⁶⁷⁰ blancas que hazen trezientos e noventa e nueve maravedis que / montan por todo nueve çientos e nobenta e nueve maravedis / los quales pagué

yten pagué por otro libramiento fecho a diez e nueve / de abril al frayle predicador quatro ducados que montan /⁶⁷⁵ mill e seys çientos e çinquenta e seys maravedis por razón / que seruió la villa con sermones los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento fecho en veynte e nueve de / abril a Jeronimo de Igueldo tres mill maravedis por razón le enbió // (fol. 40 r^o) a la corte por procurador a entender sobre lo del monesterio e sobre /⁶⁸⁰ lo de las bivdas Maria Péres de Laçon y Juana de Segura e Do/menja de Sansust los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento fecho a syete de mayo a / Ochoa Cardel veynte chanfones que montan çient e ochenta / maravedis por razón que por mandado del regimiento fue nombrado /⁶⁸⁵ e enviado a esaminar arboleda que el conçejo vendió a Arnaot de / Percastegui çerca las tierras de Murguill e Arraçayn en uno / con Miguel de Hagure carbonero nombrado por Arnalt / Peres en la qual esaminaçion se detubo dos dias a diez / chanfones por dia montan los dichos veynte chanfones /⁶⁹⁰ los quales pagué

Yten este dia pagué por otro libramiento a Juan Martines de / Ayerdi e Luys de Alçega procuradores que residieron en la Junta / General de Çumaya dozientos e noventa e dos chanfones / e medio que fazen dos mill e seys çientos e treynta dos /⁶⁹⁵ maravedis y medio por razón que residieron en la dicha Junta cada ca/torze a diez chanfones por dia que montan los dichos dozien/tos e nobenta e dos chanfones e medio e por el registro que trasie/ron doze chanfones e medio que por todo montan los dichos dos mill / e seys çientos e treynta dos maravedis e medio los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento fecho en ocho de mayo a Juan Bo/no de Tolosa que resyde en Valladolid ocho ducados que montan a / quatro çientos e quatorze maravedis por ducado tres mill e / trezientos e doze maravedis para los enviar a Valladolid al dicho / Juan Bono para en seguimiento del pleyto del portazgo de Bil/⁷⁰⁵ua e otros pleytos que la villa tiene

Yten este mismo dia pagué por otro libramiento de Juango // (fol. 40 vº) de Areysteguieta mill chanfones que montan nuebe / mill maravedis para en parte de pago e descuento del camino / e obra que faze en el pie de San Sebastián el viejo los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento fecho a diez dias del dicho / mes de mayo a maestre Pedro de Segura pintor dozientos / e treynta nuebe chanfones y medio que montan dos mill y çient / e çinquenta un maravedis y medio por razón que por ruego del conçejo / el dicho Pedro de Segura vino a esta villa a pintar la /⁷¹⁵ dicha villa e sus arenas y comarca y puertos para / lo enviar a su alteza como por su alteza estaba man/dado sobre hedificar del monesterio que se trataba / fazer por los frayles de la horden de señor Sant Françisco / en la qual dicha venida y estada se detubo él y su /⁷²⁰ hijo diez dias por los quales le mandaron pasar por / él e su hijo a quatro chanfones por tabla que montan / ochenta chanfones e por tres baras e media de lienço / que tomó para fazer la pintura diez e syet para es/tender el lienço e por su trabajo tintas que el dicho maestre puso /⁷²⁵ tres ducados que montan çient e quarenta chanfones que es / por todo los dichos dozientos e treynta nuebe chanfones / e medio los quales pagué

Yten este mismo dia me pagué por otro libramiento yo / Miguel de Sagastiçar noventa e nuebe chanfones y medio /⁷³⁰ que montan ocho çientos e noventa e çinco maravedis e medio por razón / que los dio de pujas en las almonedas e remate de la ar/voleda que se vendió çerca las tierras de Murguill es a / saber en la almoneda que se yzo a veynte ocho de março / se dio a Domingo de Goarnizo un felipo porque puso la /⁷³⁵ (fol. 41 rº) dicha arboleda cada carga de carbón en dos saboyanos e / asy bien se dio de puja por la misma arboleda en quatro / de abril a Domingo de Larbayn medio ducado porque / subio la dicha arboleda en dos chanfones la carga e en la / mesma almoneda se dio a Arnalt de Percaztegui /⁷⁴⁰ un ducado porque subio la dicha arboleda en nueve ardites / e más se dio en veynte çinco de abril al dicho Arnalt Perez / medio florín de oro porque pujó la dicha carga de car/vón de la dicha arboleda en nueve ardites y medio en el qual / fue rematada que montan por todo los dichos nobenta /⁷⁴⁵ e nueve chanfones y medio los quales pagué

Yten este mismo dia me pagué yo Miguel de / Sagastiçar volsero de setenta seys chanfones / que montan seys çientos y noventa quatro maravedis por ra/zón que los di de pujas en la renta de los çestos es a sa/⁷⁵⁰ber en la almoneda que se fizo en quatro de abril se / dio a Christobal herrador por que puso la dicha renta en / veynte ocho ducados un ducado e más se dio en la almo/neda que se puso en diez y ocho de abril a Juanes de Ronçes/valles un felipo porque subió la dicha renta en treynta /⁷⁵⁵ ducados que montan por todo los dichos sesenta [sic] seys chanfones / los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Pedro de To/rrano jurado mayor çinquenta ocho chanfones que montan / quinientos e veynte dos maravedis por razon que dio por dos libras /⁷⁶⁰ de çera verde que fizo fazer para sellar las cartas e prouisiones / e veinte nueve chanfones por los hierros de las picas / que fizo traer otros veynte nueve chanfones que montan los / dichos çinquenta ocho chanfones los quales le pagué

(fol. 41 v^o) Yten pagué por otro libramiento fecho a quinze de mayo a /⁷⁶⁵ Martin de Goycoechea maestre carpintero treynta ocho chanfones / e tres ardites que montan trezientos e quarenta e nueve / maravedis e medio por razon que los puso en maderas e clabos e / jornales en el reparo de los portales de Narrica e la bar/bacana detras Santa Maria segund que paresçia por cuen/⁷⁷⁰ta que mediante juramento dio en las espaldas de la dicha çédula los quales pagué

Este dia me pagué por otra çédula firmada a mi / mesmo medio florín de oro que montan çient e quarenta / ocho maravedis e medio por razón que en la çédula que se le libró en diez /⁷⁷⁵ de mayo sobre las pujas que dio en las almonedas / de la arboleda que el conçejo vendió en que dio de puja a / Domingo de Guarnizo en la almoneda que se fizo en veynte / ocho de março un felipo porque pujó la dicha arvo/leda en dos saboyanos e asy vien dio en la almoneda /⁷⁸⁰ a quatro de abril a Domingo de Larbayn medio ducado / en la mesma almoneda dio Arnalt de Percastegui / un ducado e asy vien dio al mismo Arnalt en el remate / medio florin de oro en veynte çinco de abril segund / e más largamente paresçe por la primera çédula /⁷⁸⁵ e almoneda todo lo qual paresçe por la primera dicha çédula fecha a diez de mayo en que diz que monta todo / noventa nueve chanfones y medio debiendo montar çiento / e diez e seys chanfones de manera que obo de quiebra el / dicho medio florin de oro del qual me pagué

Este dia me pagué por otra çédula firmada a mi mesmo / de ochenta quatro chanfones e quinze blancas que mon/tan syete çientos e sesenta dos maravedis por razon que los di / en las almonedas de las agoas yerbas e salmones de la // (fol. 42 r^o) Urumea es a saber en las almonedas de las agoas e /⁷⁹⁵ yerbas por la poner en treynta ducados dos ducados e por / los salmones a Domingo de Guarnizo porque los puso / en quatro ducados un ducado que montan tres ducados que fazen / çient e quarenta un chanfones de los quales cabe / a esta villa por su parte los dichos ochenta quatro chan/⁸⁰⁰fonos e quinze blancas de los quales me pagué

Este mesmo dia pagué por otra çédula firmada / a Lascano de Sagastiçar quarenta e nueve chan/fones y medio que montan quatro çientos e quarenta çinco / maravedis y medio por razón que por mandado del regimiento tubo /⁸⁰⁵ en casa a Martin Lopes de Oro e Iñego Ruyz de Echeberria / mensajeros que la Provincia envio a esta villa sobre hedificar / del monesterio e otras cosas e asy vien Miguel Gomes de Roa / e el alcalde de hermandad de Guetaria y se les mandó / que no se les tomase nada del gasto que ellos ni sus criados /⁸¹⁰ avian fecho que el conçejo lo pagaría la qual cuenta / dio por menudo mediante juramento aver gastado con ellos e / sus moços segund que paresçe en las espaldas / de la dicha çédula los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento fecho a veynt uno de ma/⁸¹⁵yo al hatabalero e el tamborin su compañero veynte chan/fones que montan çient e ochenta maravedis por razón que el domin/go pasado seruieron en el alarde que esta villa fizo por / mandado de su altesa e por mandado del señor Corregidor los / quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Juan de Londo / çient e diez chanfones que montan nueve çientos e nobenta // (fol. 42 v^o) maravedis por razón que por mandamiento del regimiento açiclaron e / alinpiaron veynte dos petos a çinco chanfones por peto / digo de los petos del conçejo que montan los dichos çiento e diez /⁸²⁵ chanfones los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Marqués / de Veyçama quarenta chanfones que montan trezien/tos e sesenta maravedis por razón que fizo una rueda la may/or del relox que dis que estaba quebrada el qual dixo /⁸³⁰ por su conçiencia que meresçia más los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Pero Martines / de Igueldo tres ducados que fazen çient e quarenta un chan/fones que montan mill e dozientos e sesenta nueve / maravedis por razón que al tiempo que vino a esta villa el comisario /⁸³⁵ de sobre el monesterio seruió de procurador e solicitador de los testigos / e fue con el dicho comisario a los Pasajes e otras partes / los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Luys / de Alçeça doze chanfones que montan çient e ocho maravedis /⁸⁴⁰ por razón que fue un dia a Tolosa con el recavdo e petiçi/ones para Yñigo Ruis las quales avia de leuar el es/criuano fiel de la Prouincia e sobre hedificar del monesterio / e más dio dos chanfones al moço del escribano por ciertos tres/lados que montan los dichos doze chanfones los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Martiecho de Goy/coechea carpentero veynte çinco florines e sesenta blancas que montan / nueve çientos e sesenta maravedis por razón que los fornesció en jor/nales e madera latas e clavos e teja segund que más larga/mente dio por cuenta por menudo la qual juró e mandaron dar la /⁸⁵⁰ dicha çédula en las espaldas de la dicha cuenta para que paresçiese la dicha / cuenta los quales pagué

(fol. 43 r^o) Este dia pagué por otro libramiento firmado a Juanes de A/ranburu dozientos e treynta e seys chanfones que mon/tan dos mill e çient e veynte quatro maravedis por razón /⁸⁵⁵ que por mandado del regimiento los gastó con la gente que fue / a ver eseminar los mojones e términos de entre esta villa y Oy/arçon y la Renteria e Arano los quales les pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Juanes de / Verayarça syndico del conçejo noventa dos chanfones e medio que /⁸⁶⁰ montan ocho çientos e treynta dos maravedis e medio por razón que los / ha de aver por ydas e gastos que fizo asy en yr al Pasa/je de la otra parte a ver quien e quales fazian cays e / a les requerir por Arnalt Peres escriuano como en yr en pos del / Corregidor asy a la Renteria como a Yrun a presentar escriptos /⁸⁶⁵ e hazer requerimientos e yntimar apelaciones en lo de los / frayles y el monesterio en sacar el proçeso e pasar sus

derechos / a Miguel Peres segund que todo ello paresçe por me/nudo en las espaldas de la çédula que se le libró la / qual cuenta juró ser verdadera los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado a veynte quatro de / mayo a Pedro de Sagastiçar un ducado que montan qua/tro çientos e veynte tres maravedis por razón que se ocupó en el / tomar de la pinaça de sobre monesterio tres dias e por la / escriptura de diez testigos que tomo dos testimonios que dio por /⁸⁷⁵ todo lo qual le mandaron dar el dicho ducado el qual pagué

Yten pagué por otro libramiento fecho a nuebe de jullio al / atabalero veynte chanfones que montan çient e ochen/ta maravedis por razón del trabajo que él e el tanborin o/(fol. 43 v^o)vieron en el regimiento e despedida del señor duque /⁸⁸⁰ de Alua al tiempo que bino a esta villa e se despe/dió de ella los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado de los / dichos regidores a Laurens de Montaot e Juanes de / Aramburu ochenta chanfones que fazen syete çientos /⁸⁸⁵ e veynte maravedis por razón que el uno de ellos fue ynbiado / a Fuenterauia en la qual yda estar e buscar testigos / para presentar en lo del monesterio en la qual yda / venida e estada se detubieron cada quatro / dias a diez chanfones por dia que montan los /⁸⁹⁰ dichos ochenta chanfones los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Do/mingo de Lasarte sagramentero setenta chanfo/nes que montan seys çientos e treynta maravedis por razón que los dio en el pesado [sic] que se yzo /⁸⁹⁵ duque de Alua es a sauer el uno del Pasaje por el pes/cado que se tomó de ella diez chanfones e por otro pedaço / que se tomo de la muger de Sabastián de Manari en / veynte chanfones e por lo que se tomó de Maria Sanz de / Puyana quarenta chanfones que montan por todo /⁹⁰⁰ los dichos setenta chanfones los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento fecho a doze de jullio / a Geronimo de Ygueldo seys çientos e diez / chanfones que montan çinco mill e quinientos e quaren/ta quatro maravedis por razón que por mandamiento del conçejo fue /⁹⁰⁵ enviado a la corte de su alteza a la çibdad de Burgos / a donde se detubo de yda venida y estada sesenta // (fol. 44 r^o) çinco dias es a saber desde dos dias de mayo que partio / hasta çinco de jullio de los quales porque se le tomó / juramento e sobre juramento que fizo se le descontaron tres dias /⁹¹⁰ asy restan sesenta dos dias por los quales le man/daron pasar a diez e seys chanfones por dia que mon/tan nueve çientos e noventa dos chanfones de que / al tiempo que partió de esta villa se le libró una çédu/la de ocho ducados e rebatidos aquellos le quedaron por /⁹¹⁵ resçibir los dichos seys çientos e diez e seys chan/fones los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento fecho a quinze de jullio / a Petri de Ernani quatro ducados que montan mill e seis / çientos maravedis por razón que le enviaban con la gente de la /⁹²⁰ villa e su juridiçión en esta armada de por mar e le / dieron cargo de fazer el alarde e la presentaçion de la / gente e para en pago de su trabajo le mandaron dar / los dichos quatro ducados por su cortesia los quales pagué

Este día pagué por otro libramiento firmado al mes/⁹²⁵mo Petri de Ernani e Miguel de Sandraçelayn e sa/gramenteros que fueron de Pascoa fasta señor San Juan seys / çientos e ochenta e çinco maravedis / por razón de su salario los quatro çientos a cada do/zientos maravedis a cada uno e por veynte libras de can/⁹³⁰delas que juraron aver gastado en las rondas de la villa / a razón de treynta ocho blancas la libra que fazen dozien/tos e ochenta çinco maravedis que es por todo los dichos seys / çientos e ochenta çinco maravedis los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado de los dichos /⁹³⁵ (fol. 44 v^o) regidores fecho a diez e nuebe de jullio a Juan Peres de / Elduayn pregonero doze chanfones y medio que mon/tan çiento y doze maravedis y medio por razón de la leña que com/pró e se quemó el dia del señor San Juan en el bendezir del / fuego de San Juan los quales pagué

Este día pagué por otro libramiento firmado a Juanes / de Ronçesvalles e Sabastián de Sansust quatro çientos maravedis por razón de su salario de fieles de la / calle desde el año nuevo fasta San Juan de jullio a do/zientos maravedis a cada uno que montan los dichos quatro çientos /⁹⁴⁵ maravedis los quales pagué

Yten pagué por otra çédula firmada de los dichos re/gidores fecha en veynte dos de jullio a Juanes de Tolo/sa e a otro Juanes de Gorostiaga criados de Domingo / Anizqueta treynta seys chanfones que montan trezien/⁹⁵⁰tos e veynte quatro maravedis por razón que por mandado del / señor Corregidor le fue mandado yr con dos llamamientos por / la Prouincia a los señores solariegos para que viniesen a / esta junta e llamamiento que en esta villa se fazia / en la qual yda venida y estada se detuvieron cada /⁹⁵⁵ tres dias a seys chanfones por dia montan los dichos / trezientos e seys chanfones los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado fecho a veynte / seys de jullio a Luys de Alçega veynte chanfones que / montan çient e ochenta maravedis por razón que fue en/⁹⁶⁰viado por el regimiento a Fuenterrauia al señor obispo / de Çiçuença sobre una carta que su señoría envió a esta / villa e le ynviaron por le ynformar de lo que escrivian // (fol. 45 r^o) en la qual yda estada y venida se detubo dos dias / a diez chanfones por dia que montan los dichos veynte /⁹⁶⁵ chanfones los quales pagué

Este día pagué por otro libramiento firmado a Martin / de Ybayçabal menor veynte quatro chanfones que son / dozientos e diez e seys maravedis por razon que por el regi/miento fue enviado a Fontarrauia ante el señor Corregidor e /⁹⁷⁰ por le ynformar sobre un mandamiento que su merçed avia / madado dar para que el conçejo paresçiese ante sobre çiertos / vinos para en seguimiento de lo qual enviaron al dicho Martin / en la qual yda venida e estada se detubo dos dias / a diez chanfones por dia montan veynte chanfo/⁹⁷⁵nes e quatro chanfones que dio de presentación del po/der e otros derechos que es por todo los dichos veynte quatro / chanfones los quales pagué con otros dos chanfo/nes de la presentación del poder que es por todo veynte seys / chanfones que montan dozientos e treynta quatro maravedis

Este día pagué por otro libramiento firmado a Martin / de Ubeleta mill maravedis por razón de su salario de limpiar / los caños de esta villa conforme al contrato que tiene / con la villa los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado de los dichos regi/⁹⁸⁵dores fecho en treynta de jullio a Martin de Ybayçabal / alcalde tres ducados que montan mill e dozientos e sesenta / nueve maravedis por razón que le mandaron traer de la corte pro/uisión que su alteza dio en que remetió el pleito de las viu/das para ante el Corregidor la qual no se podia aver e hera /⁹⁹⁰ menester de la faser sacar de los registros en la corte los quales / pagué

(fol. 45 vº) Yten pagué por otro libramiento firmado de los dichos / regidores fecho a nueve de agosto a Vernardino de Ca/rrión reçebtor honze mill e quatro çientos e noven/⁹⁹⁵ta tres maravedis por razón de sesenta çinco dias que seruió en / yda e venida e tomar la prouança de entre esta villa e el / prevoste de Villuaa a çient e veynte maravedis por dia / e más dos mill e çient e çinquenta maravedis por la es/criptura que monta por todo nuebe mill e nuebe çien/¹⁰⁰⁰tos e çinquenta maravedis moneda castellana e más / por razón de dos fanegas de çebada que se le dio al / tiempo que bino treynta chanfones que montan dozientos / e quarenta maravedis moneda castellana que son por / todo diez mill y çient e noventa maravedis moneda /¹⁰⁰⁵ castellana que fazen veynte syete ducados e ocho chanfo/nes que son de la moneda corriente los dichos onze mill / e quatro çientos e noventa tres maravedis los quales pagué

Este dia pagué por otra çédula firmada a Juan / Vono de Tolosa trezientos e çinquenta chanfones /¹⁰¹⁰ que montan tres mill e çient e çinquenta maravedis por razón que por mandamiento del regimiento fue a tomar la proban/ça del pleito que la villa tiene con el prevoste de Viluaa / en uno con el reçebtor asy en Villuaa como Lequeitio / e Motrico e ydas de Fuenterrauia Pasaje Oyarçun /¹⁰¹⁵ e la Renteria treynta e çinco dias los quales juró / ser verdad a diez chanfones por dia montan los / dichos trezientos e çinquenta chanfones los quales pagué

Este dia pagué por otra çédula firmada de Alonso // (fol. 46 rº) de Torres veynte chanfones que montan çient e ochenta /¹⁰²⁰ maravedis por razón que fue enviado por el regimiento a Fuente/rrauia al señor obispo sobre que su señoría manda/se probeer la villa de vinos e sobre otras cosas en / la qual yda venida e estada se detubo dos / dias a diez chanfones por dia que montan los dichos /¹⁰²⁵ veynte chanfones los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento fecho en treze de agos/to a Juan Bono de Tolosa veynte quatro ducados que montan / diez mill y çient e çinquenta dos maravedis los quales / mandaron dar para yr en seguimiento del pleito que la villa tiene /¹⁰³⁰ con el preboste de Biluaa de los quales en viniendo abrá / de dar cuenta e su descargo los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado de los dichos re/gidores fecho en diez y seys de agosto a Martin de Ybay/çabal menor veynte chanfones que montan çient e ochen/¹⁰³⁵ta maravedis por razón que fue enviado al señor obispo sobre / los buerizos que pedian a moderar quanto pudiese en la / qual yda se detubo dos dias a diez chanfones / por dia montan los dichos veynte chanfones los quales / le pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Jacu/me de Garraçu doze chanfones que montan çient e ochen/ta maravedis por razón que por mandado del conçejo fue a Oyarçun a / buscar çiertos carvoneros para saber de los seles de la /

Urumea en la qual yda se detubo dos dias a çinco /¹⁰⁴⁵ chanfones por dia y más por un juntar que dio a maestre de / Çuaznabar que acá truxo dos chanfones que son por todo // (fol. 46 v^o) los dichos doze chanfones los quales le pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Mi/guel de Areysmendi jurado diez chanfones y medio que /¹⁰⁵⁰ montan [noventa y] quatro maravedis y medio por razón que los dio a maestre / de Çuaznabar que vino a esta villa por mandado del / regimiento a deponer sobre se de larras y nos infor/mar de algunas cosas de la Urumea los quales pa/gué

Yten pagué por otro libramiento firmado de los dichos / regidores fecho en veynte de agosto a Martin Fernandez de / [en blanco] cogedor de foguera de Çumaya onze / mill y noventa quatro maravedis por razón de çient e setenta / dos fuegos que la villa tiene a sesenta quatro maravedis /¹⁰⁶⁰ y medio por fuego que montan los dichos honze mill / maravedis los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Juanes / de Herauso trezientos maravedis por razón de ocho dias que / por mandado del conçejo estubo por guarda en el molle /¹⁰⁶⁵ de esta villa a causa que vino el navio de Juanycot de Co/rillos con resçibo de pestilençia a çient blancas / por dia que montan los dichos trezientos maravedis los quales / pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado de los dichos re/¹⁰⁷⁰gidores fecho en veynte tres de agosto a Juango de Al/cate guarda que estubo en la puente por mandado del / regimiento y estubo en la puerta de Narrica veynte florines / corrientes que montan syete çientos e çinquenta maravedis para / en descuento del pago de lo servido e de lo que está por servir los /¹⁰⁷⁵ quales se descontarán en fin de cuenta los quales pagué //

(fol. 47 r^o) Yten pagué por otro libramiento firmado de los dichos re/gidores a tres de setiembre a Domingo Lopes de Erni/alde e Alonso de Torres dos ducados que hazen ocho çientos e qua/renta e seys maravedis por razón que por mandado del conçejo e re/¹⁰⁸⁰gimiento fueron enviados a Fontarrauia al señor obispo / e Corregidor sobre aposentar del Marqués y su gente e por te/mor del camino leuanto consigo ocho onbres por los quales / mandaron dar los dichos dos ducados los quales pagué

Yten este dia pagué por otro libramiento a Pedro de Eche/¹⁰⁸⁵veste veynte dos chanfones que montan çient e no/venta e ocho maravedis por razón que por mandamiento del regimiento / fue a la villa de Çumaya a pagar la hoguera que la / villa devia de la Junta que ende se hizo en la qual yda / e venida se detubo dos dias a diez chanfones por /¹⁰⁹⁰ dia que montan veynte chanfones y dos chanfones que / dio por la carta de pago que es por todo los dichos veynte / e dos chanfones los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado de los dichos re/gidores fecho a diez de setiembre a Domingo López de Erni/¹⁰⁹⁵alde e sus compañeros trezientos e quarenta ocho chan/fones que montan tres mill e çient e treynta dos marauedis por / razón que por mandado del regimiento estubo en la puente / de Santa Catalina siete dias en los quales syete dias es/tubieron sesenta ocho onbres por los quales

mada/¹¹⁰⁰ron dar al dicho Domingo Lopes por quatro dias que ende / estubo a syete chanfones por dia / e por los sesenta e quatro de sus compañeros a çinco chanfo/nes por dia que son por todo los dichos trezientos e quarenta / ocho chanfones los quales pagué //

(fol. 47 v^o) Este dia pagué por otro libramiento firmado a Bar/tolomé de Miranda veynte un chanfones e medio / que montan çient e noventa tres maravedis e medio por ra/zón que por mandado del regimiento fue enviado a la tierra / de Alça a fazer venir la gente que ende avia a estar /¹¹¹⁰ en esta villa a causa de la venida de los yngleses / los quales bieron fasta diez o doze e por el regi/miento le fue mandado que les diese de comer e asy los dio / el qual juró aver gastado con ellos en su comer e beber / los dichos veynte chanfones y medio los quales le pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Marti/cho de Goycoechea maestro carpintero mill e dozientos e / quatorze maravedis e medio por razón que los gastó en el fazer / de la segunda comporta de la puente que el conçejo fizo faser / en la puente de Santa Catalina asy en çinquenta e çin/¹¹²⁰co codos de madera que tomó como en clabos e cator/ze jornales segund que todo ello paresçe por me/nudo en las espaldas de la çédula la qual juró ser / verdadera a la qual me refiero los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Pedro /¹¹²⁵ de Sagastiçar quatro florines de oro y medio que / montan çient y quarenta ocho chanfones y medio que fa/zen mill e trezientos e treynta seys maravedis y medio por ra/zón que por mandamiento del regimiento fue enviado a la corte / a Logroño a su altesa sobre acoger de los yngleses /¹¹³⁰ en la qual yda venyda e estada se detubo nuebe / dias a medio florin de oro por dia montan los dichos quatro / florines de oro e medio los quales le pagué //

(fol. 48 r^o) Yten pagué por otro libramiento firmado de los dichos regi/dores fecho a onze de setiembre al bachiller Antonio de /¹¹³⁵ Murguía e a Domingo Lopes de Ernialde ochenta dos chan/fones que montan syete çientos e treynta e ocho maravedis por / razón que por mandado del regimiento fueron enviados / al llamamiento que la villa fizo fazer para Usarraga sobre / aposentar de los yngleses e daño que se auia fecho en /¹¹⁴⁰ y fin en la qual yda e venida fezieron cada tres dias / de los quales mandaron pagar al dicho bachiller a quinze / chanfones e de Domingo Lopes a diez chanfones por dia / e más dos gruesos que el dicho Domingo Lopes dio por el / registro que montan por todo los dichos ochenta dos chan/¹¹⁴⁵fones los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Yrançu e / a S. Martin çient chanfones que montan nuebe çientos maravedis / por razón que seruieron cada diez dias por guardas en la puen/te de Santa Catalina sobre la venida de los yngleses de/¹¹⁵⁰más de los que estuvieron por guardas en compañía de Domingo / López de Ernialde siete dias y tres dias que fueron enviados por / espías al real de los yngleses por sauer sy el dicho real se le/vantaba para venir o que remango hazia que son por todo / diez dias a çinco chanfones por dia que montan los dichos /¹¹⁵⁵ çient chanfones los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento fecho a diez e syete dias / del mes de setiembre a Domingo de Tolosa diez chanfones / que montan noventa maravedis por razón que por mandado del re/gimiento envio dos vezes su moço a Fuenterrauia con cartas //¹¹⁶⁰ (fol. 48 vº) del conçejo al señor obispo los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Juango / de Alçate seys florines corrientes que montan dozientos e ve/ynt çinco maravedis por razón que demás de los veynt dias / que de primero le libraron por estar guarda en la puente e //¹¹⁶⁵ en las puertas de la villa estuvo otros seys dias por / guarda en las dichas puertas los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado a Juango de Hera/uso diez e ocho florines corrientes que montan seys çientos e setenta çinco maravedis por razón que seruió diez e ocho dias //¹¹⁷⁰ e estuvo guarda en las puertas de la villa demás de la / çédula que de primero le fue librado por lo que estuvo guarda / en el cay los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Juango de Londo medio du/cado que montan dozientos e honze maravedis e medio por ra//¹¹⁷⁵zón que fue enviado sobre un llamamiento que se fizo por el / Corregidor para Bidania sobre que el Corregidor defendia a la Provincia / que no se juntase fue enviado por un balle para que non enbar/gante aquello no dexasen de se juntar e yr al dicho lugar / los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Domingo de La/sarte a Juanot de Lehaburu sacramenteros dozientos / e noventa dos chanfones e ocho blancas que montan seys / mill e dozientos e treynta un maravedis por razón del / gasto que se fizo en la yda de las Hurumeas en tres //¹¹⁸⁵ dias que ende estubieron a ver los mojones donde se avian // (fol. 49 rº) de hazer e visytar los terminos e asy bien en el gasto / que se fizo despues de venidos segund que todo ello / paresçe por cuenta en las espaldas de la çédula por / menudo la qual juró ser verdadera los quales le pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado de los dichos / regidores fecho en veynte quatro de setiembre a Pe/dro de Sagastiçar escriuano diez e seys chanfones / que montan çiento e quarenta e quatro maravedis por razón / de un previllejo que dio al conçejo syngnado en el qual se //¹¹⁹⁵ contiene que los vezinos de esta villa non paguen derechos algunos sal/uo en Toledo e Seuilla e Murçia el qual dicho preuillejo / fue nesçesario para lo poner en la probança e proçeso del / pleyto que la villa tiene con el preboste de Viluao sobre te/razgo los quales le pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado al bachiller / Antonio de Murguia e a Domingo Lôpes de Ernialde ochen/ta e ocho chanfones e medio que montan syete çientos / e noventa seys maravedis y medio por razón que por mandado del / regimiento fueron enviados al llamamiento que se fizo este //¹²⁰⁵ mes de setiembre para Basarte sobre resçibimiento del Corregidor / Vela Nuñez en la qual yda venida y estada se de/tubieron cada tres dias e mandaron dar al bachiller / Antonio a quinze chanfones por dia e al dicho Domingo Lô/pes a diez chanfones por dia e más tres chanfones //¹²¹⁰ e medio que dio por el registro que son por todo los dichos ochen/ta e ocho chanfones los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Miqueo // (fol. 49 v^o) de Lugadeys dos ducados que montan ocho çientos e quarenta / seys maravedis por razón que por el requerimiento fue enviado /¹²¹⁵ a la corte a Logroño de grand presa a Pedro de Sagastiçar / que ende estaba sobre rescibimiento del Marques en esta / villa en la qual yda venida y estada se detubo / syete dias a diez chanfones por dia montan setenta / chanfones e más por saliendo para venir de Logroño /¹²²⁰ queveró la pierna e le fue nesçesaro de tomar un roçin / para venir por el qual le mandaron pagar veynte / quatro chanfones que montan por todo los dichos dos ducados / e juró los dias e roçin los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Alonso /¹²²⁵ de Torres treynta chanfones que montan dozientos e / setenta maravedis por razón que por mandamiento del conçejo fue envi/ado a Fuenterrauia al señor obispo de Siguença sobre / la venida del Marqués con su gente el qual fue con dos / compañeros segund le fue mandado por el regimiento /¹²³⁰ en la qual yda se detubo dos dias con sus compañe/ros e le mandaron dar por todo los dichos treynta chanfo/nes los quales le pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado de los dichos re/gidores fecho a veinte dias del mes de setiembre a Just /¹²³⁵ de Durango de diez e seys chanfones que montan / çient e quarenta quatro maravedis por razón que por manda/do del conçejo fue enviado por dos dias a la tierra de Alça a / notificar a los vecinos de ella que estubiesen prestos con sus / bueys e roçines segund que el señor Obispo de Siguen/¹²⁴⁰ça lo tenia mandado para yr a Fontarrauia o al real / de los yngleses a cinco chanfones por dia e más le // (fol. 50 r^o) mandaron dar seys chanfones por çiertas petiçiones e / ynstruções o memoriales que escribió que es por todo los / dichos diez e seys chanfones los quales le pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado de los dichos / regidores fecho a quince de octubre a Pedro de Villa/biçiosa e Nicolás de Aranguren veynte chanfones / que montan çient e ochenta maravedis por razón que fueron envia/dos por el conçejo a los vezinos de Ygeldo e Ybaeta e Arti/¹²⁵⁰gas e Alça sobre aperçibir los bueys para otro / dia segundo con muy mal tiempo los quales les pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Pedro de / Villabiçiosa seys chanfones que montan çinquenta / e quatro maravedis por razón de una yda que le enviaron a Ygel/¹²⁵⁵do e Ybaeta a perçibir los roçines que el señor obispo e / corregidor mandaban yr a Fuenterrauia los quales le pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Juan Bono / de Tolosa veynte ducados que montan ocho mill e quatro çientos / e sesenta maravedis para en seguimiento de los pleitos que la villa /¹²⁶⁰ tiene en Chançeleria de los quales en uno con lo que de primero / se le dio abra de dar cuenta por menudo los quales le pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado al alcalde / Juan Martines de Sarastume e Pedro de Torrano jurado mayor / dos castellanos que hazen çient e veynte chanfones que /¹²⁶⁵ montan mill e ochenta maravedis por razón que los que los [sic] dieron / por mandado del señor Corregidor Vela Nuñez de Avilla a un / mensajero que envió el dicho Corregidor por un berdugo para la Pro/uinçia los quales le pagué //

(fol. 50 v^o) Este dia pagué por otro libramiento firmado a Juanes /¹²⁷⁰ de Ronçesvalles e Juan Bono de Jaymar veynte chan/fones que montan çient e ochenta maravedis por razón que / por mandado del regimiento fueron enviados a la Uru/mea a la herrería de Erenoçu sobre que los jurados de Ernani / escriuieron con la en la dicha Erenoçu querian alçar una /¹²⁷⁵ casa en juridiçion de anvos conçejos los quales fueron / enviados a defender aquella e fazer sus autos los / quales fezieron e defendieron la dicha obra e he/defiçio por lo qual les mandaron pagar los dichos ve/ynt chanfones por la dicha yda los quales les /¹²⁸⁰ pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Juan / Bono de Jaymar quatro çientos e çinquenta maravedis por / razón de los derechos que le pertenesçian e autos e sentençia / que pasaron entre çiertos veçinos de Motrico y este conçejo sobre /¹²⁸⁵ la quema de la pinaça e aba que el conçejo tomó de los dichos de / Motrico el qual proçeso fue esaminado en regimiento / por Juanes de Ronçesvalles escrivano en los dichos quatro / çientos e çinquenta maravedis firmado del dicho Juanes los / quales les pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado fecho a diez y o/cho de octubre a los buerizos e al jurado Torrano en / su nombre diez ducados e medio que montan quatro mill y / quatro çientos e quarenta un maravedis y medio por razón que al / tienpo que el señor Obispo e Corregidor mandaron yr a Fontarra/¹²⁹⁵uia a los buerizos desta jurisdicçion e a otros para le/var el artillería a Estella los dio el dicho Torrano // (fol 51 r^o) a veynte un pares que de esta villa e su comarca fueron / a medio duca- do a cada uno los quales les pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado fecho a veyn/¹³⁰⁰te dias de octubre a Francisco de Ydiacayz e Juan Lópes de Oro / mensajeros que la Prouincia estaba junta en esta villa en/viabán a la corte de su altesa veynte florines de oro que montan / quatro mill e nueve çientos e quarenta maravedis por razón / que la Provincia que estaba junta en esta villa segund cos/¹³⁰⁵tumbre los mandó dar a sus mensajeros los quales / se abrán de repartir en la primera junta general los / quales pagué

Yten pagué por otra çédula firmada de los dichos re/gidores fecha en veynte y dos de octubre a Miguel /¹³¹⁰ Péres de Ydiacayz dos ducados que montan ocho çientos / e quarenta e seys maravedis por razón de los derechos del pro/çeso de con los çapateros e su sentencia los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Nicolás / de Aranguren quarenta chanfones que montan trezientos /¹³¹⁵ e sesenta maravedis por razón de quatro dias que seruió por / mandado del conçejo en Yrun Eranço a entregar los veynte / pares de bueys que fueron repartidos a esta villa para / lebar las lonbardas a Estella los quales le pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado fecho a veyn/¹³²⁰te çinco dias del dicho mes de octubre a Juango de Areyste/guieta doze ducados que montan çinco mill e setenta e / seys maravedis para fazer el camino del pie de San Sebastián demás / de lo que de primero le fue librado por otra çédula de todo / lo qual abrá de dar quenta por menudo los quales pagué //

(fol. 51 vº) Este dia pagué por otro libramiento firmado a Pedro de / Torrano jurado mayor veynte chanfones que montan / çient e ochenta maravedis por razón que los dio e pagó / a Arnalt Péres de Percaztegui una yda que fizo / a las vezindades de Urnieta Haduna e Alquiça /¹³³⁰ e Çubieta a les mandar que enviasen los bueys para llebar / el artillería que su altesa mandaba lebar a Estella los / quales pagué

Yten pagué por otro libramiento fecho a veynte nueve del / mes de octubre al atabalero e al tanborin su con/¹³³⁵pañero quarenta chanfones que montan trezientos / y sesenta maravedis por razón del seruicio que fezieron en la yda / de la gente que fue de la villa a Yrun los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento fecho en dos de nobien/bre a doze flamencos que el conçejo e espeçiales mandaron /¹³⁴⁰ tomar al sueldo seys çientos y nobenta dos gruesos / que montan dos mill e quinientos e veynte y çinco chanfo/nes que fazen veynt un mill y siete çientos e noven/ta e ocho maravedis por razón que por mandado del conçejo e otros / ofiçiales fueron mandados salariar a çinquenta /¹³⁴⁵ seys gruesos por mes que montan los doze onbres / los dichos seys çientos e setenta dos gruesos / e más se mandó dar a Pedro Maldonado veynte grue/sos de cortesya por el cargo que tiene de ello que son / por todo los dichos seys çientos e noventa dos gruesos /¹³⁵⁰ los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento fecho en ocho de novienbre a Pedro / de Mena çient e ochenta gruesos que montan çinco // (fol. 52 rº) mill e seys çientos e setenta maravedis por razón del sueldo / de los treynta onbres que a la Renteria por mandado del /¹³⁵⁵ conçejo fueron por tres dias a dos gruesos por dia que montan / los dichos çient e ochenta gruesos los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado de los dichos regi/dores fecho a diez dias del mes de nobienbre a Pedro de / Mena e sus consortes çient e ochenta gruesos que /¹³⁶⁰ montan syete çientos e setenta maravedis demás de otro / libramiento que de primero se le dio de otros tantos maravedis por / el sueldo que le mandan pagar por los treynta onbres / que tiene en la Renteria por otros tres dias de sueldo / los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Juanes de / Ronçesvalles diez gruesos que son treynta e çinco chan/fones que fazen trezientos e quinze maravedis por razón de / una bara e quarta de satin colorado que compró para fazer / la crus de la vanderá de la villa los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Juanes / de Aranburu e Arnalt Péres de Percastegui quarenta chan/fones que montan trezientos e sesenta maravedis por razón / que fueron enviados por el regimiento a la villa de Fuenterravia / con una carta que su altesa envió a requerir a Diego Ló/¹³⁷⁵pes mandando probeer esta villa de gente e de lo otro / neçesario en la qual yda e venida se detubieron / dos dias a diez chanfones por dia montan los dichos / quarenta chanfones los quales les pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado de los dichos //¹³⁸⁰ (fol. 52 vº) regidores fecho a doze de novienbre al jurado Miguel / de Arizmendi quinze

ducados menos veynte tres maravedis que mon/tan seys mill e trezientos e veynte dos maravedis por / razón que los gastó por mandado del regimiento en dar / de comer a la gente que vino de Lequeitio al socorro /¹³⁸⁵ de la villa la primera vez segund que paresçe / por cuenta por menudo en las espaldas de la cédula / la qual quenta juraron Vicente de Vaudet e María / Juan de Arizmendi heredera del dicho Miqueo ser buena e ver/dadera los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado al ju/rado Pedro de Torrano veynt syete gruesos que / montan noventa quatro chanfones e medio que fa/zen ocho çientos e çinquenta maravedis e medio por razón que al / tienpo que enviaron a Sabastián de Elduayn a la corte que los /¹³⁹⁵ dio para parte del pago de su salario los quales se le / abrán ha descontar en su salario al dicho Sabastián / quando se le librare la cédula de lo servido los quales / le pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado fecho a ca/¹⁴⁰⁰torze dias de nobienbre a Pedro de Sagastiçar ve/ynte chanfones que montan çient e ochenta maravedis por / razón que por el regimiento fue enviado a la villa de To/losa al conçejo a pedir socorro e gente en la qual y/da e venida se detubo dos dias a diez chanfones /¹⁴⁰⁵ por dia montan los dichos veynte chanfones los quales / pagué //

(fol. 53 r^o) Yten pagué por otro libramiento firmado a diez de / dezienbre a Pedro de Mena veynte quatro gruesos / que montan ochenta quatro chanfones que fazen sete/¹⁴¹⁰çientos e çinquenta seys maravedis por razón de seys / dias que servió con la gente que tenia en la Renteria que he/ran treynta onbres syn su persona al qual como a ca/pitán le mandaron dar doblado a quatro gruesos por / dia que montan los dichos veynte quatro gruesos los quales /¹⁴¹⁵ pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado de los dichos / regidores fecho a catorze de dezienbre al atabalero / e el tambotin su compañero cada dos ducados que son / quatro ducados que montan mill e seys çientos e noventa /¹⁴²⁰ e dos maraveis por razón del servicio que fizieron a la villa / el dia del çerco e despues de ello y antes los quales / pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Savbat / de Berderos vecino de Fuenterauia quarenta chanfones que /¹⁴²⁵ montan trezientos e sesenta maravedis por razón de alquiler / de las palas e sarcos e arpicos que troxieron de Fuenterra/uia en quatro cargas de mulos que montan a diez chan/fones por mulo los dichos quarenta chanfones los quales / pagué

Este dia pagué por otra cédula firmada a Juanes de / Ronçesvalles çiento e quarenta e çinco chanfones / e medio que montan mill e trezientos e ocho maravedis y me/dio por razón que los gastó por mandado del regimiento // (fol. 53 v^o) en dar de comer e beber a la gente de Usurbill que por /¹⁴³⁵ ruego de la villa vino antes que la villa fuese çercada / algunos dias a los quales le fue mandado por el re/gimiento les probeyese de sus mantenimientos lo qual dio / por cuenta por menudo en las espaldas de la qual cuenta / mandaron dar la dicha cédula la qual juró ser /¹⁴⁴⁰ buena e verdadera los quales pagué

Este dia pagué por otra cédula firmada a Nicolás / de Aranguren trezientos e setenta chanfones que montan / tres mill y trezientos e treynta maravedis por

razón que seruió / al regimiento en ydas con la artillería con los buerizos que de es/¹⁴⁴⁵ta juridiçión fueron en ydas e venidas asy a Fon/tarrauia como Bizcaya e Yrun Yranço segund que / todo ello paresçe por cuenta en las espaldas de la dicha / çédula a la qual nos referimos e la juró en forma ser / buena e verdadera los quales pagué

Este dia pagué por otra çédula firmada a don Pe/dro de Sorauilla vicario de San Vizente procurador del arçediano de / la tabla de Ponplona veynte e quatro florines corrien/tes que montan nueve çientos maravedis por razón que el dicho / arçediano los ha de aver por los seles que tiene en la /¹⁴⁵⁵ Urumea los quales pagué

Este dia pagué por otra çédula firmada al señor / de Alçega veynte quatro florines corrientes que montan nueve çien/tos maravedis por razón que los ha de aver ordinariamente por / los seles que tiene en la Urumea los quales pagué

Yten pagué por otro çédula firmada fecha a diez // (fol. 54 r^o) e seys de dezienbre a Esteban de Aguinaga veynte chan/fones que montan çient e ochenta maravedis por razón / de la yda que fue enviado por el regimiento a Usurvill / Aya Orio e Çarauz en la qual yda se detubo /¹⁴⁶⁵ dos dias a diez chanfones por dia montan los dichos / veynte chanfones los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a San/cho de Norça sesenta ducados que montan veynte çinco mill / e trezientos e ocho maravedis para en descuento e parte del pa/¹⁴⁷⁰go de las engañas? e arinas? que traxo por man/dado del Conçejo a esta villa

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Petri / Sánches de Chipres noventa chanfones por razón que sirvió / al conçejo nueve dias los seys en yr e venir a Logroño /¹⁴⁷⁵ e los tres a Fontarrauia a diez chanfones por dia / que montan los dichos noventa chanfones que hacen ocho / çientos e diez maravedis los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Pedro / de Yrançu mill e siete çientos e çinquenta quatro /¹⁴⁸⁰ maravedis por razón de los seruicios que ha fecho al conçejo asy yen/do por espias con sus compañeros como en otros seruicios / segund que ella por cuenta dio y está asentado en las / espaldas de la dicha çédula los quales juró e yo se / les pagué

Este dia me pagué yo el dicho volsero de ocho ducados / que montan tres mill e trezientos e ochenta quatro maravedis por / otra çédula firmada por razón que los di a Juan Péres de Haya // (fol. 54 v^o) escuadra por razon que el señor Corregidor e alcaldes / dieron un mandamiento que los pagase porque asy cumplia al /¹⁴⁹⁰ seruicio de su alteza segund paresçe por manda/miento del señor Corregidor e alcaldes los quales me pagué

Este dia me pagué por otro libramiento firmado de / ochenta gruesos que montan dozientos e ochenta chan/fones que fazen dos mill e quinientos e veynte maravedis por /¹⁴⁹⁵ razón que el dia del conbate me los mandaron dar a dos / lonbarderos que en esta villa estaban el dicho dia e ante / e a cada uno de ellos cada quarenta gruesos que mon/tan los dichos ochenta gruesos los quales me pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Domingo de Aniz/¹⁵⁰⁰queta dos mill e ocho çientos e veynte maravedis por ra/zón de los seruicios que con sus criados a seruido al conçejo e re/gimientto como por syete medios llamamientos en seruicio por la / Probinçia segund quanto ello dio por cuenta por me/nudo en las espaldas de la qual cuenta se fizo la dicha /¹⁵⁰⁵ çédula a qual se refiero la qual juró en forma ser / verdadera los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Sabastián de / Elduayen ochenta çinco chanfones y medio para cumplimiento de / su salario de la yda de la corte que fue por mandado del /¹⁵¹⁰ regimiento en la qual yda venida y estada se detu/vo doze dias a quinze chanfones por dia montan çient / e ochenta çinco chanfones e medio para en pago de las quales / el jurado Torrano le ovo dado veynte syete gruesos que montan / noventa e quatro chanfones y medio de los quales al dicho /¹⁵¹⁵ jurado se le libro çédula e le restaron al dicho // (fol. 55 rº) Sabastián para cumplimiento de pago del dicho su salario / los dichos ochenta e çinco chanfones y medio que mon/tan siyete çientos e sesenta nuebe maravedis y medio los / quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento fecho a Joanes de Vera/yarça syndico mill e quatro çientos e setenta / dos maravedis por razón de los dias que se ocupó en seruicio del / conçejo e por lo que pagó de derechos al Corregidor e escribano de las apela/çiones e autos que ante pasaron segund que todo ello /¹⁵²⁵ paresçe por cuenta por menudo en las espaldas / de la dicha çédula que le fue librada la qual cuen/ta juró ser buena e verdadera los quales le / pagué

Este dia pagué por otro libramiento al jurado Pedro /¹⁵³⁰ de Torrano çient e ochenta dos gruesos e veynte / un chanfones que montan seys çientos e çinquenta / ocho chanfones que fazen çinco mill e nueve çientos / e veynte dos maravedis por razón que los dio en moços e / mensajeros que envió asy a la corte como a otras partes /¹⁵³⁵ como con sesenta dos gruesos e diez chanfones que dio / para la cal a los de Ernani para fazer los mojones de los / seles de la Urumea la qual dicha cuenta dio por / menudo escripta de su mano la qual juró ser buena / e verdadera en las espaldas de la qual cuenta se /¹⁵⁴⁰ hizo la dicha çédula los quales pagué

Yten este dia pagué por otro libramiento firmado / a Domingo Martines de Verrasoeta dozientos e treynta chan/fones que montan dos mill setenta maravedis por razón que syruio // (fol. 55 vº) al conçejo por su mandado en una yda que fue a Yrun /¹⁵⁴⁵ dos dias otra yda a Fontarrauia otros dias e syete / dias que siruio en la junta particular en la Renteria que son / honze dias a diez chanfones por dia e más dos moços / que envio a Logroño çient e veynte chanfones que es por / todo los dichos dozientos e treynta chanfones segund /¹⁵⁵⁰ que todo ello dio por cuenta por menudo la qual juró / ser buena e verdadera en las espaldas de la qual / dicha cuenta se dio la dicha çédula los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Pedro / de Iribe carnesçero quinze mill e ocho çientos e seten/¹⁵⁵⁵ta seys maravedis por razón de trezientas e veynte / reldes e seys libras y media de baca que dio por man/dado del dicho regimiento a la gente estranjera que es/tuvo en el çerco de esta villa e en guarda de ella contan/do a çinco chanfones y medio por relde que montan los dichos /¹⁵⁶⁰ quinze mill e ocho çientos e setenta e seys maravedis se/gund que todo ello paresçe por

menudo en las / espaldas de la cédula que le libraron la qual juró / ser buena e verdadera la dicha cuenta la qual pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado de Guillen /¹⁵⁶⁵ Arnaot carnesçero dozientos e veynte chanfones / que montan mill e nueve çientos e ochenta maravedis por / razón de dozientas e veynte libras de carnero que / dio por mandado del regimiento a la jente extranjera / que en esta villa estaba al tiempo del cerco e después /¹⁵⁷⁰ la qual cuenta juró ser buena e verdadera los quales / pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Martinogo // (fol. 56 r^o) de Liçardi y Esteban de Escorça mensajeros que fueron enviados de / noche a media noche a su altesa el dia antes del combate /¹⁵⁷⁵ sendos castellanos que montan çient e veynte chanfones / que hazen mill e ochenta maravedis por razón de su salario e / trabajo que ovieron en la dicha yda e con grand deligen/cia los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado de los dichos /¹⁵⁸⁰ regidores fecho en veynte de dezienbre a Esteban de / Santiago un ducado que montan quatro çientos e / veynte tres maravedis por razón que los gastó con sus compañeros al tiempo que fue al Pasaje por las picas e a Gue/taria por el nabio de pólbora los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado al / alcalde Martin de Ybayçabal quatro çientos e nueve / maravedis y medio por razón que los dio es a saber seys reales / castillanos a un onbre que enbio el dia del combate a la / costa hasta Portogallete e Viluaio para que benie/¹⁵⁹⁰sen padre por fijo con un llamamiento del señor Corregidor / por quanto estábamos çercados aquel dia e más envió / a Nicolás de Charratao fasta Çarauz a ver sy venia la gen/te de la costa al qual dixieron que hera venida por mar / e dende fue a Asteasu a la gente que ende estaba en la /¹⁵⁹⁵ qual yda se detubo dos dias a diez chanfones por / dia que son veynte chanfones que es por todo los dichos quatro / çientos e nueve maravedis y medio

Este dia pagué por otro libramiento firmado al bachiller / Miguel Péres de Erbeeta diez florines de cada treynta chan/¹⁶⁰⁰ (fol. 56 v^o)fones de una parte e quarenta e çinco chanfones de / otra parte que montan trezientos e quarenta e çinco chan/fones que hazen tres mill y çient y çinco maravedis por ra/zón de diez dias que en yda venida y estada / seruio en la corte de su altesa por mandado del regimiento /¹⁶⁰⁵ a treynta chanfones por dia e más tres dias que se / ocupó en dos dias que fizo a la Renteria al tiempo que la / junta estaba ende a quinze chanfones por dia mon/tan quarenta e çinco chanfones que es por todo los / dichos trezientos e quarenta e çinco chanfones los /¹⁶¹⁰ quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a / Machin de Anty dies e ocho florines e ochenta blancas / que montan seteçientos e çinco maravedis por razón que dio / para fazer e reparar las lonbardas estançias /¹⁶¹⁵ e baluartes quatro çientos e setenta clabos / mayores e menores contando cada clabo uno a / otro a quatro blancas que montan los dichos diez e / ocho florines e ochenta blancas que fazen los dichos sete / çientos y çinco maravedis los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Juanes de Liçardi / dos ducados viejos que montan ocho çientos e quarenta seys / maravedis por razón que sirvió al

conçejo por su mandado syete dias / con sus noches asy en yr a Yrun Yranço como por es/pia a Hernani e otras partes segund que todo ello /¹⁶²⁵ paresçe por menudo e por cuenta en las espaldas de la / dicha çédula por los quales trabajos le mandaron dar los / dichos dos ducados los quales pagué //

(fol. 57 r^o)Este dia pagué por otro libramiento firmado al / vachiller Antonio de Murguia treynta chanfones /¹⁶³⁰ que montan dozientos e setenta maravedis por razón que sa/có e tresladó una sentencia de entre el conçejo la clerezia que / es en latin e la tornó en romançe por la qual le man/daron dar los dichos treynta chanfones los quales / le pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado / a don Juan de Echaçarreta menor de dias quarenta chan/fones que montan trezientos e sesenta maravedis por ra/zón que fue enviado por el regimiento a la corte al tiempo / que el bachiller Martín Ramos e el bachiller Erbeta esta/¹⁶⁴⁰van en la corte el qual topo con el bachiller Martin Ramos / pasado el puerto con el qual voluio mandaronle dar / por quatro dias que se ocupó los dichos quarenta chan/fones los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Andrés /¹⁶⁴⁵ de Verastegui veyn-te tres chanfones que mon/tan dozientos e syete maravedis por razón que fue con un nuestro? llamamiento / por un balle fasta Salinas los quales le pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Christoual / Serrador doze chanfones que montan çiento e ochenta maravedis /¹⁶⁵⁰ por razón de seys dias que sirvió por guarda de la puerta / de Narrica a dos chanfones por dia que montan los dichos / doze chanfones los quales le pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Marticho marido de la / fija de Selise? Ramos cantero çient e çinquenta e nueve //¹⁶⁵⁵ (fol. 57 v^o) chanfones que montan mill e trezientos e quarenta / un maravedis por razón que el dia del conbate le tomaron çient / e syete piedras de lonbardas las quarenta e dos / pieças a dos chanfones e las sesenta y çinco a / un chanfon que montan los dichos çient e çinquenta /¹⁶⁶⁰ e nueve chanfones los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a los vezinos / de Ygueldo veyn-te ducados que montan ocho mill e quatro / çientos e sesenta maravedis por razón que se ygualaron / con ellos de fazer la puente de Rebizqueta e la te/¹⁶⁶⁵ner fecha por quarenta años a su costa segund / que esta asentado entre el conçejo e ellos más larga/mente los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Maro/ta de Galardi çient e veyn-te chanfones que montan /¹⁶⁷⁰ mill e ochenta maravedis por razón de quatro fanegas / de pan que dio a la gente extranjera que en esta villa / estaba al tiempo del cerco a presçio de treynta chan/fones la hanega que montan los dichos çient e veyn-te / chanfones los quales le pagué

Yten le pagué por otro libramiento firmado fecho a ve/ynte uno de dezienbre a Pelegrin de Laguras quatro / çientos e setenta quatro chanfones que montan quatro / mill e dozientos e sesenta e dos maravedis por razón que los / gastó en la torre del Pasaje en madera clabos carpenteros /¹⁶⁸⁰ e dias que se ocupó e otras cosas segund que todo ello dio / por cuenta e paresçe por menudo en las espaldas de la

dicha / cuenta del qual resçibieron juramento ser buena leal e verda/dera la qual cuenta los quales pagué //

(fol. 58 r^o) Este dia pagué por otro libramiento firmado a /¹⁶⁸⁵ Miqueo de Vateras y Perusque de Amezqueta treynta / chanfones que montan dozientos e setenta maravedis por ra/zón que por dos dias seruido con seys roçines para lebar / armas e mantenimientos a la gente que fue a Yrun por / los quales roçines le mandaron dar a çinco chanfones /¹⁶⁹⁰ por cada uno que montan los dichos treynta chanfones / los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a / Pedro de Ygueldo dos ducados e medio que montan / mill e çinquenta syete maravedis y medio por razón que los /¹⁶⁹⁵ gastó con la gente de Oyarçon que en casa tenia el dia del / combate e otros dos o tres dias el qual juró averlos / gastado con mucho más los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Juan / Martines de Urdayde e Juango de Berrayarça e Juanes /¹⁷⁰⁰ [en blanco] carpenteros veynte ocho florines corrientes que mon/tan mill e çinquenta maravedis por razón de veynte ocho / jornales que fizieron a faser la casa de la grand lonbarda / a çient blancas por jornal que montan los dichos mill e çin/cuenta maravedis los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Juan López / de Urreta çapatero veynte tres chanfones que montan dozien/tos e honze maravedis y medio por razón que por el regimiento fue / enviado su criado por un balle con un llamamiento de la Pro/vinçia la qual le mandaron dar los dichos dozientos e onze /¹⁷¹⁰ maravedis y medio los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Miguel de Sandraçely / noventa seys chanfones que montan ocho çientos e sesenta // (fol. 58 v^o) quatro maravedis por razón que envió un onbre a Logroño por / el qual le mandaron dar sesenta chanfones e más /¹⁷¹⁵ otro (en blanco) al qual mandaron dar veynte quatro / chanfones e más dos moços que envió a Tolosa a los / quales mandaron dar cada seys chanfones que es por / todo los dichos noventa seys chanfones los quales / le pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Pedro de Sa/gastiçar menor de dias veynte chanfones que fazen / çient e ochenta maravedis por razón que fue enviado la / noche que los françeses combatieron a esta villa a Ernio / y Asteaso e a Liçaur por las gentes que por allá esta/¹²⁷⁵van a las fazer venir a socorrer a esta villa en la / qual yda se detuvo dos dias a diez chanfones / por dia montan los dichos veynte chanfones los quales / le pagué

Yten pagué por otro libramiento fecho a veynte dos de /¹⁷³⁰ deziembre a Miguel Ochoa de Olaçabal ocho ducados que mon/tan tres mill e trezientos e ochenta quatro maravedis por / razón de tres quintales de clabo menor e un quintal de / mayor e más tres florines de oro que dio en Guetaria / a Juan de Lasao para le enviar a la corte de Domingo de /¹⁷³⁵ Egurrola por dos caminos que por mandado del conçejo / fue enviado a Logroño que montan los çinco florines de oro / mill e trezientos e çinquenta maravedis que es por todo quatro / mill e syete çientos e treynta quatro maravedis lo qual juró / ser la cuenta buena verdadera los quales le pagué

Este día pagué por otro libramiento firmado a Juan de // (fol. 59 r^o) Echeverria fijo de Esteban çinturero treynta e tres chan/fones que son dozientos e noventa e syete maravedis por / razón que fue enviado con un aperçibimiento por una parte / de la Provinçia para que enviasen de dos fuegos un onbre /¹⁴⁷⁵ los veynte tres chanfones e los diez chanfones por / un día que fue enviado a Fuenterrauia que son por todo los dichos / treynta y tres chanfones los quales pagué

Este día pagué por otro libramiento firmado a Juan / de Gaseria? herrero dozientos e treynta çinco chan/¹⁷⁵⁰fones e medio que son dos mill e çient e veynte / maravedis por razón que por mandado del dicho regimiento hizo / e adobó çiertas lonbaldas e palas e açadas e / dio clavos e otras cosas segund que todo ello pa/resçe por cuenta que dio por menudo e alcançó al dicho conçejo /¹⁷⁵⁵ en la dicha cantidad el qual juró ser çierta e / verdadera la dicha cuenta en las espaldas de la / qual se hizo la dicha çédula los quales pagué

Este día pagué por otro libramiento a Juanes de Ronçes/valles çient e dos chanfones que montan nueve çientos /¹⁷⁶⁰ e diez e ocho maravedis por razón de treynta quatro medios de / vino de Andaluzia que de él tomaron para la gente que / en esta villa estaba en el tiempo del çerco con çédula de Juan / de Estor? que al tiempo tenía cargo de proveer la gente / de mantenimientos contados a tres chanfones por medio mon/¹⁷⁶⁵tan los dichos çient e dos chanfones los quales dichos / Juanes e Juan de Estor? juraron ser verdadera la dicha cuenta / la qual dieron por menudo en las espaldas de la qual / mandaron de la dicha çédula los quales pagué //

(fol. 59 v^o) Este día pagué por otro libramiento a Juan Ruis de Ler/¹⁷⁷⁰chundi lonbardero seys çientos e veynte chanfo/nes que son çinco mill e quinientos e ochenta maravedis por / razón que los dio e forneshió por mandado del regi/miento en lonbaldas palancas e otras cosas segund / que todo ello paresçe por cuenta que dio por menudo /¹⁷⁷⁵ la qual juró ser berdadera en las espaldas / de la qual se yzo la dicha çédula los quales pagué

Este día pagué por otro libramiento a Domingo de la / Galarraga setenta y çinco chanfones e dos / reales castellanos que montan syete çientos e çin/¹⁷⁸⁰quenta un maravedis e medio por razón de quinze días / que siruió con su moço en lugares que el conçejo le enviaba e le / mandaron dar a çinco chanfones por día que montan / sete çientos chanfones e más dos reales castella/nos que dixo que dio a un moço que levó de noches que /¹⁷⁸⁵ es por todo los dichos sete çientos e çinquenta un maravedis / e medio el qual juró ser verdad la dicha cuenta los / quales le pagué

Este día pagué por otro libramiento a Miguel de Sa/gastiçar menor de dias veynte chanfones que /¹⁷⁹⁰ montan çient e ochenta maravedis por razón que por man/dado del conçejo fue enviado a Astigarra Hernani Urnieta / e Ayndoayn apellidar la tierra con un mandamiento del / señor Corregidor para que venyesen en socorro de esta villa / en la qual yda se detubo dos días a diez chanfones por /¹⁷⁹⁵ día montan los dichos veynte chanfones los quales pagué

Este día pagué por otro libramiento firmado a Juango / de Liçarça çapatero ocho mill e sesenta maravedis por ra// (fol. 60 r^o) zón de los días que se ha ocupado él e sus criados en serviçio / del conçejo asy en ydas e venidas de la corte e Burgos /¹⁸⁰⁰ e otras partes como por llamamientos que seruió en la proibinçia /

segund que todo ello paresçe por cuenta por me/nudo en las espaldas de la qual se mandó haser la / dicha çédula a la qual se refieren la qual cuenta / juró en forma ser buena e verdadera los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Ra/mos de Potes çient e çin cuenta chanfones que mon/tan mill e trezientos e çinquenta maravedis por razón / de la yda que fue a Logroño por mandado del señor / Corregidor e regimiento asy con postas como por sus dias y /¹⁸¹⁰ gastos que en ello hizo segund que paresçe por su cuen/ta que mediante juramento dio al qual se refieren en las es/paldas de la qual cuenta se dio la dicha çédula / los quales le pagué

Yten pagué por un libramiento firmado de los re/¹⁸¹⁵gidores fecho en veynte tres de dezembre a Domingo de / Liçarça regidor quarenta chanfones que montan tre/zientos e sesenta maravedis por razón del gasto que fizieron / él e otros çinco compañeros que fueron en visitar los / terminos de Ychaspe los los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Miguel de Arizmen/di jurado mayor setenta e nueve chanfones que mon/tan sete çientos e honze maravedis por razón que los dio asy / en espias como en aperçebimientos a los moços que fueron / como otros gastos que fizo segund que todo ello dio /¹⁸²⁵ por cuenta por menudo la qual juró ser verdadera en las // (fol. 60 v^o) espaldas de la qual cuenta mandaron fazer la dicha / çédula los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Alonso criado del / vachiller Martin Ruys de Elduayn medio ducado que montan /¹⁸³⁰ dozientos e honze maravedis y medio por razón de las peticiones / cartas escripturas que este año fizo para el conçejo los / quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Juan de Lezama / cinturero treynta çinco chanfones que montan trezientos /¹⁸³⁵ e quinze maravedis por razón que servió con sus criados al conçejo syete / dias los çinco de ellos en yr por dos vezes por la prouincia / apellidar y pedir socorro y dos dias que fue a Fonta/rrauia que son syete dias por todo a çinco chanfones por / dia montan los dichos treynta e çinco chanfones los quales /¹⁸⁴⁰ le pagué

Este dia pagué por otro libramiento a maestre Pedro de Olarriaga / diez florines corrientes que montan trezientos e setenta çin/co maravedis por razón de diez jornales que servió sacados a él / e a sus criados de la labor del cay con los sacramenteros /¹⁸⁴⁵ para fazer çierto reparo de muro acerca del baluarte / del matadero de vacas ante del çerco a çient blan/cas por jornal montan los dichos trezientos e setenta / çinco maravedis los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Sancho de Norça doze /¹⁸⁵⁰ mill e nueve çientos e sesenta maravedis para en cun/plimiento de pago de las nueve çientas dozenas de ga/nas? que traxo con su costar e ydas de Durango e Viluao / por los carniçeros demás de los sesenta ducados que de primero // (fol. 61 r^o) se le libraron y consta se le face complimiento de pago de todas /¹⁸⁵⁵ las dichas nueve çientas dozenas de ganas e sus cos/tas y ydas de Durango e Viluao como dicho es segund / que paresçe por la cuenta en las espaldas de la qual se / mandó hazer e fizo la dicha çédula los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Juanes de Mercader /¹⁸⁶⁰ noventa chanfones que montan ocho çientos e diez maravedis / por razón que por mandamiento del conçejo seruió por espia asy / al tiempo que los françeses estaban en Hernani como en / ydas de Lesaca e Fontarrauia en lo qual seruió nueve / dias con sus noches andando noche e dia por los quales /¹⁸⁶⁵ le mandaron dar los dichos noventa chanfones los quales / le pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Nicolás de Sagas/tiçar treynta chanfones que montan dozientos e se/tenta maravedis por razón que al tiempo del çerco e antes e des/¹⁸⁷⁰pues tuvo en Oriamendi por espias dos mançebos por / tres noches por los quales le mandaron dar los dichos treynta / chanfones los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Martin del Camino / ferrero quatro ducados que montan mill e seys çientos e noven/¹⁸⁷⁵ta dos maravedis por razón que al tiempo e dia del çerco tiraron una / su lonbarda al quinto lançe que se tiró se quebró sobre la qual / avida ynformación e juramento se falló que obo de daño los dichos / quatro ducados los quales le pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Juanes de Aranburu /¹⁸⁸⁰ e Juan Bono de Jaymar veynte chanfones que montan çient e ochenta / maravedis por razón que por el regimiento fueron enviados al Pasaje // (fol. 61 v^o) a embargar las naos e requerir a los maestros e pilo/tos no partiesen so grandes penas los quales les / pagué

Este dia pagué por otro libramiento al vachiller Martin Ra/mos de Saluatierra dozientos e sesenta quatro chanfo/nes que montan dos mill e trezientos e setenta e seys / maravedis por razón que por mandado del regimiento fue envia/do a la corte de su altesa en la qual yda estada se /¹⁸⁹⁰ detubo honze dias al qual mandaron dar por sy e por / el onbre que consygo leuó a veynte quatro chanfones / por dia que montan los dichos dozientos e sesenta quatro / chanfones los quales le pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Juan Martines de Lasao? tre/¹⁸⁹⁵zientos e treynta chanfones que montan dos mill e nueve / çientos e setenta maravedis por razón que seruió al conçejo es a / saber nueve dias en la prouinçia por mandado del dicho / regimiento a diez chanfones por dia montan nobenta / chanfones e asy vien seruió en la corte de su altesa quinze /¹⁹⁰⁰ dias por los quales se le mandó dar a diez e seys chan/fones por dia que montan dozientos e quarenta chanfo/nes segund que paresçe en las de la çédula la cuenta / por menudo que es por todo lo que ha de aver los dichos trezientos / e treynta chanfones los quales le pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Pedro Martines de Ygueldo y / a Juan de Estor? trezientos e sesenta y dos chanfones y medio que / montan tres mill e dozientos e sesenta e dos maravedis y medio / por razón que de una parte sirvieron cada catorze dias en la / junta general de Fontarrauia e el dicho Juanycot otros dos //¹⁹¹⁰ (fol. 62 r^o) dias de primero que son treynta dias a diez chanfones por dia / montan trezientos chanfones e más pagaron por quatro / moços e un onbre que enviaron con cartas al conçejo e por el traslado / del registro sesenta dos chanfones y medio segund / que paresçe por cuenta en las espaldas de la çédula /¹⁹¹⁵ que mandaron librar los quales juraron a los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Juanes de Chibao / veynte ducados que montan ocho mill e ocho çientos e ochen/ta tres maravedis por razón de veynte un millares de sardina / que tomaron de él para la gente estranjera e para los que /¹⁹²⁰ estaban en las estançias a un ducado por millar el / qual presentó por testigo a don Martin de Segura menor e juró ser / verdad lo contenido en esta cédula los quales pagué

Yten pagué otros libramientos firmados de los dichos re/gidores fechos a veynte quatro dias del mes de dezienbre /¹⁹²⁵ que son las ordinarias siguientes

Primeramente libraron a los alcaldes Martin de Ybayçabal / e Juan Martines de Sarastume por su ofiçio de alcaldia sen/dos ducados a cada uno que montan ochenta [sic] quarenta seys maravedis

Yten a Pedro de Torrano e Miguel de Arizmendi cada /¹⁹³⁰ dos ducados por su ofiçio de juraduría que montan mill e seys / çientos e noventa dos maravedis

Yten a Nicolás de Sagastiçar e a Domingo de Liçar/ça sendos ducados que montan ocho çientos e quarenta seys / maravedis

Yten a Pedro de Larreaga e a Pedro de Ayerdi sendos / ducados por sus ofiços de regidores que montan ocho çientos / e quarenta seys maravedis //

(fol. 62 vº) Yten a Garcia de Legorreta e Pedro de Villabiçiosa / cada mil e quinientos maravedis que son tres mill maravedis por su /¹⁹⁴⁰ ofiçio de guardas puertos

Yten a Juan Bono de Jaymar dos ducados que montan ocho çientos / e quarenta seys maravedis por su ofiçio de escriuania

Yten a Domingo Martines de Verrasoeta e a Pedro de Uacue / cada dozientos maravedis que son quatro çientos maravedis por sus /¹⁹⁴⁵ ofiços de guarda vinos e sydras

Yten a Miguel de Sagastiçar mill e quinientos maravedis / por su oficio de volsería

Yten a Juanes de Verayarça un ducado que hacen quatro / çientos e veynte maravedis por su ofiçio de syndico

Yten a Juanycot de Senper e a Domingo de Aguirre co/gedores del pecho del un padrón de la villa cada mill / maravedis que son dos mill maravedis

Yten a Pero Ruiz de Santander e su conpañero cogedores / del otro padrón cada mill maravedis que son dos mill maravedis

Yten a Domingo de Irragorri e Martin de Casanueba fie/les de la calle de San Juan hasta año nuevo cada dozientos / maravedis por su salario de fieldad

Yten a Martin de Fayet el moço e Jacome de Garraça guardas / montes de la Urumea cada trezientos maravedis son seys /¹⁹⁶⁰ çientos maravedis

Yten a Juan Péres de Berio guardamonte de Ychaspe do/zientos maravedis

Yten a Jeymerot Jaymar e Juan Péres de Guruçeaga sa/gramenteros del proster quarteron fasta año /¹⁹⁶⁵ nuebo cada trezientos maravedis que son de maravedis por su sala/rio de sacramenteria //

(fol. 63 r^o) Yten al vachiller Martin Ruiz e Miguel Péres de Erbeeta / e Antonio de Murguia letrados del conçejo dos mill maravedis a / todos tres por su ofiçio de abogaçia

Yten a Juango de Olondo e Petrico çapatero sendos ducados / que son ocho çientos e quarenta e seys maravedis por su ofiçio / de albonotaçanes

Yten a Maria Miguel canpanera de Santa María trezien/tos e setenta tres maravedis por razón del tañer de las canpa/¹⁹⁷⁵nas del abe maria e torbones

Yten al sacristán de San Vicente por tañer las canpa/nas de los torbones e la canpana de Santa Agueda por los / torbones setenta çinco maravedis e por lo de Santa Agueda çin/cuenta que son por todo çient e veynte y çinco maravedis

Yten a don Miguel de Urreysti quinientos maravedis por razón / de su salario que tiene de conjuro de los torbones

Yten a Juan Péres de Elduayn por su ofiçio de pregonero mill / maravedis

Yten a don Martin de Segura organista mill e dozien/¹⁹⁸⁵tos e sesenta un maravedis por razón que le están asenta/dos por tañer los órganos en la yglesia

Yten a Marqués de Beyçama mill e quinientos maravedis que hor/dinariamente se le an de dar por conçertar el reloj

Yten a Pedro Cardel seys ducados que montan dos mill e quinientos / e treynta ocho maravedis por el salario que ha de aver por el / cargo que tiene de tener los pozos asy de madera co/mo de otras cosas neçesarias a los dichos pozos y / los ha de alinpiar cada año una vez

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Joango //¹⁹⁹⁵ (fol. 63 v^o) de Herauso dicho nagusya veynte quatro florines corrientes / que montan nueve çientos maravedis por razón de veynte quatro / días que ha estado por guarda en la puerta de la villa / a çient blancas por dia que montan los dichos nueve çien/tos maravedis los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Desyrota de Hera/uso muger que fue de Sabastián de Urnieta çient / e quarenta chanfones que montan mill e dozientos e / sesenta maravedis por razón de veynte libras de çera que / dio en çirios al tiempo del çerco para andar por las estançias /²⁰⁰⁵ el Corregidor e capitanes y otros contadores a syete chanfo/nes la libra con su trabajo montan las veynte libras los / dichos çient e quarenta chanfones los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Juan Péres de Gu/ruçeaga e Jaymerot Jaymar sacramenteros sesenta /²⁰¹⁰ e seys chanfones que montan quinientos e noventa / quatro maravedis por razón de treynta tres libras de cande/las que quemaron en su quarteron en la ronda de la villa / a dos chanfones por libra montan los dichos sesenta / quatro chanfones los quales le pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Domingo de La/sarte e Juan de Leaburu sacramenteros que fueron no/veçientos e diez maravedis por razón de su salario de sa/gramentaria cada dozientos maravedis que son quatro / çientos maravedis e por treynta e quatro libras de can/²⁰²⁰delas a dos saboyanos la libra que montan que / montan [sic] quinientos e diez maravedis que son por todo los dichos / nueve çientos e diez maravedis los quales les pagué //

(fol. 64 r^o) Este dia pagué por otro libramiento a Esteban de Es/corça e su compañero veynte ocho chanfones que montan /²⁰²⁵ dozientos e çinquenta dos maravedis para en conplimiento del pago / de çiertas ydas que los dos fueron de noches a Logro/ño e otras partes demás de veynte syete groesos que el / jurado Torrano les dio a la partida de los quales se le / libró çédula en su cuenta al dicho Torrano e para en conpli/²⁰³⁰miento de pago se les mandó dar los dichos veynte ocho / chanfones los quales les pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Pedro de Yguel/do treynta chanfones que montan dozientos e setenta / maravedis por razón que se ocupó tres dias en la Junta de Ba/²⁰³⁵sarte sobre llamamiento que se fizo para dar los votos / al señor liçençiado Bela Nuñez los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Pedro de Irançu un du/cado que monta quatro çientos e veynte tres maravedis por / razón que fue enviado a Lesaca por dos veces en que se /²⁰⁴⁰ ocupó çinco dias por los quales le mandaron dar el dicho / ducado el qual le pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Miguel de A/rizmendi tres gruesos que montan noventa quatro / maravedis y medio por razón que los dio a un moço que fue con un /²⁰⁴⁵ aperçibimiento por la prouinçia los quales dio delante su / compañero Pedro de Torrano los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Arnalt de Per/caztegui trezientos e ochenta e syete chanfones medio / que montan tres mill e quatro çientos e ochenta syete /²⁰⁵⁰ maravedis y medio por razón de los seruicios y prestido que fizo al conçejo se/ (fol. 64 v^o)gund que por menudo paresçe en las espaldas de la çé/dula en las espaldas de la qual se mandó fazer la dicha / çédula a la qual cuenta se refirieron la qual juró / ser buena e verdadera los quales le pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Pedro Cardel / quatro çientos e veynte çinco maravedis por razón que los / gastó y puso en el reparo de los molinos en la / presa de ellos segund que dio por cuenta por menu/do en las espaldas de la qual se mandó dar la dicha /²⁰⁶⁰ çédula e juró ser verdadera los quales le pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Yñigo Urtiz / treynta chanfones que montan dozientos e setenta maravedis / por razón de una yda que seruió en yr a la Renteria / e dos dias en otra yda que fue a Ayspeytia que son /²⁰⁶⁵ por todo tres dias a diez chanfones por dia que montan / los dichos dozientos e setenta maravedis los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Juanes de Bera/yarça treynta chanfones montan dozientos e setenta / maravedis por razón de doze piedras de lonbarda que de él toma/²⁰⁷⁰ron los veynte chanfones y los diez por dos dias / que se ocupó en

tomar la prouança en uno con Arnalt Péres / en lo de los marineros que se avian ydo con las naos los / quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento /²⁰⁷⁵ a Gonçalo de Morales e a Gaspar de [en blanco] / lonbarderos de la nao de Diego de Vera quatro ducados que / montan mill e seys çientos e noventa dos maravedis por / razón de lo que han seruido en esta villa en adreçar las lon/bardas e ponerlas en cobro? los quales les pagué //

(fol. 65 r^o) Este dia pagué por otro libramiento al jurado Torrano tre/ynta e syete chanfones que montan trezientos e treyn/ta e tres maravedis para en cumplimiento del pago de una obli/gaçión que contra el conçejo tenía de la qual mandaron al / volsero tomar la dicha obligaçión con su carta de /²⁰⁸⁵ pago los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento al alcalde Martin de Ybayçabal / quinze chanfones que son çient e treynta e çinco maravedis para fin / de pago de una obligaçión que contra el conçejo tenía de / mayor suma e mandaron tomar a mi el volsero la dicha /²⁰⁹⁰ obligaçión con su carta de pago los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Domingo de Liçar/ça treynta çinco chanfones que montan trezientos e quin/ze maravedis para en fin de pago de una obligaçión que / contra el conçejo tenía e mandaron a mi el dicho volsero to/²⁰⁹⁵mar la dicha obligaçión con la dicha carta de pago los quales / pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Juan de Aya ferrero / çient e ochenta çinco chanfones que montan mill e / seys çientos e sesenta çinco maravedis por razón de dos /²¹⁰⁰ quintales e medio de fierro menos veynte çinco libras / que la libró asy para la grand lonbarda como en pelotas / de fierro que fizo para el conçejo con en tres seruidores de lisardas / segund que todo ello di por cuenta por menudo en las / espaldas de la cual cuenta se dio la dicha çédula /²¹⁰⁵ a la qual se refieren la qual juró ser verdadera los quales / pagué

Este dia pagué por otro libramiento al bachiller Martin Ruyz // (fol. 65 v^o) quinze chanfones que son çient e treynta e çinco maravedis por / razón de un dia que fue enviado a la Renteria en uno /²¹¹⁰ con el bachiller Erbeeta al Corregidor e Junta que ende estaba / los quales pagué

Este dia me pagué por otro libramiento a Miguel de Sa/gastiçar volsero veynte e dos mill e quinientos maravedis / por razón de fazer complimiento del pago a los merçiona/²¹¹⁵rios porque monta más lo de los merçionarios que no el / partido los quales me pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Peyrotin de / Royxa quarenta ocho chanfones que montan quatro çientos / e treynta dos maravedis por razón de setenta e dos libras de /²¹²⁰ oveja que dio a la gente estraña que en esta villa resy/dia en el tienpo del çerco antes e despues los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento a Juango de Çuaçu / carniçero çiento e sesenta tres chanfones e ocho blan/cas que montan mill e quatro çientos e setenta maravedis por /²¹²⁵ razón de dozientas e quarenta çinco libras de obeja / que dio a la gente estraña que estaba aqui el dia del / çerco e antes e despues los quales pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado de los dichos regi/dores en veynte seys de deziembre ha Esteban de Burbo /²¹³⁰ çient e ochenta maravedis por razón que los ha de rescibir / por una obligación que contra el conçejo tiene la qual / dicha obligación me mandaron tomar en mi con su carta de / pago

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Juan de Ares//²¹³⁵ (fol. 66 r^o)teguieta dozientos e sesenta e tres chanfones que mon/tan dos mill e trezientos e sesenta syete maravedis de los / quales por otra cuenta del dicho Juango de Labor que fizo en el / pie de San Sabastian aberigoada la cuenta de lo res/çibido e gastado se alla el dicho Juango es en cargo de res/²¹⁴⁰tituyr quinientos e çinquenta e cinco maravedis e aquellos / rebatidos se le deven mill e ocho çientos e doze maravedis / los quales le pagué

Este dia me pagué por otro libramiento firmado a Miguel / de Sagastiçar treynta syete chanfones que montan tre/²¹⁴⁵zientos e treynta maravedis para en fin de pago de una obli/gación que contra el conçejo tiene los quales me mandaron pagar / e con esta y poniendo carta de pago en las espaldas / de la dicha obligación e çédula me serían rescibidos / en cuenta

Este dia pagué por otro libramiento fecho en veynte syete / de deziembre a Juanes de Ronçesvalles un ducado que mon/tan quatro çientos e veynte tres maravedis por razón que / los gastó el dia del conbate asy primero como el mier/coles a la tarde con la gente que tenía en su estançia lo /²¹⁵⁵ qual juró ser verdadero el qual le pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Domingo / Anpuero treynta chanfones que montan dozientos e / setenta maravedis por razón que de él tomaron el dia del con/bate quinze piedras de lonbaldas a dos chanfones /²¹⁶⁰ por piedra que montan los dichos treynta chanfones los / quales le pagué

Yten en diez e seys de febrero del dicho año fue mandado // (fol. 66 v^o) dar çédula a Martín de Isturiçaga de noventa chanfones / que montan ocho çientos e diez maravedis la qual çédula /²¹⁶⁵ fue asentada en registro segund que por el pa/resçe la razón por que e como e por que obo yerro en el / escribir del asentar en estas cuentas en su lugar / segund está marjenado en el lugar donde ha / de estar e por non estar en su logar asentada se a/²¹⁷⁰sentó aquí por ser librada e pagada como dicho es

Este dia pagué por otro libramiento firmado a Martin de / Arays escriuano fiel de la Prouinçia ocho chan/fones que montan setenta dos maravedis por razón que dio el re/gistro a este conçejo de la que paso en el llamamiento que /²¹⁷⁵ en esta villa se fizo este mes de deziembre e parte / del registro que antes se fizo en la Junta General de Fuenterrauia / los quales pagué

Este dia pagué por otro libramiento firmado Pedro / de Ayerdi regidor nobenta e quatro chanfones que /²¹⁸⁰ montan ocho çientos e sesenta quatro maravedis para en fin / de pago de dos obligaciones que contra el conçejo tenía / los quales le pagué

Yten pagué por otro libramiento firmado de los dichos re/gidores dirigida a Nicolás de Brabante ocho ducados que /²¹⁸⁵ montan tres mill e trezientos e quatro maravedis que afuera / del regimiento fue fecha por mandamiento del señor ade-

lantado / capitán que resydia en esta villa fecha a tres de dezienbre / la qual por mandado del señor Adelantado firmaron los / dichos regidores e oy dicho dia que es a veynte de dezienbre /²¹⁹⁰ la mandaron asentar en el registro e cuentas / los quales pagué //

(fol. 67 r^o) [Al margen derecho: Dubdas de la cuenta] Nos los alcaldes e jurados mayores de este presente año de / mill e quinientos e treze en uno con los quatro beedores / de cuentas sacados e elegidos consiguiendo la forma /²¹⁹⁵ de las hordenanças nuevas vistas las cuentas a nos / en el dicho regimiento presentadas conforme a la carta real e hor/denanças de esta villa que sobre ello disponen por los / jurado e volsero e escriuano fiel del año pasado de / quinientos e doze del gasto e resçibo conçeçgill del /²²⁰⁰ dicho su año para mejor esaminar las dichas cuen/tas e sabra la verdad e pronunçiar sentencia en ellas fa/llamos por sy e en nombre de los alcaldes e regi/dores e ofiçiales del dicho su año de quinientos e doze les / devemos de dar e damos las dudas que tomamos de /²²⁰⁵ las dichas sus cuentas para que nos den razón e descar/go de ellas çertificándoles que sy non la dieren de manera / que nos paresca que satisfazen les condenaremos por / nuestra sentencia en las sumas que justo nos paresçieren con/forme a las dichas carta real e hordenanças de la /²²¹⁰ dicha villa e uso e costumbre de ella

Primeramente por quanto en el año de honze se fizo / la arca e armario del conçejo para guardar en él todos / los privilejos sentencias e escripturas del conçejo e se / hordenó e asentó que el ynventario de ellas e de la rentas /²²¹⁵ e çensos e propios de la dicha villa se asentasen / en el libro conçeçgill de pargamino que la villa tiene / e por que el ynventario que de presente an dado non lo dieron por // (fol. 67 v^o) el ynventario que en esta en el libro e avemos por yn/formaçión que faltan muchas escripturas que estan en el /²²²⁰ dicho enbentario e libro del conçejo que son muy conplideras / e neçesarias para la villa les mandamos que traygan / todas las dichas escripturas que estan en el dicho ynventario / del dicho libro conçeçgill para que se pongan en su en su / enventario e non puedan faltar ninguna de las dichas /²²²⁵ escripturas e sy faltaran se sepa en cuyo tiempo se / perdió con aperçeimiento que le facemos que sy non traxieren / todas las dichas escripturas les condenaremos en las / que faltaren e en lo que entendieremos que será justo

Otrosy por quanto hallamos que el dicho ynventario que han dado /²²³⁰ faltan las armas de petos e espingardas e picas / poleas piedras de espingardas de plomo e piedras / de lonbardas e la polbora e almazen e açadones / e otros muchos bienes e cosas que estaban o solian es/tar en la cámara del conçejo de la casa de Santa Ana e fuera /²²³⁵ de ella que nos den el ynventario de todo ello e razón / por que dexaron de poner en el ynventario que dieron los dichos / vienes pertenesçientes al dicho conçejo con aperçibimiento / que sino lo dieron e satisfizieren con razón les condena/remos en todo ello que por enformaçión hallare/²²⁴⁰mos que falta o en las sumas que entenderemos ser / justas

Otrosy por quanto en las dichas sus cuentas del resçibo / cuentan los ducados a quarenta e seys chanfones e en el / gasto los cuentan a quarenta e syete que den razón /²²⁴⁵ por que hazen la dicha diferençia donde non que les condenare/mos en lo justo non paresçieren //

(fol. 68 rº) Otrosy por quanto ponen en sus cuentas que arrendaron / en çiertas sumas las aguas e yerbas del Urumea / e la renta de los salmones e la renta de los çestos /²²⁵⁰ pesadores de la lonja e la puente de Rebizqueta / e no dan las obligaciones e contratos que sobre cada / cosa de ello pasaron para que podamos ser çiertos que es / verdad la cuenta que da e para poder cobrar las dichas / rentas de las personas a quien se remataron e de sus /²²⁵⁵ fiadores les madamos que den las dichas escripturas / obligaciones e contratos synados e en pública forma / donde non que les condenaremos en la dichas sumas / o en las que justo nos paresçieren

Otrosy por quanto avemos por ynformaçion que Martin de / Ybayçabal alcalde que fue de la dicha villa en el dicho / año postrimeramente pasado fizo tomar la / renta de la sysa de esta dicha villa a Juanes de / Ronçesvalles e despues por su fiador dio a Martin / de Ybayçabal su fijo el qual dicho alcalde por medio /²²⁶⁵ del dicho su fijo cogió la dicha renta de la sysa de es/ta dicha villa que es la prinçipal renta que la dicha / villa tiene e por que lo tal es contra las leys de estos / reynos e espresa hordenança de la dicha villa e yn/curriendo en las penas de ellas sy las semejantes ren/²²⁷⁰tas los alcaldes e ofiçiales por yn/terpositas / personas arrendasen e cogiesen como avemos por yn/formaçion que el dicho su fijo tomó tal arrendador demandaua // (fol. 68 vº) ante dicho Martin de Ybayçabal alcalde su padre la dicha / renta judicialmente e por que lo tal nos paresçe [interlineado: cosa] de /²²⁷⁵ mal exenplo e por que de ello asy al arrendar como al / cojer podría redundar fraude e gran daño a la / dicha villa les mandamos que den razón por que lo / tal se fizo e toleró e den descargo de ello donde / non conforme a las dichas leys e hordenança les /²²⁸⁰ condenaremos en lo justo fuere

Otrosy por que fallamos en el registro e çédula / de libramiento fecha a treynta de henero que libraron / a Pedro de Cogor e Juan Bono de Tolosa cada quatro ducados / para regimiento del pleito que la tiene con el preboste de /²²⁸⁵ Viluao e non paresçe el descargo o descargos / o cartas de pago de ello que nos traygan e presenten los / dichos descargos e cartas de pago donde non que les conde/naremos en lo justo nos paresçiere

Otrosy en la diferençia que la villa tobo con los /²²⁹⁰ çapateros dan por cuenta que pagaron e libraron / dos ducados a Miguel Péres de Ydiacayz a veynte / de octubre por la sentençia que en ello se pronunçió e non / dan la dicha sentençia ni razón de ella que la trayan en / devida forma o den descargo bastante donde /²²⁹⁵ non que les condenaremos en lo que justo nos paresçiere

Otrosy por quanto avemos por ynformaçion que se fizo / çierta quema en los exidos e que a pedimento del syndico / se fizo çierta pesquisa e que truxieron o benieron // (fol.69 rº) los culpantes ante el alcalde que muestre las dichas /²³⁰⁰ diligencias e descargo por que dexaron de cobrar el / daño o lo que hera justo que devia donde non que hare/mos en ello la condenaçion que nos paresçiere

Otrosy por que avemos por ynformaçion que allende / de las penas que por resçibo nos dan ay otras conde/²³⁰⁵naciones de penas asy contra los podauines e / otros ofiçiales como por las hordenanças que se / cobraron o debian cobrar por los sacramenteros ofi/çiales e ofiçiales que den cuenta e descargo de ello / donde non auida ynformaçion les condenaremos /²³¹⁰ en lo justo nos paresçiere

Otrosy por que avemos por ynformación que conde/naron e fizieron pagar ciertas sumas a Pedro / Alonso de Frexilla por ciertas sydras que traxo a su / nao de Yrun Yrançu el Ojaemot de Goyaz maestre /²³¹⁵ de la dicha nao e asy vien que a Domingo de Estor ciertas / venas que se descargaron en el puerto mayor le fizieron / pagar cierta suma de maravedis e lo uno nin lo otro / non dan por rescibo que trayan las condenaciones que sobre / los dichos casos pasaron en uno con la ynformación /²³²⁰ de ello donde non que les condenare retenido en sí syn / las dar al dicho conçejo lo que justo nos paresçiere

Otrosy por quanto por el registro paresçe que a / pedimiento de las viudas mugeres de los que mataron / los de Fuenterrauia el conçejo por su descargo e devido //²³²⁵ (fol. 69 v^o) quiso dar cargo a Jeronimo de Ygueldo que sobre / lo del monesterio la villa enviaba a la corte para que soličita/se el dicho pleito que trayxiese la prouisión e comisión / que para ello compliese e seyendo alcalde el dicho / Martin de Ybayçabal lo contradixo e por su contradición /²³³⁰ çesó de llevar el dicho cargo que sin costa e non perdiendo / tienpo lo podría negoçiar con el cargo que llebaba / e después quando el dicho Martin de Ybayçabal por / sus negaçiones contra la cofradía de Santa Cata/lina e contra el conçejo fue a la corte seyendo alcalde tu/²³³⁵vo forma que por el mandado que tenía que le diesen tres / ducados e que traería la prouisión e para el caso compliese / e paresçe por un libramiento fecho a treyn-ta de jullio / que le libraron tres ducados por que se obligó de traer la / dicha prouisión e no? paresçe que la obiese traydo /²³⁴⁰ que la traya e dé razón donde non que le condenaran en / lo que justo les paresçiere causa que en el dicho caso no se / pusiese la diligencia devida e las dichas biudas / se reclaman de ello

Otrosy por que paresçe en el registro que el dicho /²³⁴⁵ regimiento mandó a los procuradores que fueron a la Junta General / de Çumaya que se pediesen residencia del doctor de la / Gama por justas causas e el dicho Martin de Ybayça/val como alcalde oviendo votado en el dicho regimiento por / la mayor parte se acordó que se pediese la dicha re/²³⁵⁰sidencia e segund las hordenanças que tiene / confirmadas la dicha villa e usadas e guardadas // (fol. 70 r^o) deviendo baler lo que asy la mayor parte haze e non / lo pudiendo nin debiendo estorbar el dicho Martin de Y/vayçabal fue a la Junta e deziendo que lo hazia /²³⁵⁵ como alcalde de la dicha villa les requirió que non açeb/tasen el voto de los dichos procuradores contradiziendo lo que / el dicho regimiento avia fecho e aun ynjuriando de voca / a los dichos del regimiento e amengoando la dicha villa / que de el dicho regimiento e que avemos por ynformación /²³⁶⁰ que los dichos procuradores traxieron de la dicha Junta e den / razón por que toleraron lo suso dicho o muestren la diligençia que en ello fizieron e la causa o descargo que de ello / tienen donde non que haremos la condenación que justa / nos paresçiere

Otrosy por quanto avemos por ynformación que paresçe / por el registro que dexaron çerrar e hazer casas en las / carnisçerías viejas de la dicha villa que en los tienpos / pasados desde tienpo ynmemorial solian estar avier/tas para servir e aprovechar la republica que ha/²³⁷⁰vemos por ynformación los dichos suelos heran de la / villa dados para carnisçerías e algunas personas / particulares se reclamaron de ello e se desimuló / que den razón por que lo toleraron e muestren las diligençias e descargos que ficieron donde non que haremos /²³⁷⁵ lo que justo nos paresçiere

Otrosy porque paresçe por el registro que se arrendó / el pasto de seyça e non dan el remate nin obligaçión // (fol. 70 v^o) nin lo ponen por resçibo que muestren la obligaçión para / lo cobrar e den razón por que non lo asentaron o descargo /²³⁸⁰ donde non que les condenaremos

Otrosy por quanto fallamos que los dichos ofiçiales en el / dicho su año resçibieron para la defensa de la villa / de la munisçión de su altesa seys çientas e quarenta / picas e dozientos e quarenta e çinco barriles de /²³⁸⁵ pólbora e doze barriles de salitre e çierto número / de açadas e palas de hierro e çiertos tiros de pólvora e artillería e dieron / obligaçión de la villa de todo ello e non dan cuenta / nin descargo de ello nin de un barril de pólbora que /²³⁹⁰ pide Yñigo Ortiz de Sanlazar e de çiertos quintales / de fierro que se reclaman Domingo de Estor e Antón Péres / de la Torre e otros que les tomaron para hazer açadas / e palas e palancas e otros pertrechos e se dize / que las fizieron hazer e por que non dan cuenta nin des/²³⁹⁵cargo de ello que lo den todo por menudo asy lo de la dicha / pólbora e picas e tiros de lonbaldas como de las / dichas açadas e palas e de toda la moniçión e cosas / que tomaron de sus altesas a su parte e lo que tomaron en / fierro de singulares e declaren? cuántos quintales e /²⁴⁰⁰ a quien e quales quanto dieron e para que e lo que se fizo / declarando las pieças quales e quantas e que den / cuenta e pago e entregamiento o descargo de cada / cosa de ello donde non que les condenaremos en todo lo que fal/tare o en lo que nos paresçiere que non dieren descargo /²⁴⁰⁵ devido //

(fol. 71 r^o) Otrosy por quanto dan por cuenta que pagaron a Sancho de / Norça nuebe çientas dozenas de almaçen que de ello / e de las piedras de lonbaldas que los contrarios fizieron e / dieron por cuenta que den cuenta con pago e descargo/²⁴¹⁰go sy non que les condenaremos en todo lo que falla/remos por ynformaçión que se fizo para el conçejo

Otrosy por quanto avemos por ynformaçión que / obieron resçibido çin cuenta e quatro barriles / de farina del rey de Ynglaterra e los deman/²⁴¹⁵dan al conçejo que den cuenta e descargo justo de ellos / donde non que les condenaremos en su presçio e valor

Otrosy por quanto Garcia López de Arriaran tenía merçed de / çinco mill maravedis por çiertos años en las alcabalas / e pasados los dichos años se consumieron en el conçejo por /²⁴²⁰ virtud de la merçed e franqueza que tienen los debieron / resçibir e dar por resçibo e non los dan que digan / la causa por que donde non les condenaremos en la dicha / suma

Otrosy por quanto dan por cuenta aver librado a Juanes /²⁴²⁵ de Ronçesvalles un ducado que gastó el dia del / combate con las gentes con las gentes [sic] que traya en su es/tançia dezimos que el conçejo dio las vituallas a conpli/miento e que aquel dia ningund vezino de la villa non conto cos/ta que hobiese fecho e que den el descargo de ello y non /²⁴³⁰ que les condenaremos //

(fol. 71 v^o) Otrosy por quanto una de las prinçipales cosas / que esta villa tiene es el molle que ha fecho e / haze la Confadria de Santa Catalina e por que Martin / de Ybayçal por sy e syn lo consultar con los del /²⁴³⁵ regimiento truxo una provisión e fizo con el doctor / de la Gama çiertas hordenanças en prejuyzio / de los

mareantes e syn los llamar ni oyr e de ello han / dependido muchos pleitos e prisiones e costas a la / dicha villa e ha çesado de se avançar la obra /²⁴⁴⁰ del molle nuevo e por que lo tal es en deseruiçio de su / altesa e daño de la dicha villa e republica de ella / e lo tal fizo e causó el dicho Martin de Ybayçabal / con el mando e vara de la alcaldia e de ello e de las dichas / costas e daños se nos han quejado los dichos marean/²⁴⁴⁵tes mandamos que den razón e descargo vastante / de ello donde non pues los dichos ofiçiales non proveyeron / para que las dichas costas e daños a la dicha villa / e republica se escusasen e la dicha obra non se / escusase por ello haremos lo que entenderemos que /²⁴⁵⁰ por razón e justicia devamos

Otrosy por quanto los guardapuertos que son de los prinçipales ofiçiales de la dicha villa paresçe por / el registro fueron puestos en la carçel por man/damiento del dicho Martin de Ybayçabal de su ofiçio non lo po/²⁴⁵⁵diendo hazer sy non con el regimiento e de ello se recla/maron los dichos guardapuertos e le quisieron deman// (fol. 72 r^o)dar su ynjurìa que la estimaban en mill doblas e / los dichos ofiçiales lo desimularon que declaren / por que consentieron lo tal syn causa por que non es /²⁴⁶⁰vien que los ofiçiales del conçejo qual quier alcalde los / lleva a la cárçel syn causa por que sy tal mando to/viese sobre ello ninguno osaria hablar ni hazer / lo que el alcalde quesiese e solo él sería el regimiento / e den descargo por que lo consentieron donde non que los /²⁴⁶⁵ condenaremos en lo que justo nos paresçiere

Otrosy por quanto paresçe por el registro que al tienpo / que se avia de nombrar e elegir la gente para la guerra / en seruiçio de su altesa fallamos por el dicho regimiento el / dicho alcalde Martin e se juntaron e non quiso estar presente /²⁴⁷⁰ a probeer sobre ello e se fue a entender en sus / negoçios propios e otra vez a cabsa que morieron / çiertas personas de pestilencia e para se probeer en la / guarda e barberon e en las otras cosas conplideras / a la dicha villa en reparo de ello fue llamado e aun /²⁴⁷⁵ requerido por escrivano que se juntase con los otros ofiçiales e non lo quiso hazer e por que lo tal es cosa / de mal exenplo que el alcalde de la dicha villa se es/cusase por sus negoçios particulares de entender / e probeer con los otros ofiçiales en lo que cumple al /²⁴⁸⁰ seruiçio de su altesa e al vien público de la dicha villa / que los dichos ofiçiales por que lo tal non oviese lugar / devieron remediar para entonçes e adelante antes // (fol. 72 v^o) que su altesa resçibiese deseruiçio en la villa daño / e que den razón donde non que de la tal negligencia/²⁴⁸⁵ les daremos la pena que entenderemos / que deven aver por manera que los alcaldes y jurados y / regidores e ofiçiales de la villa no se escu/sen por negoçios particulares de entender / e probeer en los semejantes casos mas que guar/²⁴⁹⁰den el juramento que sobre ello fazia al tienpo que toma los dichos / ofiçios

Otrosy por quanto avemos por ynformaçion que a cau/sa que el trigo valia caro que la villa ovo recur/so a su altesa e a su pedimiento mando a su altesa /²⁴⁹⁵ a Ernando de Cuenca que diese çierta cantidad de trigo / el qual non se ñaló? en dos casas de esta villa e como / quier que el dicho alcalde Martin de Ybayçabal en lo sobre/dicho que complia a su altesa non quiso entender tomo / la mano e el cargo de los dichos trigos e mando /²⁵⁰⁰ a las que lo tenia que non lo diesen sy non a quien él / dixiese e dio parte de ello a los que la plugo e los / vecinos del pueblo no pudieron aver del dicho trigo / syno poco e en poca cantidad e lo otro se dize / que retu-

vo en sy para aver ganancia particular que /²⁵⁰⁵ den razón por que fizieron e toleraron lo tal do / pues merced fizo su altesa a la villa e se deuia / repartir entre los vecinos e pueblo e a cabsa de ello / ovo algunas diferencias y aun pudo recrescer // (fol. 73 r^o) escándalos e todo se disymulo donde non que les con/²⁵¹⁰denaremos en lo que nos paresçiere que sea justo

Otrosy por que somos ynformados que el dicho Martin / de Ybayçabal como alcalde e ofiçial del dicho conçejo tomó / e fizo tomar una taça por çiertas penas al / vayones que solia bibir en la casa de cabe Juan de Echa/²⁵¹⁵ve la qual diz que tiene secresta e dize que non / tiene penas ningunas que de la dicha taça para / las nesçesidades de la dicha villa o den razón / e descargo donde non que le condenaremos en lo / que justo fallarenemos

Otrosy por quanto fallamos que dieron libramiento de / tres florines de oro para Juan de Lasao a Miguel / Ochoa de Olaçabal e despues paresçe que paga/ron por entero al dicho Juan de Lasao los días que se / detubo syn ge los descontar que den descargo /²⁵²⁵ de ello donde non que le condenaremos

Otrosy por quanto dan por sus libramientos grand gasto / que pagaron a Juan de Aresteguieta por hazer el ca/mino del pie de San Sabastian el qual se dize / que lo fizieron a jornal debiendolo hazer a destajo /²⁵³⁰ e ponen a samo? muerte? la dicha suma que pongan / la dicha cuenta nombrando los onbres jornaleros / canteros e otros que entraron e en quantos días e a cada / uno que jornal dieron por que se pueda saber e averiguar / sy el dicho gasto fue justa e verdaderamente // (fol. 73 v^o) fecho segun la obra donde non que non se les toma/ran en cuenta sy non lo que justo nos paresçiere

Otrosy por que somos ynformados que los dichos ofi/çiales o algunos de ellos con otras personas fueron a / mirar la Hurumea como es de uso e despues /²⁵⁴⁰ muchos de ellos quedaron allá so color que auian / de derrocar casas e mojones e aplicar a los con/çejos muchas tierras e arboledas e en ello fizieron / gran costa e non paresçe ningun provecho ni / obra que dan razon de ello donde non que les daran lo /²⁵⁴⁵ que comunmente en semejantes ydas se suele / gastar e non les tomaran en cuenta lo demás

Otrosy que den descargo de la liçençia que fizieron en / los vinos e sydras estranjeras e las penas / que de ello cobraron donde non que les condenaremos /²⁵⁵⁰ en lo que justo nos paresçiere

Otrosy por que avemos por ynformación que en la derra/ma que se fizo en su año cogieron más de lo que dieron / por derramado e cogido en sus padrones e allen/de de ello avemos por ynformación que por su negli/²⁵⁵⁵gençia o culpa e calupnia dexaron de enpadro/nar e poner e coger muchos millares que se / avian e devian cojer que nos den afinados entera/mente los dichos padrones de los millares que en ellos / están e se an cogido allende de ello e pongan e acu/²⁵⁶⁰dan? en los dichos padrones todos los millares que se / devieron e deven poner e lo den todo por resçibo donde non // (fol. 74 r^o) que a su costa haremos pesquisa e avida ynfor/maçión averiguada la verdad les condenaremos / lo que justiaçia fuere

Otrosy por que paresçe por el registro que Petri / de Ygueldo e Juan Bono de Tolosa estobieron en corte e la / verdad sobre lo del monesterio e sobre lo del preboste de / Viluao e non dan el descargo de los dias e tiempos / que se seruieron que den la dicha cuenta afirmada de todo /²⁵⁷⁰ lo suso dicho e sus dependencias donde non que les conde/naremos en lo que justo nos paresçiere

Otrosy por quanto en el registro que fizo Juan Bono Jay/mar escriuano del dicho año de mill e quinientos e doze no / paresçe la trelaçión de los oficiales de este presente /²⁵⁷⁵ año e sus sustitutos conforme a la hordenança / que den razón por que non gelos fizieron asentar en el / dicho registro aperçebiendoles que si descargo / justo de ello non dieron farán sobre ello lo que justia / fuere

Otrosy fallamos por un libramiento fecho en veynte / seys de deziembre que dieron e pagaron a Juan de / Arezteguieta cantero e otros que con él heran / dozientos e sesenta e tres chanfones por çiertos / dias que se ocuparon en hazer los mojones de los /²⁵⁸⁵ terminados del Urumea e demas de ello nos han be/nido otros reclamos deziendo que demas de lo por / ellos librado se deven otras sumas asy a çiertos // (fol. 74 v^o) vecinos de la villa de Ernani como a otras personas par/ticulares de la Hurumea dezimos que todo el /²⁵⁹⁰ gasto que en el dicho caso se fizo devian averi/guar e fenesçer e que de ello devia cargar la parte / que cabia al conçejo de la villa de Ernani e lo que liquido / hallasen averiguadas las dichas cuentas devian / cargar al dicho conçejo e no mas que den razón e descar/²⁵⁹⁵go por que lo fizieron e non dieron la dicha cuenta / justa e liquidase segund e como dicho es donde / non que faremos lo que de justia nos paresçiere ha/ziendo la condenaçión devida

En la noble villa de San Sabastian a diez e syete dias /²⁶⁰⁰ del mes de mayo de 513 años en este dicho en presençia / de mi Pedro de Ygueldo escribano de su alteza e del numero de la / dicha villa e testigos de suso escriptos Sabastian de / Santander e Juan López de Aguirre jurados mayores de la / dicha villa en este dicho año e Lorenço de Montaot e Es/²⁶⁰⁵tevan de Santiago e Joachin de Estiron veedores de cuentas / presentaron estas dudas a Pedro de Torrano e Miguel de Ariz/mendi jurados mayores del año pasado e les mandaron que dentro / el término contenido en la hordenança satisficieren a ellas don/de non que harian lo que fuese justia los dichos Pedro de Torrano /²⁶¹⁰ e Miguel de Arizmendi dixieron que los requerian e / los requirieron a los sobredichos jurados e contadores / que les diesen e entregasen las çédulas de que hazian men/çión en las dichas dudas e el registro del año pasado para que / respondiesen e den que se las diesen les corriese el tér/²⁶¹⁵mino en que avian de responder los dichos Sebastian e Juan López / dixieron que estaban prestos e çiertos de se las dar testigos Pedro de Sa/gastiçar e Martin de Gorostiaga e Sabastian de Urria Pedro de Ygueldo.

ESTUDIO SOBRE EL PADRÓN DE SAN SEBASTIÁN DE 1566

Iñaki GARCÍA DE VICUÑA OLAIZOLA

Introducción

Lo que a continuación presento es un estudio sobre el Padrón de vecinos de San Sebastián de 1566. Este es el único documento de su género —anterior a 1813— que se conserva en la Ciudad. Contiene los vecinos (debo concretar que se trata de los varones cabeza de familia) agrupados en seis apartados, cuyo elemento diferenciador principal es su inclusión o no en el procedimiento de elección de cargos públicos de la entonces Villa. Si bien se agrupan también por otros criterios que más adelante se verán dentro del propio estudio.

Sólo esto ya nos aporta información práctica sobre uno de los aspectos de la función pública en aquella época. Estas condiciones exigidas para poder entrar en elección ya las conocemos por otras fuentes, pero aquí las vemos llevadas a la práctica, “con nombres y apellidos”.

Pero hay más. El Padrón contiene, así mismo, información sobre las calles y su denominación en aquel tiempo. Podemos también deducir el tamaño estimado de las mismas en función de los habitantes que figuran en cada una de ellas y aproximarnos bastante a la hora de visualizar dichas calles, muy populosas o por el contrario poco pobladas, en función de los datos que nos ofrece.

El documento recoge también datos sobre oficios y ocupaciones de algunos vecinos e incluye algunas curiosidades como Alias o circunstancias que les trajeron a la Villa. Elementos estos que van dando color al perfil del San Sebastián de mediados del s. XVI que vamos formando.

Toda esta información que nos aporta de una manera ordenada y con la credibilidad que nos da un documento oficial, no debía ser desaprovechada. Parecía interesante agrupar las materias y ordenar alfabéticamente los contenidos de éstas para facilitar el acceso a la referida información.

Como he dicho al inicio de esta introducción, este documento tiene una singularidad que lo hace valioso también por ella además de por su contenido. Este es el único Padrón de Donostia anterior a 1813 que se conserva. Perteneció al momento en que empezamos a disponer de los primeros libros parroquiales de la Ciudad (Tellechea Idígoras, J.I. “Donostiarras de la década 1562-1572. Un raro “libro de bautizados” de Santa María”, en *Boletín de Estudios Históricos de San Sebastián*, 27 (Donostia, 1993). Por este motivo nos sirve para, en algunos casos, dar un paso más y en otros añadir algún dato nuevo de alguien o algo ya localizado en investigaciones previas tanto genealógicas como históricas.

Aunque en un primer momento lo que me llamó la atención en este documento eran sus posibilidades como instrumento-complemento para investigaciones genealógicas, más tarde estimé que ofrecía también otras posibilidades para investigaciones históricas con datos sobre Donostia principalmente, pero también sobre otros lugares y cuestiones. Así pues, la finalidad de este estudio es facilitar una herramienta más a quienes realicen investigaciones sobre cuestiones en las que este documento pueda aportar algún dato nuevo o complementar alguno ya conocido.

Para ello, he ordenado toda la información que contiene el Padrón agrupándola por materias: Alias, Apellidos, Casas Solares, Nombres, Oficios y Toponimia. He ordenado estas materias alfabéticamente y, así mismo, el contenido de cada una de ellas. También he incluido una transcripción del texto para facilitar su lectura, y la reproducción gráfica del documento original (Archivo Municipal de Donostia, B-I-215, exp. 18, pp. 58-77) sobre las calles donostiarras mencionadas, existe un libro de Serapio Múgica *Las calles de San Sebastián. Explicación de sus nombres* (Donostia, 1965); unos planos de la Ciudad nos ayudan a situarlas.

Por otra parte, para dar una idea de conjunto del documento, he realizado un apartado explicando las Características Generales del Padrón. En él podemos ver con más detalle cómo estaba dividido, de que se componían dichas partes, cuántos vecinos figuraban en cada una de ellas y cómo se repartían estos por calles.

Para facilitar la búsqueda de materias, las he ordenado alfabéticamente. Haciendo lo propio con el contenido de cada una de ellas. De esta manera, podremos acceder fácilmente a datos concretos sobre algún apellido o lugar, sin necesidad de buscarlos en todo el Padrón.

Para esto, *he numerado cada entrada del mismo*, de tal manera que si buscamos alguna información sobre, por ejemplo, la Casa Solar de los Urbietta, mirando en el apartado “Casas Solares” y dentro de éste “Urbietta”, nos remitirá, en este caso, a las entradas “27, 227 y 401”. En ellas veremos qué es lo que dice, bien la transcripción, bien la reproducción del original.

Accedemos de este modo de una manera fácil y rápida a la información contenida en el documento sobre la cuestión que queremos conocer.

He tenido en cuenta también otra versión del Padrón que publicó D. Fausto Arocena en su libro *Nuestra pequeña historia*, (San Sebastián, 1961). En esta copia hecha algo más tarde que la fecha del original, pues vienen referencias de años posteriores, aparecen variaciones de gran interés, principalmente genealógico, así como inclusiones de vecinos que no aparecen en el original, y que son un muy buen complemento.

Pero además de todo esto, hay una parte humana que es más difícil de ver y explicar, pero que está ahí. Este Padrón nos habla de personas, de las cuales descendemos algunos de los que vamos a leerlo y estudiarlo. Personas que sufrieron, gozaron, lucharon, rieron, trabajaron, comerciaron; en definitiva que vivieron, en el mismo entorno en el que hoy vivimos nosotros. Personas que vieron el mismo mar y los mismos montes que vemos hoy. Personas a las que conociéndolas mejor en su vida diaria, circunstancias y detalles cotidianos, podremos entender mejor.

Son nuestros antepasados.

Características generales del Padrón de San Sebastián de 1566

Figuran en este Padrón un total de 742 vecinos divididos en 6 apartados principales.

Apartado I: “los bezinos desta villa de san sebastian que conforme a las hordenanças della tienen haciendas y se escriuen para entrar en suertes de eletores y ser elegidos en oficios honorosos ansi los que caben del año quarenta y quatro antes con dos millares como los que del año beinte y siete antes caben por la posesion son los siguientes”.

Son 186 vecinos, divididos en 9 calles:

• Calle de Santa María, con	23 vecinos
• Calle del Puyuelo, con	28 ”
• Calle de la Trinidad alrededor de la Villa, con	68 ”
• Calle de Narrica, con	25 ”
• Calle de Lamoleta, con	14 ”
• Calle que dicen de Amasorrain, con	7 ”
• Calle de la Tripería, con	5 ”
• Calle que dicen de Maestre Lope, con	10 ”
• Calle de los Esterlines, con	6 ”

Apartado 2: “Los bezinos desta villa horiginarios della e desta probincia de guipuzcoa que biben en esta villa y no tienen haciendas para caber en las heleçiones e ofiçios publicos según que la hordenança desta villa dispone, son los siguientes”:

• Calle de Santa María, con	22 vecinos
• Calle de la Trinidad a la Redonda, con	92 ”
• Calle de los Esterlines con la acera de S. Vicente	32 ”
• Calle Denbeltrán, con	32 ”
• Calle de la Tripería, con	5 ”
• Calle de Amasorrain, con	9 ”
• Calle de Lamoleta, con	24 ”
• Calle de Narrica, con	15 ”
• Calle de Puyuelo, con	35 ”

Apartado 3: “Los que biben en las cabañas fuera de la Villa entre las dos murallas”.

Son 27 vecinos.

Apartado 4: “Los que aunque bengan a tener bienes no deben ser admitidos sin que primero prueben sus ydalguias”.

Son 84 vecinos.

Apartado 5: “Los *originarios* que biben en esta Villa naturales de Francia y sus hijos”.

Son 46 vecinos.

Y el **Apartado 6:** “Los vezinos de esta villa que son originarios de bizcaya e los asturianos e gallegos e aragoneses que biben en ella”.

Son 133 vecinos.

– La única mujer que consta en este Padrón es Doña Gracia de Olazabal, madre de D. Juan de Idiaquez y esposa de D. Alonso de Idiaquez, padres del anterior, (entrada nº 5)

Documento

Año 1566

Padron de los vecinos que entran en eleccion

Los bezinos desta villa de san sebastian que conforme a las hordenanças della tienen haciendas y se escriuen para entrar en suertes de eletores y ser elegidos en officios honorosos ansi los que caben del año quarenta y quatro antes con dos millares como los que del año beinte y siete antes caben por la posesion, son los siguientes:

Calle de santa maria

1. pedro de guarnizo nacido en la dicha villa el y sus padre y aguelo e bisaguelo e segun notorio depende de fuera de guipuzcoa.
2. pedro de guarniço su hijo subçesor.
3. clemente de laguras dependiente de la casa de laguras jurisdiccion desta villa.
4. domingo de alçega escribano dependiente de la casa de alçega en hernani bieneron el y su padre a esta villa.
5. don Joan de ydicaiz deçendiente de la casa de ydiacaiz en la tierra de anoeta juridiccion de tolosa bino el secretario ydiacaiz su padre a esta villa a casar con Dona gracia de olaçabal su madre.
6. francisco de mutiloa natural de panplona tiene executoria echa en nabarra de su hidalguia presentada en rregimiento esta admitido bino el mismo a casar.
7. pedro de lequedano naçio su padre en esta villa depende de segura.
8. martin arano de balençegui deçendiente de la casa de balençegui en çarauz bino el mismo a esta villa.
9. Domingo de galarraga deçendiente de la casa de galarraga en hurnieta bino su padre a casarse.
10. Joanes de hurrezti sastre deçendiente de la casa hurrezti en esta villa.
11. martin de arriola deçendiente de la casa de arriola en aguinaga en la parte que llaman saria juridiccion de la villa de husurbil binieron a esta villa el y su padre y otros dos hijos.
12. pedro de galarraga dependiente de la casa de galarraga en hurnieta bino su padre a esta villa //
13. Joan martinez de sarastume hijo legitimo de Joan martinez de segurola dependiente de segurola en aya bino su padre a esta villa.
14. sebastian de sansust nacieron el y su padre y aguelo en esta villa segun notorio depende de fuera desta probincia.
15. marques de blancaflor hijo de marques de blancaflor nieto de migel de blancaflor bisnieto de Joanes de aguirre alias blamer flor deçendiente que fue de la casa de aguirre juridiccion desta villa.

16. tanton destor naçio en esta villa el y su padre y aguelo y hes notorio que su bisaguelo bino de fuera destes rreynos.
17. Joan de laçon deşçendiente de la casa de laçon en leço juridicion de fuenterrabia.
18. martin perez de laçon su hijo legitimo.
19. Joan lopez destor naçio en esta villa el y su padre y aguelo y hes notorio que su dependencia hes de fuera destes rreynos.
20. Domingo de balerdi naçio en esta villa el y su padre y desciedi de la casa de balerdi en araiç quehes en nabarra.
21. pedro martinez de araiç bino su padre a casarse a esta villa deşçiende de araiç quehes en nabarra.
22. petri de ollo deşçendiente de la casa de ollo en juridicion de hernani bino el mismo a esta villa.
23. El Licenciado baltasar de hunça quehes en la dicha fuenterrabia bino el mismo Licenciado a casarse a esta villa.

Calle del puyuelo

24. martin de santiago hijo legitimo de miguel de santiago rregidor que hes este año de sesenta y seis.
25. bartolome de hernando.
26. Joanot de hernialde.
27. miguel de hurbieta dependiente de la casa de hurbieta en oyarçun.
28. Joanes de galarraga de la casa de galarraga en hurnieta.
29. martin de galarraga su hijo legitimo.
30. bartolome de Villafranca.
31. maese martin del puerto cirujano deşçendiente de la casa de portu en aguinaga juridición de husurbil.
32. Joanes de yarça dependiente de la casa de yarça Echea en çarauç.
33. martin de aliri dependiente de la casa de aliri en çubieta juridicion desta villa.
34. pablo de torrano natural horiginario desta villa.
35. Luis de liçarça deşçendiente de la casa de liçarça buru juridición de la Villa de tolosa.
36. sebastian de arruti dependiente de la casa de arruti en aya.
37. martin de bengoechea de la casa de bengoechea en ygueldo juridición desta villa.
38. Joanes de leaburu dicho çornoça natural horiginario.
39. martin de villafranca natural originario desta Villa//.
40. santiago de bengoechea de la casa de bengoechea en ygueldo.
41. pedro de ollo de la casa de ollo juridición de hernani.

42. martin de hurnieta natural originario desta villa.
43. pedro de oyarçabal dependiente de la casa de oyarçabal en oyarçun.
44. pedro de hupelategui dependiente de la casa de hupelategui en berrobi juridicion de la Villa de tolosa.
45. antonio de luscando natural dependiente de salbatierra.
46. miguel de la carbuera deçendiente de la casa de lacarbuera en alça juridicion desta Villa.
47. martin de hurrutia deçendiente de berastegui.
48. miguel de hurria natural dependiente de hurnia en francia.
49. Joanes de sarobe dependiente de la casa de sarobe en husurbil.
50. joanes de yurrita dependiente de la casa de yurrita en oyarçun.
51. pedro de lazcano dependiente de la casa de lazcano digo de la casa de sagastiçar en belaunça.

Calle de La Trinidad al rrededor De la Villa

52. martin perez de arbelaiz dependiente de la casa de arbelaiz en yrun hurançu juridición de la Villa de fuenterrabia.
53. honofre de çuaço dependiente de la casa de çuaço juridicion desta villa.
54. pedro martinez de bunita dependiente de la casa de bunita en hurnieta.
55. cristobal de çandategui dependiente de la casa de çandategui en gabiria juridicion de la villa de segura.
56. sancho dengomez natural originario antiguo.
57. joan de merodio natural de asturias.
58. Domingo de areztiguieta dependiente de la casa de areztiguieta en yb-eta juridición desta villa.
59. domingo de arriola deçendiente de la casa de arriola en la parte que lla-man saria en aguinaga juridición de husurbil.
60. Joanes de liçarraga dependiente de la casa de liçarraga juridición desta Villa en çubieta.
61. Francisco de hunanue dependiente de la casa de hurnanue en la artiga juridición desta Villa.
62. joan de amasa dependiente de la casa de amasa Echea en amasa
63. joan de arriola dependiente de la casa de arriola en aguinaga juridicion de husurbil y señor della.
64. francisco de arriola su hijo legitimo.
65. sebastian fernandez de la piedra natural de liendo entre castro y laredo tiene carta executoria por valladolid.
66. Domingo martinez de Echaçarreta –digo domingo de liçarça dicho torillo natural desta Villa.

67. Domingo martinez dechaçarreta natural de hernani de la casa dechaçarreta en ybarra juridiçion de tolosa.
68. petri de durandegui hijo de la casa de durandegui en ybaneta juridiçion desta Villa.
69. julian de hugarte dependiente de la casa de hugarte en el valle de oyarçun.
70. martin de hernalde natural originario//.
71. martin de garro natural.
72. miguel de berrayarça dependiente de la casa de berrayarça de yuso en husurbil.
73. joan derauso dependiente de la casa de herauso en hurnieta.
74. domingo de aguirre dependiente de la casa de aguirre en husubil.
75. miguel de archega natural desta Villa.
76. bartolome de cale natural originario.
77. Juan de arana dependiente de la casa de arana en bergara.
78. bartolome de pontica dependiente de la casa de pontica en la rrenteria.
79. domingo de yllarregui.
80. martin degurpide natural nabarro rrecebido y admitido por el rregimiento.
81. Joanes de lerchundi dependiente y señor de La casa De lerchundi en la tierra del cano juridiçion De aya.
82. El licenciado joan perez de ercilla dependiente de la casa dercilla en ançuola juridiçion de la Villa de bergara.
83. el licenciado juan martinez de berastegui dependiente de la casa de berastegui en berastegui.
84. simon de caminos dependiente de la casa De caminos en çarauz.
85. sebastian de berrasoeta natural originario.
86. martin de hernando alias martiecho.
87. san joan de martiecho alias de hernando su hijo.
88. anton de goyaz dependiente de la casa de goyaz de suso en la artiga juridiçion desta Villa.
89. miguel de blanca flor menor en Dias natural desta Villa.
90. Joanes De galardi, o alquiça.
91. miguel de santiago hijo legitimo de miguel de santiago rregidor.
92. santiago de jaen.
93. francisco de goyçqueta natural.
94. Domingo de pollon Dueño e señor de la casa de pollon juridiçion desta villa.
95. andres de liçarça alias de toro natural.

96. Juan de heredia natural de heredia en alaba probo su hidalgui conforme a la hordenança de guipuzco y esta admitido.
97. joan de lasalde natural de Villarreal de hurrecho.
98. joan perez de areso natural desta villa su padre bino de areso.
99. maestre pedro de ormaechea dependiente de la casa de hormaechea En orexa juridiçion de tolosa.
100. Lorenzo de berrasoeta natural desta Villa dependiente de alçate en nabarra.
101. joanes de berrasoeta su hijo.
102. joanes de berastegui dependiente de la casa de berastegui juridiçion de tolosa//.
103. sebastian de labastida natural dependiente de la casa de baños en rrioja tiene probada su hidalguia conforme a la hordenança de guipuzcoa fue admitido.
104. Domingo de lacarbuera dependiente de la casa de la carbuera de suso en alça juridiçion desta Villa.
105. asençio de amasorrarayn dependiente de la casa de amasorrarain juridiçion Desta Villa.
106. sebastian de arizmendi dependiente de La casa de arizmendi en Liçaur juridiçion de tolosa.
107. Domingo de oreindain natural de tolosa digo de oreindain que hes en Juridiçion de la Villa de tolosa.
108. sebastian de alçolaras dependiente de la casa de alçolaras En ayçarna.
109. Cristobal de ameizti dePendiente De la casa de ameizti en ygueldo juridiçion desta Villa.
110. antonio de ameizti su hijo legitimo.
111. Joanes de armoçategui dependiente de la casa de armoçategui en hurnieta.
112. Juan defautes natural Desta Villa.
113. joan lopez dechabe dependiente de la casa dechabe en liçaur.
114. miguel de petriarça dependiente de la casa de petriarça en çubieta juridiçion desta villa.
115. san juan de alquiça natural desta villa.
116. Juan de portu hijo dependiente De la casa de portu en yrun hurançu juridiçion de fuenterrabia.
117. Joanes dechaçarreta dependiente de la casa dechaçarreta en ybarra.
118. Julian de olaondo dependiente de la casa de olaondo en elduayn.
119. baltasar de lerchundi dependiente de la casa de lerchundi en el omo juridiçion de aya.

Calle de narrica

120. martin martinez deysturiçaga dependiente de la casa deysturiçaga en liçaur.
121. san joan de oyarçabal de la casa de oyarçabal en oyarçun.
122. Joanes de liçarça aliases corça natural desta villa.
123. joanes de arçadun dependiente de la casa de arçadun en alço juridiçion de tolosa.
124. andres De plaçaola dependiente de la casa de plaçaola en berastegui juri diçion de la villa de tolosa.
125. francisco de umdriguez natural desta villa.
126. martin de goyaz hijo desçendiente de la casa de goyaz de yuso juridiçion desta villa.
127. apariçio de albiztur natural desta Villa.
128. Domingo derruso dependiente de la casa de herauso en hurnieta.
129. tomas de yrigoyen dependiente de la casa de yrigoyen en çubieta juri diçion desta villa.
130. martin perez de huacue dependiente de la casa de huacue en çestona//.
131. martin Un de yrigoyen de la casa de yrigoyen en çubieta.
132. rramus derreçu dependiente de asteasu.
133. san joan depontes natural desta villa.
134. san joan de yllumbe dependiente de la casa de yllumbe En aguinaga juri diçion de husurbil.
135. sebastian de hurnieta natural desta villa.
136. pedro de amasorrarayn de la casa de amasorrarayn juridiçion desta villa.
137. martin de ayet dependiente de la casa de ayet en la artiga juridiçion desta villa.
138. ochoa de argarate dependiente de la casa de argarate en hurnieta.
139. marques de orcayn dependiente de la casa de orcain en hurnieta.
140. esteban de sansust natural desta Villa.
141. miguel derauso natural desta villa.
142. Luis cruzat nabarro dependiente dependiente de los cruzates De panplona.
143. Joan perez de berrasoeta dependiente de la casa de berrasoeta en hurnieta.
144. miguel de durango natural desta villa horiginario.

Calle de lamoleta

145. Jhoanes descorça dependiente de la casa descorça en hirun hurançu juridiçion de fuenterrabia.

146. joanes de aguirre dependiente de la casa de aguirre e hijo della que hes en la juridiçion desta villa.
147. joan de arratola natural de çarauz dependiente de la casa de arratola en aya.
148. martin sanz de miranda dependiente de la casa de miranda en Villabona.
149. beltran de araneta dependiente de la casa de araneta en çubieta juridiçion desta villa.
150. hernando de arçabaleta dependiente de la casa de arçabaleta en y cubieta juridiçion desta villa.
151. joan lopez de aliri dependiente de la casa de aliri en çubieta juridiçion desta villa.
152. arnadt de legarra de la casa de legarra en villabona, o amasa.
153. Domingo de ollo de la casa de ollo juridiçion de hernani.
154. joanes de yrola dependiente de la casa de yrola juridiçion desta villa.
155. joanes de areso dependiente de areso en nabarra.
156. martin perez de oyarbide dependiente de la casa de oyarbide en astigarraga.
157. sebastian de corrobado natural desta Villa.
158. joanes de Ecogora dueño de la casa de Eçogora en ybaeta juridiçion desta villa.

Calle que dizen de amasorrarain//

159. Tomas de Lascoain dependiente de la casa de lascoain en yrun hurançu.
160. Domingo de liçarça dependiente de la casa de liçarça buru en liçarça juridiçion de tolosa.
161. bartolome de cardel dependiente de la casa de cardel en lesaca que hes en nabarra.
162. pedro de ybaneta natural de hirun hurançu.
163. tomas de la parada de la casa de la parada juridiçion desta villa.
164. pedro de Echabe hijo legitimo de joan lopez dechabe de la casa de Echabe en liçaur.
165. miguel de cardel dependiente de la casa de cardel en lesaca nau°

Calle de la triperia

166. martin de hernando piloto natural horiginario desta Villa.
167. martin de liçardi desçendiente de la casa de liçardi jurridiçion desta villa.
168. juanes de lerin dependiente de la casa de lerin en liçaur.
169. nicolas de arano natural desta Villa.
170. joan bono de casanueba dependiente de la casa de casanueba en aley juridiçion desta Villa.

Calle que dizen de maestra Lope

171. francisco de rronçesballes natural de alça juridiçion desta Villa.
172. martin perez de segura natural desta villa maestre de nao.
173. antonio de ayerdi dependiente de la casa de ayerdi en hurnieta.
174. anton de hurmeneta dependiente de la casa de humeneta en hurnieta.
175. joanes de hurrezti dependiente de la casa de hurrezti en juridiçion de orio hes çerragero.
176. martin de berrasoeta de la casa de berrasoeta en hurnieta.
177. martin cardel dependiente de la casa de cardel en lesaca de nabarra.
178. Domingo de la carbuera dependiente de la casa de lacarbuera en alça juridiçion desta villa.
179. martin de amezqueta dependiente de amezqueta juridiçion de tolosa.
180. miguel de amitisarobe Dependiente de la casa de mitisarobe en hurnieta.

Calle de los esterlines

181. sebastian de oreindain natural desta Villa.
182. Domingo de arezteguieta tonelero de la casa de arezteguieta en ybaeta juridiçion desta villa.
183. san joan de garro natural.
184. pedro de percoztegui dependiente de la casa de percaztegui en hurnieta.
185. Joanes de alsua dependiente de la casa de alsua en çubieta juridiçion desta villa.
186. anton de galbay natural.

Los bezinos desta Villa horiginarios della e desta probincia de guipuzcoa que biben en esta villa y no tienen haziendas para caber en las heleçiones e oficios publicos segun que La hordenança desta villa dispone son los siguientes.

Calle De santamaria//

187. joanes de çoçaya dependiente de la casa de çoçaya en yrun hurançu.
188. joanes de liçaur dependiente de la casa de joan de liçaur en liçaur.
189. julian de hurrutia dependiente de la casa de hurrutia y señor della En alquiça juridiçion desta villa.
190. Joanes de ameizti de la Casa de ameizti en ygueldo juridiçion desta villa.
191. joanes de segura natural de segura.
192. miguel de lasarte dependiente de la casa de lasarte juridiçion desta Villa.
193. miguel de yturrieta de la casa de yturrieta en ygueldo.
194. Domingo de yarça dependiente de la casa de yarça en aiçarna juriçion de çestona.

195. martin de caminos de la casa de caminos en çarauz.
196. Joanes de aranburu De la casa de aranburu en hurnieta.
197. Joanes de portu hijo de petri portu dependiente de la casa de portu en hurdayaga juridiçion de husurbil.
198. Joan de aduna natural de fuenterrabia.
199. pedro de azcarateçabal de la casa de azcarateçabal en el valle de leniz.
200. petri portu de la casa de portu en hurdayaga juridiçion de husurbil.
201. miguel de aburruça natural de tolosa dependiente de la casa de aburruça en bidania.
202. pedro de sagarçurieta dependiente y dueño de la casa de sagarçurieta en asteasu.
203. Joanes de portu dependiente de la casa de portu en yrun hurançu.
204. jofre de balençegui de la casa de balençegui en çarauz.
205. pedro giron natural desta Villa.
206. miguel fernandez de ganchaegui dependiente de la casa de ganchaegui en bergara.
207. martin de plaça natural de motrico.
208. miguel de alcaičaga de la casa de alcaičaga En ygueldo.

Calle de la trinidad a la redonda

209. joanes de lerchundi marinero De la casa de lerchundi de yuso en La tierra del cano.
210. tomas decheberri de la casa decheberri en oyarçun.
211. maestre pedro de albisua de la casa de albisua en bergara.
212. san joan deylarreta natural.
213. Joanes de puyana de la casa de puyana en yrun hurançu.
214. saubat de aguirre de la casa de aguirre en Villabona.
215. anton decheberri de la casa decheberri en sorabilla.
216. miguel de bostirieta de la casa de bostirieta en astigarraga.
217. domingo de ayerdi hijo de antonio de ayerdi de la casa deayerdi en hurnieta.
218. miguel de marquelain de La casa de marquelain en oyarçun.
219. joan lopez de legarra de la casa de legarra en astigarraga.
220. martin de lasarte carpintero de la casa de lasarte de suso juridiçion desta v^a.
221. martin perez de mimendi natural de hurnieta de la casa de mimendi en liçaur.
222. martin de berrobi de la casa de berrobi çarra en berrobi juridiçion de la villa de tolosa//.

223. pedro de arançandi de la casa de arançadi en La hunibersidad de ezquioga.
224. bicente de sagastiçar de la casa de sagastiçar en husurbil.
225. pedro de çapiain de la casa de çapiain juridiçion desta Villa.
226. Joanes de amezti çirujano de la casa de amezti en ygueldo.
227. anton de hurbieta de la casa de hurbieta enhoyarçun.
228. baltasar de hurdayaga de la casa de çaldundegui en hurdayaga.
229. joanes de arola de la casa de arola en oyarçun.
230. joanes de arola su hijo legitimo.
231. miguel de leiçi de la casa de leiçi de en medio en liçarça.
232. felipe de yturriça de la casa deyturriça en berastegui.
233. joan bono de quexo natural desta Villa.
234. miguel de ysasa natural.
235. anton de yturriça de la casa de yturriça en berastegui.
236. miguel de almorça de la casa de herauso en hurnieta.
237. joanes de cachola de la casa de cachola juridiçion desta villa.
238. joanes de percaztegui de la casa de percaztegui en hurnieta.
239. lope de tapia natural.
240. joanes de ollo de la casa de ollo juridiçion de hernani.
241. Diego de galarraga de la casa de galarraga en hurnieta.
242. pedro de loiztarain de la casa de loiztarain juridiçion desta villa.
243. joanes de rretegui de la casa de rretegui en oyarçun.
244. domingo de arbide en berrobi juridiçion de la Villa de tolosa.
245. joan perez de jauregui de la casa de jauregui En oreindain-
246. anton de alquiça natural desta villa.
247. julian de azcarate natural desta villa.
248. sebastian de mañari natural desta villa.
249. Joanes de hualde alias toledo de la casa de hualde en berastegui.
250. Domingo de barcardaztegui de la casa de barcardaztegui en hurnieta.
251. martin dechabe de la casa dechabe en alquiça juridiçion desta villa.
252. joanes de aldabalda natural de hernani de la casa de aldabalda en alço juridiçion de la Villa de tolosa.
253. Domingo de arançibia De la casa de arançibia en hurnieta.
254. martin perez derreturbi natural desta Villa.
255. pedro de puyana de la casa de puyana en yrun hurançu.
256. miguel de berrobi de La casa de berrobi çaarra en berrobi juridiçion de tolosa.
257. joanes delduain de la casa de martin sanchezhena en elduain.
258. sebastian de çabalaga de La casa de çabalaga juridiçion de hernani.

259. joan lopez decheberri horiginario de segura.
260. francisco de otalora originario de leniz.
261. anton gines natural desta Villa.
262. pedro dezcurra naçio en nabarra horiginario delduain.
263. nicolas de ormaechea hijo de pedro de ormaechea de la casa de ormaechea en orexa.
264. joanes de jauregui ondo de la casa de jauregui ondo en berastegui.
265. martin de agorreta dependiente de azpeitia.
266. joanes de arburola de la casa de arburola en leaburu.
267. Cristobal de berrayarça de la casa de berrayarça de husurbil.
268. martin de oreindain dependiente de horeindain.
269. esteban de mendaro de la casa de mendaro en oyarçun//.
270. martin De berastegui dependiente De la casa de berastegui.
271. martin de yrurain dependiente de çubieta.
272. miguel de garagarça de la casa de garagarça en liçaur.
273. miguel de lesaca natural Desta villa dependiente de lesaca que es en nabarra.
274. francisco De labastida dependiente de baños de rrioja probo su ydalguia conforme a la hordenança de guipuzcoa.
275. Joanes de garayalde de la casa de garayalde en oyarçun.
276. martin de hualde dependiente De berastegui yjo de joanes de hualde de alias toledo.
277. Diego de ybarra dependiente de bergara.
278. miguel de alegria dependiente de alegria.
279. francisco de anizqueta de La casa de anizqueta juridiçion Desta Villa.
280. amadis de hoa natural.
281. santiago de hurrutia menor en Dias dependiente de bizcaya
282. francisco de anoeta dependiente de anoeta.
283. tristan de castañaga de la casa de castañaga en çubieta juridiçion desta V^a.
284. ojer de murguia De la casa de murguia en astigarraga.
285. nicolas De arsu de la casa de arsu en fuenterrabia.
286. Luis de yturralde dependiente de la casa de yturralde en asteasu.
287. Domingo de hoa hijo de joanes de hoa de la casa de hoa de aguinaga juridiçion de la Villa de husurbil.
288. miguel de arizmendi hijo de saubat de arizmendi de la casa de arizmendi en liçaur.
289. pedro de aunztegui de la casa de aunztegui en el Valle de oyarçun.
290. san joan de sandraçelain de la casa de sandraçelain en asteasu.
291. tomas de liçarraga dependiente del pasaje.

292. Juanes de lacarbuera de la casa de lacarbuera en alça.
293. san joan de larrea de la casa de larrea en çarauz.
294. joanes de alquiça hijo de san juan de alquiça natural desta villa.
295. miguel de ganboa de la casa de ganboa en ygueldo.
296. saubat de gayangus natural desta villa.
297. anton de herauso de la casa de herauso de hurnieta.
298. miguel de çumaya dependiente de çumaya.
299. Domingo de berrasoeta hijo de sebastian de berrasoeta.
300. gaspar de caminos de la casa de caminos de çarauz.

Calle de los esterlines con la hazera de san biçente

301. Joanes de sasoeta dependiente de la casa de sasoeta en lasarte.
302. joanes de buztanga natural de fuenterrabia.
303. biçente de blancaflor natural desta Villa.
304. joanes de soroa menor en dias de la casa de soroa juridiçion de husurbil.
305. joanes De miranda alias goroso de la casa de miranda en astigarraga.
306. joanes de soroa mayor en dias de la casa de soroa de aginaga de husurbil.
307. min de çuazti de La casa de çuazti en çubieta juridiçion desta villa.
308. joanes de sasoeta menor en dias de la casa de sasoeta en Lasarte.
309. Domingo de alçibar de La casa de alçibar en hurnieta.
310. joanes de larramendi dependiente de la casa de larramendi en Villa-franca.
311. pedro de sasoeta de la Casa de sasoeta en Lasarte.
312. joan martinez de olasçoaga de la casa de olascoaga en aya.
313. joanes de rrecalde de la casa de rrecalde en berastegui//.
314. Esteban de amitisaroe de La casa de amitisaroe en hurnieta.
315. joanes de berrobi de la casa de berrobi çaarra en berrobi juridiçion de Tolosa
316. miguel de berastegui dependiente de berastegui.
317. Joanes de guilisasti de la casa de guilisasti de aguinaga juridiçion de husurbil.
318. san joan de berrayarça de la casa de berrayarça en husurbil.
319. joanes de olaçabal de la casa de olaçabal en hirun hurançu.
320. Lucas de erquiçia de la casa de erquiçia en husurbil o aya.
321. miguel de ariçola de la casa de ariçola en hurnieta.
322. pedro de loperdi dependiente de liçaur.
323. san joan de oreja dependiente de oreja juridiçion de tolosa.
324. pelayo dechaniz dependiente de la villa de orio.

- 325. joanes dechaniz su hermano dependiente de orio.
- 326. pedro de hernialde natural desta villa.
- 327. pedro moreno natural de rrioja probo su ydalgua conforme a la horde-
nança de guipuzcoa.
- 328. joanes de hutarte de la casa de hutarte en yrun.
- 329. Cristobal de cachola de la casa de cachola juridiçion desta villa.
- 330. joanes de arizmendi de la casa de arizmendi en liçaur.
- 331. joanes de garçiarena de la casa de garçiarena en oyarçun.
- 332. anton deleyçalde de la casa deleyçalde En liçaur.

Calle Denbeltran

- 333. Domingo de oreña natural del pasaje.
- 334. joanes de ariçola de la casa de ariçola en hurnieta.
- 335. Domingo de ygueldo natural del pasaje.
- 336. Domingo de gainça natural de gainça juridiçion de Villafranca.
- 337. san joan de garaygorri de la casa de garaygorri en liçaur.
- 338. Esteban de arrue de la casa de arrue en oyarçun.
- 339. martin de goicoechea de la casa de goicoechea en astigarraga.
- 340. joanes de yradi de la casa de yradi en oyarçun.
- 341. joanes de rribera natural de guetaria.
- 342. Luis decheberria de la casa decheberria de aduna.
- 343. san joan de goyaz de la casa de goyaz juridiçion desta villa.
- 344. joanes de gainça de la casa de gainça en hirun hurançu.
- 345. ochoa de garro de liçaur.
- 346. miguel de ariçola de la casa de ariçola en hurnieta.
- 347. martin de hoa de la casa de hoa en husurbil.
- 348. sebastian de garrandiz natural desta villa.
- 349. pedro de la parada de la casa de la parada juridiçion desta villa.
- 350. min de deberrayarça de la casa de berrayarça de suso en hudayaga juri-
diçion de la Villa de husurbil.
- 351. joan lopez de soroa de la casa desoroa en husurbil.
- 352. Domingo de soroa de la dicha casa de soroa de husurbil.
- 353. Luis de sagastiçar de la casa de sagastiçar en husurbil.
- 354. sebastian de sandraçelain de la casa de sandraçelain en asteasu.
- 355. joanes de olaiçola de la casa de olaiçola de hoyarçun.
- 356. joanes de oribar de la casa de oribar En aya.
- 357. joanes de larraerdi de la casa de larraerdi en alça juridiçion desta Villa.
- 358. jacue de garro de la casa de garro juridiçion desta villa en alça//.
- 359. Joanes de aguirre de la casa de aguirre juridiçion desta Villa.

- 360. martin de araeta de la casa de araeta en çubieta juridiçion desta Villa.
- 361. esteban de hoa de la casa de hoa en husurbil.
- 362. joanes de loperdi de la casa de loperdi en ycazteguieta.
- 363. martin de soroa de la casa de soroa en husurbil.
- 364. miguel de sasoeta de la casa de sasoeta En Lasarte.

Calle de la triperia

- 365. Jacue de olaçabal De la casa de olaçabal de hirun hurançu.
- 366. joan sanz de alfaro de la cas de alfaro en liçaur.
- 367. miguel de ayçarna dependiente de ayçarna en çestona.
- 368. martin de ariçola de la casa de ariçola en hurnieta.
- 369. joanes de ayçarna de la tierra de ayçarna juridiçion de çestona.

Calle amasorrarain

- 370. joanes de yturrieta dependiente de la casa de yturrieta En ygueldo.
- 371. Cristobal de amezti menor de la casa de amezti En ygueldo.
- 372. marti arano de lascoain de la casa de lascoain en hirun hurançu.
- 373. sebastian de arriola de la casa de arriola en ygueldo.
- 374. Domingo decheberria de la casa Decheberria en astigarraga.
- 375. sebastian de hugarte natural desta villa.
- 376. antonin de liçarça natural desta villa.
- 377. joanes de arpide de la casa de arpide en astigarraga.
- 378. bartolome de altube de La casa de altube de ygueldo.

Calle de Lamoleta

- 379. joanes decheberria dependiente de mondragon.
- 380. Domingo de ygola natural de alça dependiente de la casa de ygola En hurnieta.
- 381. joanes de olaeta dependiente de escoriaça.
- 382. Cristobal de hormaechea de la casa de hormaechea de orexa.
- 383. joanes de yrola de la casa de yrola en esta villa.
- 384. martin de y pagoeta dependiente de bergara.
- 385. joan de mutioçabal de la casa de mutioçabal en husurbil.
- 386. miguel de galarça dependiente de amezqueta.
- 387. miguel de aliria de la casa de aliria en çubieta juridiçion desta Villa.
- 388. joanot de hurisarri dependiente de mondragon.
- 389. Joanes de çabaleta de la casa de çabaleta en çubieta.
- 390. miguel de yparaguirre de la casa de yparaguirre de yrura.

- 391. joanes de galarraga de la casa de galarraga de hurnieta.
- 392. francisco de hugalde de la casa de hugalde de husurbil.
- 393. pedro de aldabalda de la casa de aldabalda en alço.
- 394. saubat de albiztur natural desta villa.
- 395. joanes de manterola de la casa de manterola en aya.
- 396. Domingo de goyaz natural.
- 397. francisco de ygurrola de la casa de ygurrola en hurnieta o hernani.
- 398. pedro de azconobieta dependiente de liçaur//.
- 399. sebastian de portu de la casa de portu en hurdayaga.
- 400. tomas de hernialde natural.
- 401. pelegrin de hurbieta de la casa de hurbieta en oyarçun.
- 402. miguel de bera de la casa de hibargoyen en yrun tiene su origen.

Calle de narrica

- 403. asençio de bengoechea de la casa de bengoechea delduain juridiçion de tolosa.
- 404. pedro de heybar dependiente de heybar.
- 405. clemente de agorreta hijo de martin de agorreta de azpeitia.
- 406. miguel de arçadun de la Casa de arçadun en alço juridiçion de tolosa.
- 407. Domingo de babaça de la casa de babaça en liçarça juridiçion de tolosa.
- 408. pedro de barrenechea de la casa de barrenechea en ygueldo.
- 409. pedro de lalan natural.
- 410. joan sanz de olabide de la casa de olabide en astigarraga.
- 411. pascoal de ariçeta de la casa de ariçeta en husurbil.
- 412. pedro de arsalud de la casa de arsalud en errexil.
- 413. miguel de liçarça dependiente de tolosa.
- 414. garçia de rrexil dependiente derrexil.
- 415. joanes deguinegui dependiente de çarauz.
- 416. miguel de babaça de la casa de babaça en liçarça juridiçion de tolosa.
- 417. domingo de ysue de la casa de ysue en oyarçun.

Calle Del puyelo

- 418. Domingo de abalçisqueta de la casa de abalçisqueta en liçaur.
- 419. anbrosio de berastegui de la casa de berastegui juridiçion de tolosa.
- 420. esteban de ybargoyen de la casa de ybargoyen de yrun hurançu.
- 421. martin de ydigoyen dependiente de tolosa.
- 422. miguel de bergara dependiente de bergara.
- 423. domingo destibaos de la casa destibaos en la juridiçion desta Villa.

424. joanes de yriarte dependiente de orexa juridiçion de tolosa.
425. joanes de hoa de la casa de hoa de hurdayaga en husurbil.
426. julian de soroa de la casa de soroa en aguinaga en husurbil.
427. pedro de aguirre de la casa de aguirre en husurbil.
428. maestre pedro dechabe çirujano natural.
429. joanes de tolosa dependiente de orexa juridiçion de tolosa.
430. joanes de aguirre dependiente de la casa de aguirre en la hunibersidad de gainça.
431. Domingo de gabirondo de la casa de gabirondo en abiria.
432. joan lopez de yraçusta dependiente de gainça juridiçion de tolosa.
433. joanes de larrachao de la casa de larrachao juridiçion desta villa.
434. domingo de arraçain de la casa de arraçain en husurbil.
435. martin sanz de larrea de la casa de larrea en oyarçun.
436. joanes de yrigoyen de la casa de yrigoyen en berastegui.
437. domingo de liçarçaburu de la casa de liçarçaburu juridiçion de tolosa.
438. sebastian de hugalde dependiente de liçaur.
439. joanes de balentegui de la casa de balentegui en hurnieta.
440. joanes de tolosa dependiente de tolosa.
441. martin de pollon de la casa de pollon juridiçion desta villa.
442. martin descalante natural//.
443. joan perez dechabe de la casa dechabe en orio.
444. Domingo de berrayarça de la casa de berrayarça en husurbil.
445. petri de ynchaurreta de la casa de ynchaurreta juridiçion de la villa de husurbil en la parte que llaman saria
446. miguel de hurrezti natural.
447. joanes de liçardi de la casa de liçardi juridiçion dest villa.
448. Laurenz de çuaznabarr de la casa de çuaznabarr en oyarçun.
449. joanes de yturriça de la casa de yturriça en berastegui.
450. cristobal de amezti hijo de cristobal de amezti de la casa de amezti en ygueldo juridiçion desta villa.
451. petri de heraunseta de la casa de heraunseta juridiçion desta villa.
452. petri de heraunseta su hijo de la dicha casa.
- Los que biben en las cabañas fuera de la Villa entre las Dos murallas*
453. joan de garay dependiente de leniz.
454. pedro de hureta de la casa de hureta en hirun hurançu.
455. joanes de hureta de la dicha casa de hureta de yrun.
456. andres de yturrao de la casa de yturrao en heibar.
457. joan perez de bengoechea de la casa bengoechea en ygueldo.

458. Domingo de bengoechea de la casa de bengoechea en ygueldo.
459. pedro de san matet natural desta Villa.
460. joanes de berrayarça de la casa de berrayarça en husurbil.
461. martin de eche berria de la casa de echeberria de oyarçun.
462. Diego de larrua natural.
463. joanes de echabe de la casa de echabe en aya.
464. joanes de segurola de la casa de segurola en aya.
465. joanes de hondarrabia dependiente de ondarrabia.
466. mateo de ariçabalo bino del pasaje desta villa.
467. domingo de sansust natural.
468. gaspar defautes natural.
469. nicolas de amezqueta de la casa de amezqueta en ybañeta juridiçion desta villa.
470. esteban de garano de la casa de garano en oyarçun.
471. miguel de yribarri dependiente de bergara.
472. domingo de egoabil en Liçaur.
473. martin arano de Celayandia de la casa de yguindegui en aguinaga de husurbil.
474. francisco de orendain dependiente de alegria.
475. joanes de sarobe de la casa de sarobe en çiçurquile.
476. joanes de hundin dependiente de azpeitia.
477. martin sanz de yurramendi de la casa de yurramendi en liçaur.
478. anton de san matet de la casa de san matet juridiçion desta villa.
479. nicolas de baldes de la casa de baldes en juridiçion de azpeitia.
Los que aunque bengan a tener bienes no deben ser admitidos sin que primero prueben sus ydalguias//.
480. joanes de beinça originario de santisteban nabarro soldado.
481. domingo arnal aragones.
482. miguel de aniz panplones nabarro.
483. pedro de yllarregui nabarro naçio en esta villa.
484. pedro de prida naçio en nabarra de padre asturiano.
485. Domingo de arano nabarro soldado.
486. martin soret entallador panplones nabarro.
487. joan rruiz marañon nabarro.
488. joanes de çurata dicho chuloço nabarro.
489. joanes de yriarte originario de ysaça nabarro.
490. joanes de baztan nabarro.

491. petri de lesaca navarro naçio en lasarte.
492. joanes de echeberria navarro.
493. pedro de santesteban nabarro.
494. joanes de yriarte nabarro.
495. martin de ezcurra nabarro.
496. joanes de ezcurra nabarro.
497. joanes de alberro horiginario de santesteban navarro.
498. pedro de beinça horiginario de santesteban navarro.
499. miguel de arano nabarro.
500. joanes de latasa horiginario de latasa nabarro.
501. miguel de areso nabarro.
502. joanes de golorriaga cantero nabarro.
503. joanes de yribarren nabarro.
504. joanes de michelenea naçio en esta villa originario de bera nabarro.
505. martin de olague soldado nabarro.
506. joan máno soldado navarro.
507. cristobal de aguirre nabarro.
508. joanes de leyça navarro.
509. pedro de çabaleta nabarro.
510. joan de casanueba nabarro.
511. domingo de anpo originario de lesaca nabarro.
512. joanes de cardel de lesaca nabarro.
513. pascoal de yrola nabarro.
514. joanes de aguirre originario de bera nabarro.
515. joanes de echeberria de burunda nabarro.
516. Luis de lesaca nabarro.
517. pablo de lecunberri nabarro.
518. joan rruiz atanbor nabarro.
519. miguel de estanga nabarro.
520. martin de ydoyaga de berueta nabarro.
521. martin de arano nabarro.
522. joanes de çabaleta nabarro.
523. joanes de gainça nabarro.
524. joanes de echalar nabarro.
525. martin de araiz nabarro.
526. joanes de yriarte originario de araiz nabarro.

527. cristobal de lesaca nabarro.
528. Joanes de sarasti de la casa de sarasti en leço naçio en bera de navarro.
529. pedro de santesteban originario en ella nabarro.
530. martin de Egurregui originario de bera nabarro//.
531. pedro dechabri nabarro.
532. pedro de çaldibar nabarro.
533. miguel de labayen nabarro.
534. joanes de tinco natural de aranaz nabarro.
535. garcia de lesaca nabarro.
536. cristobal de aguirre originario de santesteban nabarro.
537. pedro de lecunberri nabarro.
538. maestre joan ansa çirujano nabarro.
539. pedro de yriarte nabarro.
540. joanes de gallardia nabarro.
541. joanes de çubiate de araiz nabarro.
542. joan rrogel panplones nabarro.
543. Joanes de yllarregui nabarro.
544. guillem de yllarregui nabarro.
545. Domingo de beruete nabarro.
546. joanes De beramendi (¿belamendi?) nabarro.
547. joanes de yzcoa nabarro.
548. joanes de arteche originario de arano nabarro.
549. joanes de alberro de santesteban nabarro hes el menor en dias.
550. pedro deleyçondo De santesteban nabarro.
551. martin de hiriarte natural de araiz nabarro.
552. joan lopez de goyçqueta nabarro.
553. pedro nabarro hijo de joan nabarro.
554. miguel de andueça natural Dechalar nabarro.
555. joanes de bertiz nabarro.
556. Joanes dechemendi nabarro.
557. amator de ynça de santesteban nabarro.
558. Joanes de oteiça de sunbil nabarro.
559. joanes de articuça nabarro.
560. joan perez de areizti nabarro.
561. sebastian de amada nabarro destanga.
562. hernando de ortega nabarro naçio en esta Villa.
563. miguel de yçaur nabarro.

Los originarios que biben en esta***Villa naturales de françia y sus hijos.***

564. antonio de la just hijo de amaniu de la just françes.
565. ochoa de goyaga de la casa de goyaga en endaya tierra de françia.
566. Joanes de yturbide de ezpeleta en labort en françia.
567. martin de larralde françes.
568. joan de san malo françes hierno de rrosales.
569. pedro de casanueba françes de labort.
570. Joanes cordelero françes criado de joan perez de areso.
571. martin de yriarte natural de sara en françia.
572. joanes de berascoiz (berascaiz) françes.
573. martin de casanoba françes.
574. hurbano de oro françes hijo de nicolas de oro//.
575. Jhoan Durume françes.
576. munjun del prat françes.
577. guillem de rros françes.
578. julian de ynda hijo de arnadt guillen françes.
579. anjubin françes.
580. joanes de anjubin su hijo françes.
581. joanes de hurriengarro françes.
582. esteban de casanoba de bearriz françes.
583. arnadt carniçero françes.
584. petri de jauregui nabarro o françes de Casa de giron.
585. pierres de Colomar françes.
586. bernart abiles françes.
587. joanes derauso françes.
588. joan françes.
589. petri de çelaya originario de sanper ocurai en françia.
590. joanes de çelaya su hijo françes naçio en esta Villa.
591. joan de loma françes.
592. Luis de angros françes.
593. joan de camino françes.
594. Esteban de bearriz françes naçio en esta Villa.
595. petri de çelarain françes.
596. miguel de anjubin françes.
Aquí esta tachado sólo se lee: “dezpeleta en francia”.
597. joan perez de garro françes.
598. joan de bayona françes.

- 599. Joanes de çubigaray françes.
- 600. Joanes decheberria de canbo tierra de labort en françia.
- 601. juan juli françes tiene su origen.
- 602. salvador de bundin françes.
- 603. maestre jurian de baldres françes.
- 604. pascoal de la Just hijo de amenyu de la Just françes.
- 605. martin de menaut natural de burdeos françes.
- 606. joan de salamon françes.
- 607. perojuan de la yglesia françes.
- 608. Sebastian de anjubin hijo de anjubin françes.
- 609. maese françes barradt mesonero françes.

Los Vezinos De Esta Villa que son originarios De Bizcaya E los asturianos E gallegos E aragoneses que biben en ella.

- 610. tomas de sarria natural de bitoria.
- 611. martin de landa bizcaino soldado.
- 612. baltasar perez de llerena natural de bitoria.
- 613. rrui bazquez portugues soldado.
- 614. agustin de estella aragones//.
- 615. geronimo de acosta balençiano.
- 616. juan de baldibieso natural de rrioja soldado.
- 617. san joan destremera asturiano.
- 618. carlos berdejo aragones.
- 619. joan martinez de rrecalde natural de bilbao.
- 620. rrodrigo de aroztegui natural de bermeo.
- 621. miguel de oñati natural de oñati.
- 622. joan gallego natural de murus.
- 623. pedro de hurquiçu castellano.
- 624. alonso gallego.
- 625. joan de herenoça bizcaino.
- 626. nicolas de hubreque flamenco.
- 627. joanes de ybarrola bizcaino.
- 628. cortes soldado.
- 629. joan yres yerno de aldapa.
- 630. gaspar portugues.
- 631. martin de la dreda soldado castellano.
- 632. Diego de bergança bizcaino soldado.
- 633. el liçençiado brabo medico castellano.
- 634. martin de escoriaça alabes.

635. bartolome balentin ginobes.
636. joan çiliano levantisco.
637. maestre pedro de lubaina flamenco.
638. martin de elorriaga bizcaino.
639. joan de rribas gallego.
640. antonio mallorquin soldado.
641. joan rrodriguez de asturias.
642. gregorio de pontones natural de balmaseda.
643. santiago de hurrutia bizcaino.
644. joan de hurruçola soldado.
645. genis de galbai yres.
646. Lope de çubia bizcaino.
647. pedro de elorriaga bizcaino.
648. pedro de pontones gallego.
649. Domingo de çandas gallego.
650. Lorenço destora gallego.
651. francisco de çamora castellano
652. simon de sosa portugues.
653. martin perez de çaragoça aragones.
654. joan de olla castellano.
655. gomez de echeberria natural de bitoria.
656. pedro de santo Domingo natural de santo domingo de la calçada//.
657. pedro de arcos natural de arcos.
658. martin de echeberria bizcaino.
659. tomas de olarte sastre bizcaino.
660. martin de armendi alabes.
661. pedro de posada asturiano.
662. pedro gallego natural de bibero.
663. san joan de macoaga bizcaino soldado.
664. bartolome bautista balençiano.
665. joan de balbastro natural de çaragoça.
666. joan de posada asturiano.
667. rrodrigo ortiz de espinosa artillero.
668. joan marin aragones soldado.
669. cornieles flamenco.
670. gerbes yngles fue huyendo del santo ofiçio.
671. bartolome de billalobos.
672. joan de çarata natural de miranda debro.

673. baldelerche soldado castellano.
674. martin de bicuña natural de hoñati.
675. pedro de goyaz alabes.
676. gacome ginobes.
677. simon de çornoça bizcaino.
678. pedro de murguia bizcaino.
679. martin de san llorente natural de hoñati.
680. cristobal de san llorente natural de hoñati.
681. joan del gaço natural de asturias.
682. domingo de larrea bizcaino.
683. gabon de murguia natural de hoñati.
684. joan de funiz aragones soldado.
685. Joanico de agrido gallego.
686. pedro de la tierra nueva çestero del valle de liendo.
687. alonso lopez de tirroaga natural de galizia.
688. martin moreno natural de rrioja.
689. hernando de castro soldado.
690. pedro de sabando natural de alaba.
691. guillem jay yngles.
692. enrique martelin yngles.
693. pedro de huquiçu bizcaino de elorrio.
694. Domingo lopez de nagera sonbrerero.
695. Diego de yepes castellano.
696. joan matia natural de corçega.
697. san joan de arratia bizcaino de bilbao.
698. simon flamenco soldado.
699. martolomenicardo.
700. joan de ybarona Bizcaino soldado.
701. horbigano soldado.
702. Joan de garibay çapatero de bitoria.
703. francisco de çornoça soldado.
704. joan de malaga andaluz.
705. andres de garibay bizcaino.
706. Diego de barrionuevo natural de logroño.
707. enrique colens hijo de flamenco nasçio en esta villa.
708. Jacue de hormaechea Bizcaino.
709. martin de barrionuevo natural de çiguença.
710. Domingo de goyaz natural de alaba nasçio en esta villa.

711. antonio pacheco.
712. geronimo de ocariz soldado.
713. nicolas yres de yrlanda.
714. francisco de la bulla natural de rrioja soldado.
715. joan de canpos natural de miranda debro.
716. pedro de caramandal gallego.
717. martin de murus gallego.
718. martin yres natural de yrlanda.
719. gregorio rruiz de posada natural de medina de rruiseco.
720. Joan de españa yres.
721. sancho delortuz de durango bizcaino soldado.
722. francisco despিনosa asturiano.
723. francisco digo martin de çuloaga natural de galdasa en bizcaya.
724. joan de llaniz natural de elorrio en bizcaya soldado.
725. joan de arandio bizcaino.
726. martin de hoça bizcaino de elorrio soldado.
727. Diego de çamora.
728. joan de asuain hierno de bartolome de Cale tonelero.
729. francisco ginobes o turquesco el qual bino por esclabo que lo traxeron a esta villa el secretario ydiacaiz el biaje de tunez.
730. benito calderon natural de asturias.
731. alexandro de tinco originario de asturias.
732. san joan de la presa natural de alaba.
733. Domingo de astina bizcaino de bilbao.
734. graçian del pasaje.
735. anton de arsu dependiente de conca en el rreino de granada.
736. alonso de yturbide natural de arano nabarro.
737. miguel de enbus natural del pasaje desta Villa.
738. Domingo de bilbao natural desta Villa.
739. san joan de larrua de Unquerque.
740. pedro de aranguren.
741. Joanico de orio pescador.
742. joan fernandez de yturmendi//.

abiente y ogo del yome del ano de mill e quatro cientos y noventa e tres
 be de de cubrio mediante su amista q para ella ha tomado los señores
 de regimien to de la villa de pado y miera de la villa de pado y miera
 de y s rini capon de lllano lam q u q m a t a n h e p e p e s t e s p e b o t e
 Zamartin de alcala joan bono de durango de durango y poloqui
 asi ellos juraron se las hono adas de nullo el q o con t r a t o l o a n d o
 q a p r o b a n d o l a m e s m o q n s i b e s n e m p o d e m i l e q u a t r o
 cientos e n c h e n t a e d o s . S e y e n d o q l a b o n o p e r t e n e d e l a g u e r r a q e m i
 quel de albil tur e s u i a d o s b i c a n t e s q u e s o n d e s e n t e n d o q u e m a n
 joanes de rances de l t r a e f i c i a n t e s q u e s o n d e m i l e q u a r o v e n t e
 t o s y n o b e n t a y t i e s . S e y e n d o q u e e l l o s q u e s o n d e s e n t e n d o q u e m a n
 baco joan m a t i n o s de alcala e l d e m m a g a n d a a l a l t r a q u e s o n
 m a y o r e s e m a n t e n d e n u r r a p o a d o d e l a p u e r t a e s q u e m a n t i n o s
 d e s a c a d u m m a t i n o d e a l a l t r a q u e s o n d e s e n t e n d o q u e m a n
 m p u e l d e l o n s i m a n o f u l t o m a n t e n e l d o d e l a e n g u a n o e l a n s
 l a p r o b a c i o n e s q u e s o n t r a t o d e l a n o d e m i l e q u a t r o c i e n t o s e a n
 q u e n t o y e l p a r t e n e s d e l a g u e r r a q e s o n d e l a s e n t e n d o d e q u e s o
 l o n s d e a n g o q u e s o n p a r t e d e l a m e s m o s e n t e n d o q u e m a n

- Enclava*
- 1 Pedro de castro nacio de la villa de el y supadre de la villa de
 - 2 Pedro de guarnido nacio de la villa de el y supadre de la villa de
 - 3 el nuncio de la villa de el y supadre de la villa de la villa de
 - 4 Domingo de alcala de el y supadre de la villa de la villa de
 - 5 Don joan de alcala de el y supadre de la villa de la villa de
 - 6 frañ de mutiboa natural de pan goria hien de el y supadre de la villa de
 - 7 Pedro de lequidano nacio de la villa de el y supadre de la villa de
 - 8 martin alario de alcala de el y supadre de la villa de la villa de
 - 9 Domingo de alcala de el y supadre de la villa de la villa de
 - 10 joan de guarnido de el y supadre de la villa de la villa de
 - 11 martin de arriola de el y supadre de la villa de la villa de
 - 12 Pedro de alcala de el y supadre de la villa de la villa de

1 Joann martines de sarada me dho lugar de villanueva de...
 Qui ota de pendiente de sarada me dho lugar de villanueva de...
 2 Sebastian de castro natural de esta villa de...
 no brio de san de castro de sarada me dho lugar de villanueva de...
 3 Amargu de blanca flor y fofe natural de blanca flor y fofe de...
 de blanca flor y fofe de blanca flor y fofe de blanca flor y fofe de...
 4 Antonio de castro natural de esta villa de...
 que su biso guilo bino de fuera de castro de...
 5 Joann de la casa con diente de la casa de la casa con diente de...
 fuenerrapia
 6 martin perals de la casa su biso legitimo
 7 Joann lopez de castro natural de esta villa de...
 que su dependencia es de fuera de castro de...
 8 Domingo de balen natural de esta villa de...
 que su dependencia es de fuera de castro de...
 9 pedro martines de castro natural de esta villa de...
 que su dependencia es de fuera de castro de...
 10 petre de ollo de castro con diente de la casa de alfo con fue de...
 bino el mismo de esta villa
 11 el licenciado alcazar de punta natural de punta de...
 que su dependencia es de fuera de castro de...
 12 **Y Cabde del puyuelo**
 13 martin de santia go legitimo de...
 que de castro de castro de...
 14 bartolome de castro de...
 15 Joann de san nicol de...
 16 Amosuel de burbista dependiente de la casa de burbista en...
 17 Joanne de palarraga de la casa de palarraga en...
 18 martin de palarraga su biso legitimo
 19 bartolome de villa franca
 20 maese martin de castro natural de castro dependiente de la casa de...
 por te en aquina pa luri dicion de...
 21 Joanne de ydca de pendiente de la casa de yarca en...
 22 martin de alii de pendiente de la casa de alii en...
 23 pablo de irriano natural de origen de esta villa
 24 Luis de la casa dependiente de la casa de la casa de...
 villa de tolosa
 25 Sebastian de castro dependiente de la casa de castro en...
 26 martin de benoigera de la casa de benoigera en...
 27 Joanne de castro natural de origen de esta villa
 28 martin de villa franca natural de origen de esta villa

- 1 Santiago de benoocya de la casa de benoocya en yrueldo
 2 Pedro de solta de la casa de solta Jurado de los de berna
 3 Martin de hurneta natural originario de esta villa
 4 Pedro de oyar cabal dependiente de la casa de oyar cabal en yrueldo
 5 Pedro de supelatequi dependiente de la casa de supelatequi en berrubi
 Jurisdiccion de la villa de botosa
 6 Antonio de luecando natural dependiente de la batavia
 7 Miguel de la carbucia dependiente de la casa de la carbucia en la
 Jurisdiccion de esta villa
 8 Martin de gurria natural dependiente de berna en yrueldo
 9 Miguel de gurria natural dependiente de berna en francia
 10 Joanes de zarobe dependiente de la casa de zarobe en yrueldo
 11 Joanes de yrueta dependiente de la casa de yrueta en yrueldo
 12 Pedro de lascano dependiente de la casa de lascano de la casa
 de agetica en belauca
 calle de la finidad al **re de por de la villa**
 13 Martin perez de belauca dependiente de la casa de belauca en yrueldo
 Jurancas Jurisdiccion de la villa de yrueta
 14 Pedro de ocuaco dependiente de la casa de ocuaco Jurisdiccion de la villa
 15 Pedro martin de berrubi dependiente de la casa de berrubi en yrueldo
 16 Custal de arandategui de la casa dependiente de la casa de arandategui
 en berrubi Jurisdiccion de la villa de yrueta
 17 Sancho de noyes natural originario de yrueta
 18 Joan de merodio natural de arandategui
 19 Domingo de arestiqueta dependiente de la casa de arestiqueta
 en yrueta Jurisdiccion de esta villa
 20 Domingo de arribita dependiente de la casa de arribita en la parte q
 llaman daria en arribita Jurisdiccion de yrueta
 21 Joanes de la caraga dependiente de la casa de la caraga Jurisdiccion
 de esta villa en cubita
 22 Juan de yrueta dependiente de la casa de yrueta en la parte q
 llaman de esta villa
 23 Joan de amasa dependiente de la casa de amasa en amasa
 24 Joandearribita dependiente de la casa de arribita en arribita
 Jurisdiccion de yrueta y señor de ella
 25 Juan de arribita su hijo legitimo
 26 de bascan fernand de la piedra natural de luecando entre castro
 y la casa de hencasta e executiva por valladolid
 27 Domingo martin de la caraga natural de berna de la casa de la caraga
 natural de esta villa
 28 Domingo martin de la caraga natural de berna de la casa de la caraga
 en yrueta Jurisdiccion de botosa
 29 petri de durandegui hijo de la casa de durandegui en yrueta Jurisdiccion
 de esta villa
 30 Juliana de yrueta dependiente de la casa de yrueta en el valle de
 yrueta
 31 Juan de yrueta natural originario

1º martin de ouso natural
 2º miguel de beria y ara dependiente de la casa de beria y ara de juse
 En g. de un bñ
 3º Joan de gauzo dependiente de la casa de gubiso en sumata
 4º Domingo de aguire dependiente de la casa de gubiso en sumata
 5º miguel de argepa natural de esta Villa
 6º bar toña de cale natural de esta Villa
 7º ju de anana dependiente de la casa de anana en beria
 8º bar tolo me de pontica dependiente de la casa de pontica en la
 repenteria
 9º Domingo de ayllar requi
 10º martin de capide natural natural de beria y ara de juse
 11º joanes de beria y ara dependiente de la casa de beria y ara de juse
 En la tierra del ceno jurisdiction de ara
 12º illu joan perez de beria y ara dependiente de la casa de beria y ara
 en la tierra del ceno jurisdiction de ara
 13º alio joan martines de beria y ara dependiente de la casa de
 beria y ara en beria y ara
 14º simon de campano dependiente de la casa de campano en beria y ara
 15º sebastian de beria y ara natural de beria y ara
 16º martin de beria y ara alio de beria y ara
 17º san joan de maritico alio de beria y ara
 18º anton de coyab dependiente de la casa de coyab de uso en la tierra del
 ceno jurisdiction de ara
 19º miguel de lancia flor menor en dia natural de esta Villa
 20º joanes de galardi oal quia
 21º miguel de santa cecilia legitimo de miguel de santa cecilia de ara
 22º santia go de sain
 23º fran de coyab natural
 24º Domingo de pollon dueno e tenor de la casa de pollon en esta Villa
 25º alio de beria y ara alio de beria y ara natural
 26º joan de beria y ara natural de beria y ara en la tierra del ceno
 jurisdiction de ara
 27º joan de las alca natural de esta Villa de uso en la tierra del ceno
 jurisdiction de ara
 28º joan perez de ara natural de esta Villa de uso en la tierra del ceno
 jurisdiction de ara
 29º maestre pedro de comaraga dependiente de la casa de comaraga en la
 tierra del ceno jurisdiction de ara
 30º joanes de beria y ara natural de esta Villa dependiente de beria y ara
 en la tierra del ceno jurisdiction de ara
 31º joanes de beria y ara natural de esta Villa dependiente de beria y ara
 en la tierra del ceno jurisdiction de ara
 32º joanes de beria y ara natural de esta Villa dependiente de beria y ara
 en la tierra del ceno jurisdiction de ara

- Sebastian Delabastida natural dependiente de la casa de baños en uña
 tiene pro bada subidala uia con forme a la ordenanza de qui publica fue
 admitido
- Domingo Delacabueza dependiente de la casa de la cabueza de suso
 en la ca Juridicion de esta Villa
- Absencia de amasoria iayn dependiente de la casa de amasoria en
 Juridicion de esta Villa
- Sebastian de arribamendi dependiente de la casa de arribamendi en
 la ca Juridicion de Tolosa
- Domingo de orreindain natural de Tolosa digo de orreindain que es
 en Juridicion de la Villa de Tolosa
- Sebastian de alcolazae dependiente de la casa de alcolazae en
 ay carna
- Xpobal de amebsti dependiente de la casa de amebsti en yuguda
 Juridicion de esta Villa
- Antonio de amebsti subrogado
- Joanes de armo catequi dependiente de la casa de armo catequi en
 su miera
- Juan de gaites natural de esta Villa
- Joan Lopez de gaites dependiente de la casa de gaites en la ca
 Juridicion de esta Villa
- Miguel de petriarca dependiente de la casa de petriarca en la ca
 Juridicion de esta Villa
- San Juan de alquiça natural de esta Villa
- Juan de portu Siso dependiente de la casa de portu en yuguda en
 Juridicion de esta Villa
- Joanes de gaitari eta dependiente de la casa de gaitari eta en la ca
 Juridicion de esta Villa
- Julian de ola ondo dependiente de la casa de ola ondo en el
 Deayn
- Baltasar de lergundi dependiente de la casa de lergundi de yuso
 en clomo Juridicion de aya
 y callid en arrica
- Martin martinez de ysturica dependiente de la casa de ysturica
 en la ca Juridicion de aya
- San Joan de yorcabal de la casa de yorcabal en yorabai
- Joanes de la casa aliabae corra natural de esta Villa
- Joanes de arca duri dependiente de la casa de arca duri en la ca
 Juridicion de esta Villa
- Andree de placosta dependiente de la casa de placosta en berse
 tequi Juridicion de esta Villa de Tolosa
- Fran de rindriquet natural de esta Villa
- Martin de yoyas Siso dependiente de la casa de yoyas de yuso
 Juridicion de esta Villa
- Aparicio de al bibuz natural de esta Villa
- Domingo de yuso dependiente de la casa de yuso en humietta
- Tomae de yri goyen dependiente de la casa de yri goyen en
 cu bita Juridicion de esta Villa
- Martin peral de guicite dependiente de la casa de guicite en cu bita

- D 111
- 10 Martin Vn de xigo y en d la casa de y xigo y en encaubeta
 - 10 Ramulo de xica dependiente de caubeta
 - 10 San Joan de portico natural de esta Villa
 - 10 San Joan de yllimbe dependiente de la casa de yllimbe en xiqui
nada de jurisdiccion de susubid
 - 10 Sebe han de xurimeta natural de esta Villa
 - 10 Pedro de amasora y n de la casa de amasora y n en esta Villa
 - 10 Martin de ayet dependiente de la casa de ayet en la parte de jurisdiccion
de esta Villa
 - 10 oc Soa de la parate dependiente de la casa de xaggarate en quineta
 - 10 mas que de de xicyti dependiente de la casa de xonca en quineta
 - 10 cote van de xansust natural de esta Villa
 - 10 Miguel de xacas natural de esta Villa
 - 10 Luis de xibat natural dependiente de dependiente de los caubeta
 - 10 Juan de xona
 - 10 Juan de xera de boim de esta dependiente de la casa de Vera de esta
en xurimeta
 - 10 Miguel de xerango natural de esta Villa de xonca en
calle de la moleta
 - 10 Juan de xerica de xerica dependiente de la casa de xerica en San Sebastian
de jurisdiccion de fuente xerica
 - 10 Juan de xerica de xerica dependiente de la casa de xerica en xerica de la
jurisdiccion de esta Villa
 - 10 Juan de xerica de xerica natural de caubeta dependiente de la casa de xerica
en xerica
 - 10 Martin de xerica de xerica dependiente de la casa de xerica en
Villa bona
 - 10 Baltazar de xerica de xerica dependiente de la casa de xerica en caubeta
jurisdiccion de esta Villa
 - 10 Fernando de xerica de xerica dependiente de la casa de xerica de xerica
en caubeta jurisdiccion de esta Villa
 - 10 Juan Lopez de xerica de xerica dependiente de la casa de xerica en caubeta
jurisdiccion de esta Villa
 - 10 Juan de xerica de la casa de la parate en Villa bona o amasora
 - 10 Domingo de xerica de la casa de xerica de xerica
 - 10 Juan de xerica de xerica dependiente de la casa de xerica de xerica en esta Villa
 - 10 Juan de xerica de xerica dependiente de xerica en esta Villa
 - 10 Martin de xerica de xerica dependiente de la casa de xerica de
en caubeta
 - 10 Sebe de xerica de xerica natural de esta Villa
 - 10 Juan de xerica de xerica de la casa de xerica de xerica en esta Villa
jurisdiccion de esta Villa
 - 10 calle que dizen de amasora en esta Villa

- 20
- 10 Tomás Dela coain Dependiente de la casa Dela coain en yun-
surancu
- 10 Domingo Dela carca Dependiente Dela casa Dela carca en
Licarca Jurisdiccion de Tolosa
- 10 Bartolome de ar del Dependiente Dela casa de ar del enlesaca
que sea en nabara
- 10 Pedro de y banata natural de biun hurancu
- 10 Tomás de la parada Dela casa de la parada en esta villa
- 10 Pedro de Legabe Siso legitimo de Joan lo peñ. De y de de la
casa de el ga be en la caliz
- 10 Miguel de ar del dependiente Dela casa de ar del enlesaca en
y calle Dela tri periam
- 10 Martin de fernando piloto natural originario desta villa
- 10 Martin de licardi descendiente Dela casa de licardi en esta villa
- 10 Juan de leuin dependiente de la casa de leuin en licau
- 10 Nicolas de ar non natural desta villa
- 10 Joan bono de casa nueva Dependiente Dela casa de casa nueva en
la ley Juridiccion desta villa
y calle que Di Ben De mar de llope
- 10 Juan de rones galles natural Dela casa Juridiccion desta villa
- 10 Martin peñ de se pura natural desta villa maestro de na
- 10 Antonio de ayendi Dependiente Dela casa de ayendi en jurisdiccion
- 10 Anton de sumeneta Dependiente Dela casa de sumeneta en jurisdiccion
- 10 Joanes de sumeneta dependiente Dela casa de sumeneta en Juridiccion de ar
de se cartero
- 10 Martin de be raso de la casa de be raso de en jurisdiccion
- 10 Martin de ar del dependiente Dela casa de ar del enlesaca de nabara
- 10 Domingo de la carbura Dependiente Dela casa de la carbura en la ca-
Juridiccion desta villa
- 10 Martin de amebqueta Dependiente de amebqueta en jurisdiccion
- 10 Miguel de amiti saro de Dependiente Dela casa de amiti saro de
en jurisdiccion
y calle de los esterlinos
- 10 Sebastian de orcin dain natural desta villa
- 10 Domingo de ar de tequieta bonelero de la casa de ar de tequieta en jurisdiccion
Juridiccion desta villa
- 10 Juan de ar de garro natural
- 10 Pedro de ar de tequieta dependiente Dela casa de ar de tequieta en jurisdiccion
- 10 Joanes de ar de sua Dependiente Dela casa de ar de sua en jurisdiccion
Juridiccion desta villa
- 10 Anton de ar de bay natural
- 10 Los de binos desta villa originarios de la esta provincia
de ar de be ca que bibe en esta villa y no tienen sabidas
para caber en las selecciones de oficios publicos de ar de be ca
La ordenanza desta villa dispone son lo de ar de be ca
y calle de sant amara

1º Joanes de caxya dependiente de la casa de caxya en yun Durango
 2º Joanes de caxya dependiente de la casa de caxya en yun Durango
 3º Julian de currucho dependiente de la casa de currucho en yun Durango
 4º Joanes de ayraui de la casa de ayraui en yun Durango
 5º Joanes de segura natural de segura
 6º Miguel de la sante dependiente de la casa de la sante en yun Durango
 7º Miguel de ytra de la casa de ytra en yun Durango
 8º Domingo de ytra dependiente de la casa de ytra en yun Durango
 9º Martin de arroyo de la casa de arroyo en yun Durango
 10º Joanes de arroyo de la casa de arroyo en yun Durango
 11º Joanes de portu de la casa de portu en yun Durango
 12º Joanes de aduna natural de aduna
 13º Pedro de barcote de la casa de barcote en yun Durango
 14º Petri portu de la casa de portu en yun Durango
 15º Miguel de aburua natural de aburua dependiente de la casa de aburua en yun Durango
 16º Pedro de sagaricua dependiente de la casa de sagaricua en yun Durango
 17º Joanes de portu dependiente de la casa de portu en yun Durango
 18º Jo fe de balencosqui de la casa de balencosqui en yun Durango
 19º Pedro de aron natural de aron
 20º Miguel fernandes de ytra dependiente de la casa de ytra en yun Durango
 21º Martin de la casa natural de la casa
 22º Miguel de la casa de la casa en yun Durango
 = calle de la Trinidad al ayuntamiento
 23º Joanes de leregundi mari nero de la casa de leregundi en yun Durango
 24º Thomas de egeberri de la casa de egeberri en yun Durango
 25º Maria de egeberri de la casa de egeberri en yun Durango
 26º San Joanes de ytra de la casa de ytra en yun Durango
 27º Joanes de ytra de la casa de ytra en yun Durango
 28º Baubat de ytra de la casa de ytra en yun Durango
 29º Joanes de egeberri de la casa de egeberri en yun Durango
 30º Miguel de ytra de la casa de ytra en yun Durango
 31º Domingo de ytra de la casa de ytra en yun Durango
 32º Miguel de ytra de la casa de ytra en yun Durango
 33º Baubato de ytra de la casa de ytra en yun Durango
 34º Martin de la casa de la casa en yun Durango
 35º Martin de ytra de la casa de ytra en yun Durango
 36º Martin de ytra de la casa de ytra en yun Durango

- D
- 40 Pedro de auñadi de la casa de auñadi de la Universidad de biquoga
 - 40 lucenke de saostica de la casa de saostica en suñibil
 - 40 pedro de ca pñin de la casa de ca pñin juron desta villa
 - 40 joanes de ambeñin de la casa de ambeñin en guerneta
 - 40 anton be suñibil de la casa de guñibil en guerneta
 - 40 baltasar de chudayaga de la casa de caldunbeñin en chudayaga
 - 40 joanes de arto de la casa de arto en guerneta
 - 40 joanes de arto la su hijo legitimo
 - 40 miguel de leici de la casa de leici de en medio de milcarca
 - 40 felice de yturiza de la casa de yturiza de berastegi
 - 40 joan bono de quexo natural desta villa
 - 40 miguel de ysaia natural
 - 40 anton de yturiza de la casa de yturiza de berastegi
 - 40 miguel de almoica de la casa de yturiza de berastegi
 - 40 joanes de arto de la casa de arto de la jurisdiccion desta villa
 - 40 joanes de pei cabiegui de la casa de pei cabiegui en guerneta
 - 40 lo pe de yturiza natural
 - 40 joanes de ello de la casa de ello de la jurisdiccion de berastegi
 - 40 diego de palazaga de la casa de palazaga en guerneta
 - 40 pedro de los torres de la casa de los torres de la jurisdiccion desta villa
 - 40 joanes de reñeñin de la casa de reñeñin en guerneta
 - 40 dominico de arto de en berrobi juron de la villa de arto
 - 40 joan pere de sañeñin de la casa de sañeñin en guerneta
 - 40 anton de alquiza natural desta villa
 - 40 julian de arto de la casa de arto natural desta villa
 - 40 sebastian de marañin natural desta villa
 - 40 joanes de qual de albas toledo de la casa de qual de en berastegi
 - 40 dominico de barca dals leui de la casa de barca dals leui en guerneta
 - 40 martin de chabe de la casa de chabe en alquiza juron desta villa
 - 40 joanes de al dabalda natural de herman de la casa de al dabalda en alquiza jurisdiccion de la villa de herman
 - 40 dominico de arancibia de la casa de arancibia en guerneta
 - 40 martin pere de reñeñin natural desta villa
 - 40 pedro de puyana de la casa de puyana en guerneta
 - 40 miguel de berrobi de la casa de berrobi en arto en berrobi juron de toledo
 - 40 joanes de duain de la casa de martin de duain en duain
 - 40 sebastian de cabalaga de la casa de cabalaga juron de herman
 - 40 joan lo pe de cybere de herman de herman de herman
 - 40 fern de alba original de herman
 - 40 anton gines natural desta villa
 - 40 pedro de seura nacio en nabarra de guerneta de duain
 - 40 nicolas de ormaegee hijo de pedro de ormaegee de la casa de ormaegee en ormaegee
 - 40 joanes de sañeñin ordo de la casa de sañeñin ordo de berastegi
 - 40 martin de arto de dependiente de arto de arto
 - 40 joanes de arto de la casa de arto de arto en guerneta
 - 40 d po hal de herman de la casa de herman de herman
 - 40 martin de herman dependiente de herman de herman
 - 40 esteban de herman de la casa de herman en guerneta

H

116

- 1 + martin de vera segui dependiente de la casa de vera segui
- 2 + martin de yruain dependiente de aubeta
- 3 + miguel de arguica de la casa de arguica en la casa
- 4 + miguel de la casa natural de esta villa dependiente de lasaca q se enabarra
- 5 + fern de la bastida dependiente de la casa de serio q probo su y dalgua con forme ala sonznanca de puzubico
- 6 + joanes de garayalde de la casa de garayalde en y arcua
- 7 + martin de galbe dependiente de vera segui q de joanes de galbe de albas
- 8 + diego de yruain dependiente de vera segui
- 9 + miguel de aleoria de puz de puz de aleoria
- 10 + fern de ane de puz de la casa de ane de puz de esta villa
- 11 + amadio de garayalde de la casa de garayalde en y arcua
- 12 + santa q de gurrueta menor en dias dependiente de la casa
- 13 + fern de aubeta dependiente de aubeta
- 14 + kristian de castanaga de la casa de castanaga en aubeta q de esta villa
- 15 + ber de nunguin de la casa de nunguin en aubeta
- 16 + nicolas de arzu de la casa de arzu en puz de aubeta
- 17 + fern de puz de la casa de puz de aubeta en aubeta
- 18 + domingo de boia hijo de joanes de boia de la casa de boia de puz de aubeta q de esta villa
- 19 + miguel de arzu de la casa de arzu de aubeta en aubeta
- 20 + pedro de arzu de la casa de arzu de aubeta en aubeta
- 21 + san joan de andracelain de la casa de andracelain en aubeta
- 22 + tomas de la casa de la casa de la casa de la casa en aubeta
- 23 + juanes de la casa de la casa de la casa de la casa en aubeta
- 24 + san joan de la casa de la casa de la casa de la casa en aubeta
- 25 + joanes de la casa de la casa de la casa de la casa en aubeta
- 26 + miguel de la casa de la casa de la casa de la casa en aubeta
- 27 + santia de la casa de la casa de la casa de la casa en aubeta
- 28 + anton de la casa de la casa de la casa de la casa en aubeta
- 29 + miguel de la casa de la casa de la casa de la casa en aubeta
- 30 + domingo de la casa de la casa de la casa de la casa en aubeta
- 31 + gaspar de la casa de la casa de la casa de la casa en aubeta
- 32 + calle de los estherlines con la habeta de san bicente
- 33 + joanes de sasoceta dependiente de la casa de sasoceta en la casa
- 34 + joanes de bustanga natural de puz de aubeta
- 35 + diego de ablanca q de natural de esta villa
- 36 + joanes de sorosa menor en dias de la casa de sorosa q de puz de aubeta
- 37 + joanes de sorosa mayor en dias de la casa de sorosa de puz de aubeta
- 38 + fern de cuabti de la casa de cuabti en aubeta q de esta villa
- 39 + joanes de sasoceta menor en dias de la casa de sasoceta en la casa
- 40 + domingo de alibar de la casa de alibar en yruain
- 41 + joanes de la casa de la casa de la casa de la casa en aubeta
- 42 + pedro de sasoceta de la casa de sasoceta en aubeta
- 43 + joan martin de la casa de la casa de la casa de la casa en aubeta
- 44 + joanes de la casa de la casa de la casa de la casa en aubeta

- 1 + Esteban de amitiaroz de la casa de amitiaroz en Durmista
- 2 + Joanes de berrobi de la casa de berrobi cañarrá en Durmista
- 3 + Miguel de crastegui de dependiente de berrobi
- 4 + Pedro de quilibasti de la casa de quilibasti de Durmista
- 5 + San Joan de Errayarca de la casa de Errayarca de Durmista
- 6 + Joanes de la cabal de la casa de la cabal en Durmista
- 7 + Lucas de erquicia de la casa de erquicia en Durmista
- 8 + Miguel de aricola de la casa de aricola en Durmista
- 9 + Pedro de lo perdi de dependiente de la casa
- 10 + San Joan de orosa de dependiente de orosa en Durmista
- 11 + Pedro de cajanib de dependiente de la villa de orosa
- 12 + Joanes de cajanib subermano de dependiente de orosa
- 13 + Pedro de Semial de natural de esta villa
- 14 + Pedro moron natural de esta villa probo sus dezia conforme a la ley de manica de oupubcoa
- 15 + Joanes de putarke de la casa de putarke en yrun
- 16 + Pedro de cegola de la casa de cegola en esta villa
- 17 + Joanes de arrendi de la casa de arrendi en el cauz
- 18 + Joanes de parciarena de la casa de parciarena en yrun
- 19 + Anton de loyca de la casa de loyca en el cauz

calle Denbeltran

- 20 + Domingo de orosa natural del pasaje
- 21 + Joanes de aricola de la casa de aricola en Durmista
- 22 + Domingo de quibusso natural del pasaje
- 23 + Domingo de gaminca natural de gaminca en villa franca
- 24 + San Joan de arayporri de la casa de arayporri en el cauz
- 25 + Esteban de arnie de la casa de arnie en yrun
- 26 + Martin de goicoeaga de la casa de goicoeaga en asti parava
- 27 + Joanes de yrad de la casa de yrad en yrun
- 28 + Joanes de berbera natural de quitaria
- 29 + Luis de egeberria de la casa de egeberria de durma
- 30 + San Joan de goyab de la casa de goyab en esta villa
- 31 + Joanes de gainta de la casa de gainta en yrun Durmista
- 32 + Ochoa de orrio de la casa
- 33 + Miguel de aricola de la casa de aricola en Durmista
- 34 + Martin de choa de la casa de choa en Durmista
- 35 + Sebastian de garrandub natural de esta villa
- 36 + Pedro de la patada de la casa de la patada en esta villa
- 37 + Martin de Errayarca de la casa de Errayarca de Durmista en Durmista
- 38 + Joanes de orosa de la casa de orosa en Durmista
- 39 + Domingo de Erra de la casa de Erra de Durmista
- 40 + Luis de la pastiear de la casa de la pastiear en Durmista
- 41 + Sebastian de sandraceluin de la casa de sandraceluin en asti parava
- 42 + Joanes de otalola de la casa de otalola en yrun
- 43 + Joanes de oiba de la casa de oiba en yrun
- 44 + Joanes de la rae di de la casa de la rae di en esta villa
- 45 + Juan de gario de la casa de gario en esta villa en la calle

- 111
- 1 + Joanes de acquirre de la casa de acquirre jurisdiccion desta Villa
 - 2 + Juan tin de raxta de la casa de raxta en cubieta jurisdiccion desta Villa
 - 3 + Esteban de gpa de la casa de gpa en cubieta
 - 4 + Joanes de pendi de la casa de lo pendi en y calte queta
 - 5 + Martin de sowa de la casa de sowa en huerueta
 - 6 + Miguel de sowa de la casa de sowa en la parte
calle de la triperua
 - 7 + Juan de lo cabal de la casa de lo cabal de jurisdiccion
 - 8 + Juan san Bical fari de la casa de al fari en la parte
 - 9 + Miguel de ayca de la casa de ayca en castona
 - 10 + Martin de nicola de la casa de nicola en castona
 - 11 + Joanes de ayca de la casa de ayca en castona
calle de amasorra la rix
 - 12 + Joanes de yruista de la casa de yruista en yruista
 - 13 + Xpo bal de yruista de la casa de yruista en yruista
 - 14 + Martin de lasca de la casa de lasca en yruista
 - 15 + Sebastian de ayca de la casa de ayca en yruista
 - 16 + Domingo de chebernia de la casa de chebernia en yruista
 - 17 + Sebastian de yruista de la casa de yruista en yruista
 - 18 + Antonin de la casa natural desta Villa
 - 19 + Joanes de ayca de la casa de ayca en yruista
 - 20 + Miguel de ayca de la casa de ayca en yruista
calle de Lamoleta
 - 21 + Joanes de chebernia de la casa de chebernia en yruista
 - 22 + Domingo de yruista de la casa de yruista en yruista
 - 23 + Joanes de yruista de la casa de yruista en yruista
 - 24 + Xpo bal de yruista de la casa de yruista en yruista
 - 25 + Joanes de yruista de la casa de yruista en yruista
 - 26 + Martin de yruista de la casa de yruista en yruista
 - 27 + Joan de mutio cabal de la casa de mutio cabal en yruista
 - 28 + Miguel de palares de la casa de palares en yruista
 - 29 + Miguel de alva de la casa de alva en yruista
 - 30 + Juan de yruista de la casa de yruista en yruista
 - 31 + Joanes de calalata de la casa de calalata en yruista
 - 32 + Miguel de yruista de la casa de yruista en yruista
 - 33 + Joanes de calalata de la casa de calalata en yruista
 - 34 + Juan de yruista de la casa de yruista en yruista
 - 35 + Pedro de alva de la casa de alva en yruista
 - 36 + Sebastian de alva de la casa de alva en yruista
 - 37 + Joanes de mantuola de la casa de mantuola en yruista
 - 38 + Domingo de yruista de la casa de yruista en yruista
 - 39 + Juan de yruista de la casa de yruista en yruista
 - 40 + Pedro de alva de la casa de alva en yruista

- 1 + sebastian de portu de la casa de portu en beldayaga
- 2 + tomas de berriual de natural
- 3 + pelagrin de surbuetá de la casa de surbuetá en oyarzun
- 4 + miguel deberri de la casa de berri en oyarzun en la calle de narica
- 5 + ascencio de bengoechea de la casa de bengoechea del ouainqui
- 6 + pedro de jeybar de dependiente de jeybar
- 7 + clemente de apueta hijo de martin de apueta de alpuerto
- 8 + miguel de arcadián de la casa de arcadián en oyarzun de tolosa
- 9 + Domingo de babaca de la casa de babaca en tolosa en oyarzun
- 10 + pedro de barrenegea de la casa de barrenegea en oyarzun
- 11 + pedro de la lara de natural
- 12 + jansanb de elabide de la casa de elabide en oyarzun
- 13 + pascoal de ariceta de la casa de ariceta en oyarzun
- 14 + pedro de arsaluco de la casa de arsaluco en oyarzun
- 15 + miguel de licaica de dependiente de tolosa
- 16 + carca de rixal de dependiente de rixal
- 17 + joanes de yuñeque de dependiente de arsaluco
- 18 + miguel de abata de la casa de abata en la casa de tolosa
- 19 + domingo de ysue de la casa de ysue en oyarzun
= calle del puyuelo
- 20 + domingo de abalásqueta de la casa de abalásqueta en tolosa
- 21 + androsio de berrialegui de la casa de berrialegui en tolosa
- 22 + esteban de ybargoyen de la casa de ybargoyen en oyarzun
- 23 + martin de ydoyen de dependiente de tolosa
- 24 + miguel de berrialegui de dependiente de berrialegui
- 25 + domingo de estibaos de la casa de estibaos en la casa de tolosa
- 26 + joanes de yruarte de dependiente de orea en tolosa
- 27 + joanes de soa de la casa de soa de beldayaga en surbuetá
- 28 + julian de soa de la casa de soa en oyarzun
- 29 + pedro de aguine de la casa de aguine en surbuetá
- 30 + maestre pedro de saba de natural
- 31 + joanes de tolosa de dependiente de orea en tolosa
- 32 + joanes de aguine de dependiente de la casa de aguine en lagunibon
ciudad de garica
- 33 + domingo de abariondo de la casa de abariondo en nabarra
- 34 + joanes de berrialegui de dependiente de garica en tolosa
- 35 + joanes de larraaga de la casa de larraaga en oyarzun
- 36 + domingo de arcaica de la casa de arcaica en oyarzun
- 37 + martin de garza de la casa de garza en oyarzun
- 38 + joanes de yruoyen de la casa de yruoyen en berrialegui
- 39 + domingo de la casa de la casa de la casa de la casa en tolosa
- 40 + sebastian de gil palde de dependiente de la casa de la casa
- 41 + joanes de abariondo de la casa de abariondo en oyarzun
- 42 + joanes de tolosa de dependiente de tolosa
- 43 + martin de pollon de la casa de pollon en oyarzun
- 44 + martin de calante de natural

118

- 1 + Joan pere de chabe dela casa de chabe en oyo
- 2 + Domingo de beheroyua de la casa de beheroyua en sus ualil
- 3 + petri de yncauneta de la casa de yncauneta en la villa de sus ualil en la parte que llaman baria
- 4 + miguel de suriebt natural
- 5 + joanes de la card de la casa de la card de juron esta villa
- 6 + flauen de cuab nabari de la casa de cuab nabari en oyarau
- 7 + joanes de yerrica de la casa de yerrica en bierastegu
- 8 + xpobal de amelbt hijo de xpobal de amelbt de la casa de amelbt en yuguelo Juridiccion de la villa
- 9 + petri de seraun seta de la casa de seraun seta juron esta villa
- 10 + petri de gcaun seta su hjo de la oya casa
- 11 + Los que bien en las cabanas fuera de la villa entre las dos murallas
- 12 + Joan de garay dependiente de la villa
- 13 + pedro de gueta de la casa de gueta de juron
- 14 + andres de yuarao de la casa de yuarao en bel bera
- 15 + joan pere de ben pego de la casa de ben pego en yuguelo
- 16 + Domingo de ben pego de la casa de ben pego en yuguelo
- 17 + pedro de san matet natural de esta villa
- 18 + joanes de beheroyua de la casa de beheroyua en sus ualil
- 19 + martin de cheberua de la casa de cheberua de oyarau
- 20 + Diego de la uia natural
- 21 + joanes de chate de la casa de chate en oya
- 22 + joanes de sequota de la casa de sequota en oya
- 23 + joanes de gadau de la casa de gadau dependiente de onduaba
- 24 + matos de aucabale Guño del pafte de esta villa
- 25 + Domingo de anst natural
- 26 + oas pad de fauks natural
- 27 + nicolas de amelb queta de la casa de amelb queta en gmetta juron esta villa
- 28 + eskban de parano de la casa de parano en oyarau
- 29 + miguel de yadaru dependiente de oyarau
- 30 + Domingo de gcaub en la casa
- 31 + martin de andia de la casa de andia en gcaub
- 32 + juan de andia dependiente de alayria
- 33 + joanes de sarobe de la casa de sarobe en cicaquirile
- 34 + joanes de yundin dependiente de gcaub
- 35 + martin san boyunomendi de la casa de yunomendi en la casa
- 36 + anton de san matet de la casa de san matet juron esta villa
- 37 + nicolas de aldes de la casa de aldes en juron esta villa

Los que avn quibengon a tener bienes nose conserido ni
 dos sin que Dmiero pueben suby dalquias

499


- 80
- 1 + Joanes del inca originario de santitela nabarro sol dado
 - 2 + Domingo o ardalaz nabarro
 - 3 + miguel de arribas panplones nabarro
 - 4 + pablo de yllasait nabarro en castilla
 - 5 + pedro de pruda nacio en nabarra de padre turiano
 - 6 + donno de arano nabarro sol dado
 - 7 + martin de castilla panplones nabarro
 - 8 + joan de marañon nabarro
 - 9 + joanes de urata dho dudo nabarro
 - 10 + joanes de urate originario de sacanabarro
 - 11 + joanes de laban nabarro
 - 12 + petri de lesica nauario nacio en la arte
 - 13 + joanes de aserbi nauario
 - 14 + pedro de arribas nabarro
 - 15 + joanes de yruan nabarro
 - 16 + martin de burria nabarro
 - 17 + joanes de burria nabarro
 - 18 + joanes de albuera de arribas de santitela nauario
 - 19 + pedro de lesica originario de santitela nauario
 - 20 + miguel de arano nabarro
 - 21 + joanes de la rila originario de la rila nabarro
 - 22 + miguel de arribas nabarro
 - 23 + joanes de poloncia cancion nabarro
 - 24 + joanes de yruan nabarro
 - 25 + joanes de miguel de arribas nacio en la rila originario de lesica nabarro
 - 26 + martin de albuera nabarro
 - 27 + joan martin de sol dado nauario
 - 28 + xpo bal de aguirre nabarro
 - 29 + joanes de albuera nauario
 - 30 + pedro de albuera nabarro
 - 31 + joan de casanueva nabarro
 - 32 + domingo de arano originario de lesica nabarro
 - 33 + joanes de arano de lesica nabarro
 - 34 + pablo de yruan nabarro
 - 35 + joanes de arano originario de lesica nabarro
 - 36 + joanes de albuera de aranda nabarro
 - 37 + juan de lesica nabarro
 - 38 + miguel de arano nabarro
 - 39 + martin de yruan de burria nabarro
 - 40 + martin de arano nabarro
 - 41 + joanes de albuera nabarro
 - 42 + joanes de arano nabarro
 - 43 + joanes de albuera nabarro
 - 44 + martin de albuera nabarro
 - 45 + joanes de yruan originario de arribas nauario
 - 46 + xpo bal de lesica nabarro
 - 47 + joanes de arribas de arribas de arribas nauario
 - 48 + pedro de arribas originario en la rila nabarro
 - 49 + martin de albuera originario de arano nabarro

119

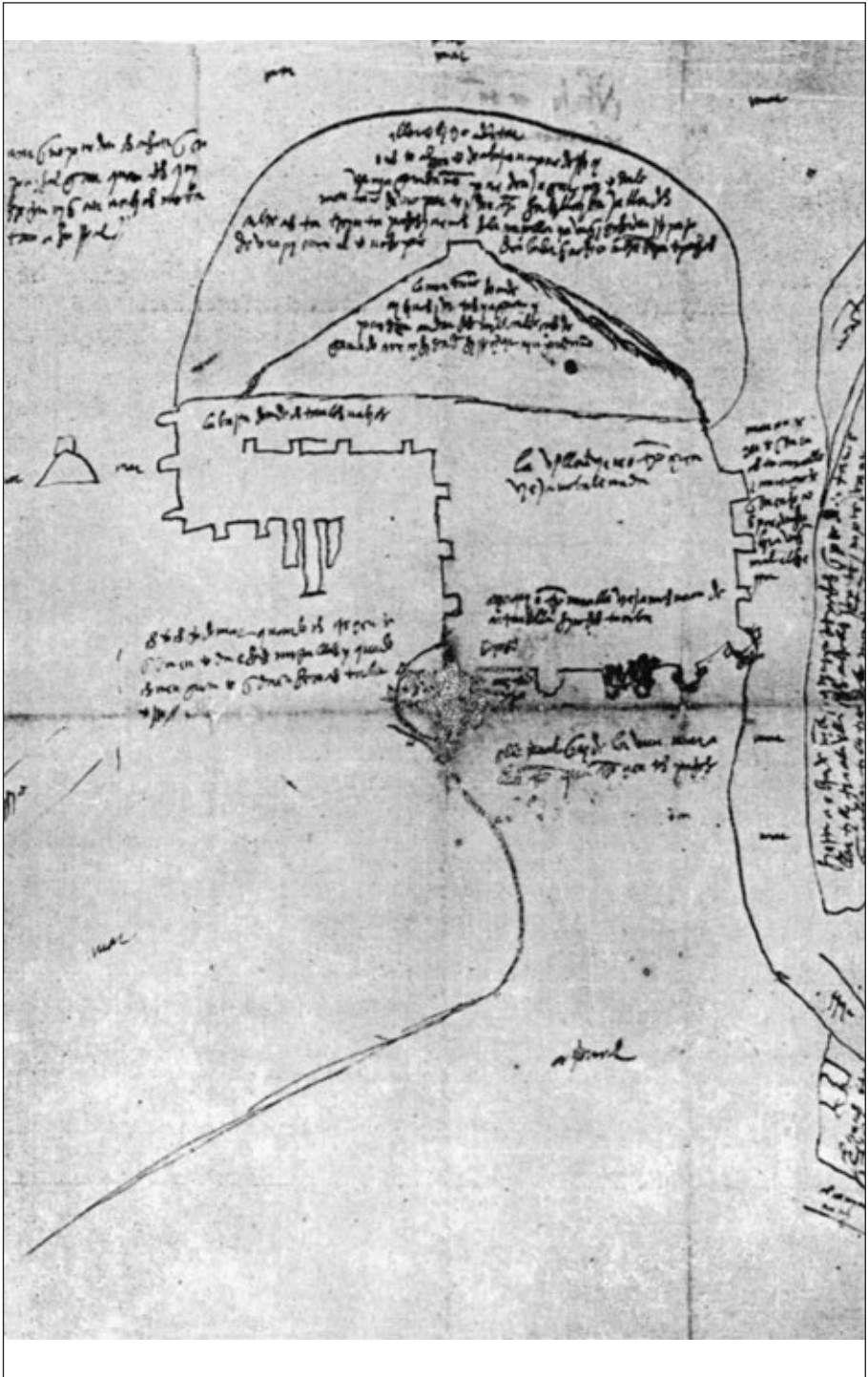
- 1 + pedro de galtri nabarro
- 2 + pedro de aldiabi nabarro
- 3 + miguel de aldiabi nabarro
- 4 + juanes de rines natural de san sebastián nabarro
- 5 + Garcia de lasca nabarro
- 6 + xpo bal de aguirre originario de san sebastián nabarro
- 7 + pedro de lecu de rines nabarro
- 8 + maestre pan ansa de rines nabarro
- 9 + pedro de rines nabarro
- 10 + juanes de aldiabi nabarro
- 11 + juanes de aldiabi nabarro
- 12 + joan noel de rines nabarro
- 13 + juanes de rines nabarro
- 14 + guillem de rines nabarro
- 15 + dominico de rines nabarro
- 16 + juanes de rines nabarro
- 17 + juanes de rines nabarro
- 18 + juanes de rines originario de rines nabarro
- 19 + juanes de albi de rines nabarro
- 20 + pedro de rines de rines nabarro
- 21 + martin de rines natural de rines nabarro
- 22 + joan de rines nabarro
- 23 + pedro nabarro hijo de joan nabarro
- 24 + miguel de rines natural de rines nabarro
- 25 + juanes de rines nabarro
- 26 + juanes de rines nabarro
- 27 + ana de rines de rines nabarro
- 28 + juanes de rines nabarro
- 29 + juanes de rines nabarro
- 30 + joan pere de rines nabarro
- 31 + sebastian de rines nabarro
- 32 + fernando de rines nabarro
- 33 + miguel de rines nabarro
- 33 = los originarios que viven en esta villa naturales de rines y sus hijos
- 34 + antonio de rines hijo de amariu de rines
- 35 + ojea de rines de rines en rines
- 36 + juanes de rines de rines
- 37 + martin de rines de rines
- 38 + joan de rines de rines
- 39 + pedro de rines de rines
- 40 + juanes de rines de rines
- 41 + martin de rines de rines
- 42 + juanes de rines de rines
- 43 + martin de rines de rines
- 44 + guibano de rines de rines

- 28
- 1+ Joan Durumfrances
 - 2+ munjun delprat frances
 - 3+ guillem de ros frances
 - 4+ julian deynida sifo de arnast guillem frances
 - 5+ anjubin frances
 - 6+ joanes de anjubin su sifo frances
 - 7+ joanes de purvienpau frances
 - 8+ esteban de casand ba de beaurib frances
 - 9+ arnast canicero frances
 - 10+ petri de sauregui nabario o frances *Paro de giron*
 - 11+ pierce de somar frances
 - 12+ bernart abilee frances
 - 13+ joanes de rauso frances
 - 14+ joan frances
 - 15+ petri de elaja originario de sanper o curat en francia
 - 16+ joanes de elaja de sifo frances nacido en esta villa
 - 17+ joan deloma frances
 - 18+ lule de aneros frances
 - 19+ joan de cambrino frances
 - 20+ esteban de beaurib frances nacido en esta villa
 - 21+ petri de ce larain frances
 - 22+ miguel de anjubin frances
 - 23+ ~~joan frances~~ *frances nacido de peleta en francia*
 - 24+ joan pereb de garro frances
 - 25+ joan de bayona frances
 - 26+ joanes de cubi oray frances
 - 27+ joanes de celana de cano tierra de la ort en francia
 - 28+ juan juli frances tiene su origen
 - 29+ salbador de burdin frances
 - 30+ masote jurian de bal dres frances
 - 31+ passat de la just sifo de amenij de la just frances
 - 32+ martin semenaut natural de burdeos frances
 - 33+ joan de salamon frances
 - 34+ pero de la ylesia frances
 - 35+ sebastian de anjubin sifo de anjubin frances
 - 36+ mase frances barra de meso nero frances
- Los Vecinos de esta Villa que son origina-
rios de Vizcaya e los asturianos e galles
e aragoneses que viven en ella
- 37+ tomas de sarría natural de bitoria
 - 38+ martin de lenda de biscaina soldado
 - 39+ baltasar pereb de llerena natural de bitoria
 - 40+ rui balque de portuque soldado
 - 41+ ciquir de sella de aragon

- 120
- 1 + per me deacosta balenciano
 - 2 + Juan de bal dibiso natural de uioja de f. de
 - 3 + san joan de tremera asturiano
 - 4 + carlos berdesora conue
 - 5 + joan martin de verdeal natural de bilbao
 - 6 + rodrigo de ardo que natural de eamie
 - 7 + miguel de conati natural de onati
 - 8 + joan gallego natural de muris
 - 9 + pedro de surquiter castellano
 - 10 + alonso gallego
 - 11 + joan de senda biscoaino
 - 12 + nicolas de huique flamenco
 - 13 + joanes de ybarola biscoaino
 - 14 + correa soldado
 - 15 + joan yres yerno de al dapa
 - 16 + gaspar portuques
 - 17 + martin de la cinda soldado castellano
 - 18 + diego de lerpanca biscoaino soldado
 - 19 + alfonso de urabio medico castellano
 - 20 + martin de scorua alabes
 - 21 + bartolome balentin ginobes
 - 22 + joan ceciliano leban alieco
 - 23 + maestre pedra de lu borna flamenco
 - 24 + martin de lorua biscoaino
 - 25 + joan de rubas gallego
 - 26 + antonio mallor quin soldado
 - 27 + joan rodriguez de asturias
 - 28 + gregorio de pontones natural de balmasca
 - 29 + santia go de sumitia biscoaino
 - 30 + joan de justicia soldado
 - 31 + conis de galba yres
 - 32 + lope de cubia biscoaino
 - 33 + pedro de clonaga biscoaino
 - 34 + pedro de pontones gallego
 - 35 + domingus de cardas gallego
 - 36 + lorencio de stora gallego
 - 37 + fern de camora castellano
 - 38 + simon de sosa portugues
 - 39 + martin peres de canigoca aragones
 - 40 + joan de oña castellano
 - 41 + conis de gelberia natural de litoria
 - 42 + pedro de santo domin go natural de domin go de la calca de

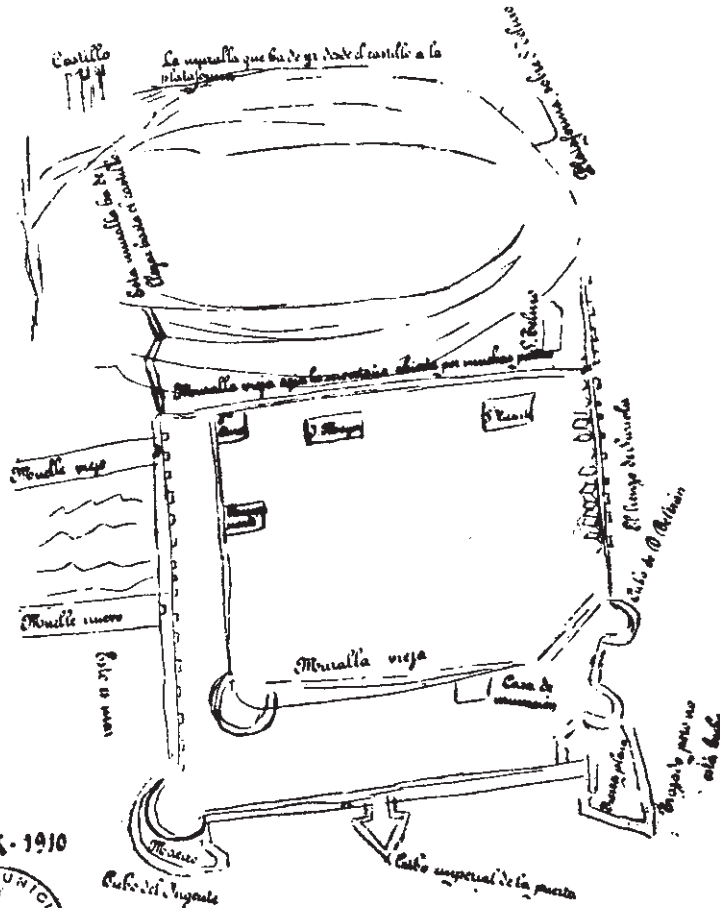
- 
- 4+ pedro de aicos natural de aicos
 2+ martin de ezeberria bi Beaino
 3+ tomas de castre sastre bi Beaino
 4+ martin de armandi alabes
 5+ pedro de posada asturiano
 6+ pedro gallejo natural de Cibera
 7+ san joan de macaya bi Beaino soldo
 8+ barto lome bautista Galenciano
 11+ joan de balbastro natural de aragoa
 12+ joan de posada asturiano
 11+ rodrigo ortiz de pinosa artilero
 12+ joan marin aragones soldado
 13+ cornicles flamenco
 14+ perbes ynoles fue buyenda del santo fies
 15+ barto lome de illalobos
 16+ joan de carata natural de mianda de bio
 17+ baldelucgo soldado castellano
 18+ martin de bicuina natural de sonati
 19+ pedro de pya alabes
 20+ paco me dinobes
 21+ simon de cornoca bi Beaino
 22+ pedro de murguia bi Beaino
 23+ martin de san lorenzo natural de sonati
 24+ xpo gal de san lorenzo natural de sonati
 25+ joan de oaco natural de asturias
 26+ domingod de la uca bi Beaino
 27+ galon de murguia natural de sonati
 28+ joan de funil aragones soldo
 29+ joanico de arido gallego
 30+ pedro de la andrua natural de castro del valle de lenda
 31+ alonso lopes de tiroaga natural de galbia
 32+ martin moiron natural de uja
 33+ fernando de casto soldado
 34+ pedro de sabando natural de alaba
 35+ guillem jay ynoles
 36+ enrique martelin ynoles
 37+ pedro de murguia bi Beaino de lorio
 38+ domingod de Denapera sonoreto
 39+ diego de yepes castellano
 40+ joan maria natural de coraca
 41+ san joan de aratia bi Beaino de illao
 42+ simon flamenco soldado
 43+ mato lome ricardo

- 1 + Joan de ybarona Biscaino soldado
- 2 + Sorbiano soldado
- 3 + Joan de parlaya capataz de los puertos
- 4 + Juan de corripca soldado
- 5 + Joan de malaga andaluz
- 6 + Andres de gardey Biscaino
- 7 + Diego de badiu nuevo natural de logaño
- 8 + Enrique colens. Dijo de su parentesco nascido en esta villa
- 9 + Jaque de somalecha Biscaino
- 10 + Martin de la Cruz natural de la provincia
- 11 + Domingo de los rios natural de alabañes en esta villa
- 12 + Antonio pascos
- 13 + petronio de bigelub soldado
- 14 + Juan de las yres de ylaranda
- 15 + Juan de la valla natural de ylaranda
- 16 + Joan de campos natural de miranda del br.
- 17 + Pedro de la manada gallego
- 18 + Martin de murus gallego
- 19 + Martin yre natural de ylaranda
- 20 + Gregorio nuñs de posada natural de medina de riu seco
- 21 + Juan de esparña yres
- 22 + Juan de pelopub de durango Biscaino soldado
- 23 + Juan de serpinosa asturiano
- 24 + Juan de los rios martin de culoga natural de araca en bibein
- 25 + Juan de llarub natural de loru en bibein y soldado
- 26 + Joan de arandio Biscaino
- 27 + Martin de hega Biscaino de dorio soldado
- 28 + Diego de camora
- 29 + Joan de asuathis cinobelime de falco nelro
- 30 + Juan de bobee de riu seco el qual vino por el dolo que se ha de
 con el de la villa de secretario y dia castel biaz de riu
- 31 + Benito alderon natural de asturias
- 32 + al estadoro de riu de origen de asturias
- 33 + San Joan de la pusa natural de alabañes
- 34 + Domingo de agaña Biscaino de el pbao
- 35 + oracion de pasafe
- 36 + Anton de arsu dependiente de conca en el reyno de oronada
- 37 + alonso de yruñe de natural de arano natural
- 38 + miguel de enbuns natural de pasafe de esta villa
- 39 + Domingo de bilbao natural de esta villa
- 40 + San Juan de larua de viqueque
- 41 + Pedro de aranguen
- 42 + Juanico de rio pescador
- 43 + Joan fernandez de yruñe



Plano de la fortificación de Sebastián

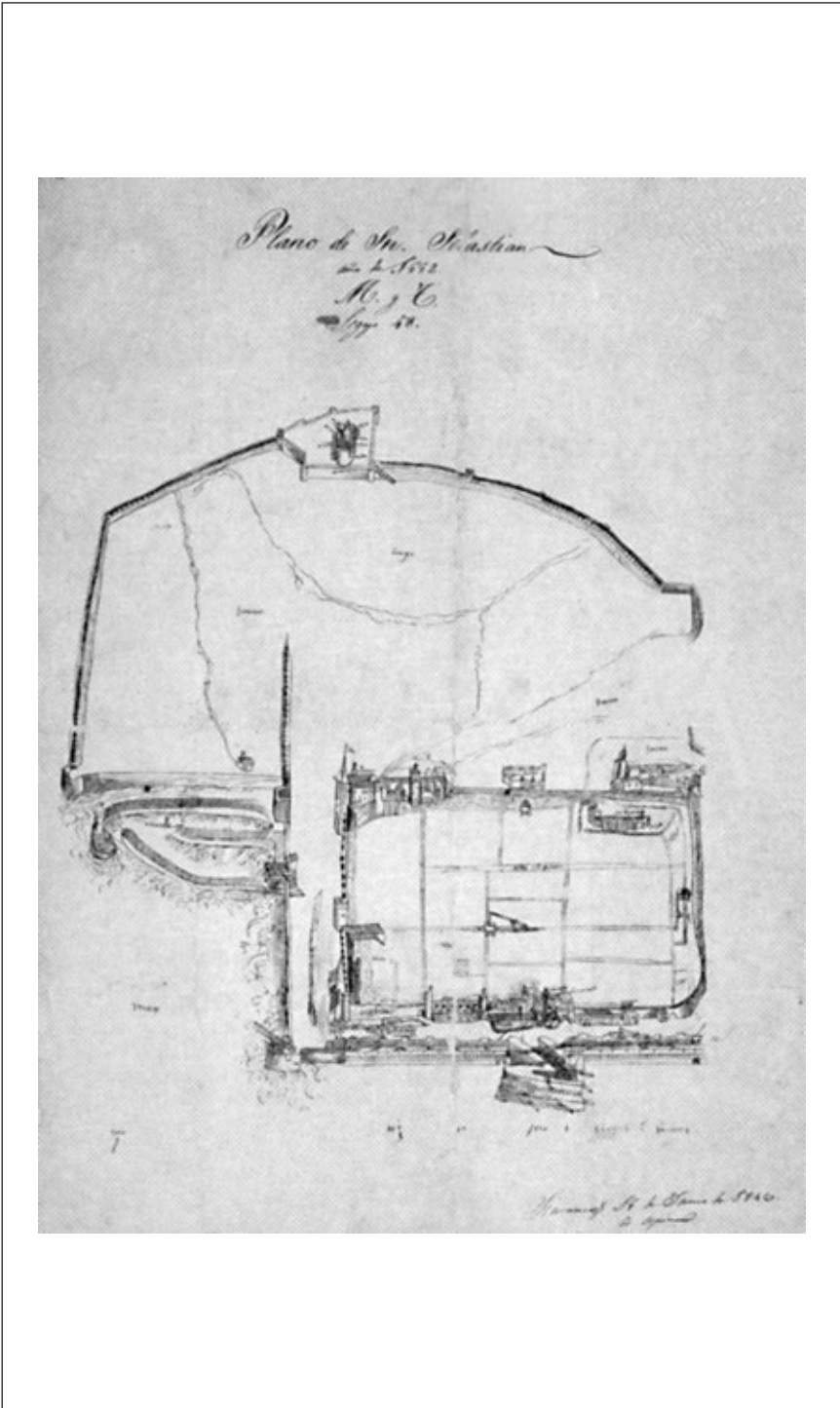
con el proyecto de cerrar la montaña remitido á la corte por el capitán Villaluziel
 el día de del castillo de dicha villa acompañando á una carta de de Febrero de
 Copiado en el recibio de imancacion por el entonces capitán de Ingenieros
 unán de ojo. Se encuentra dicho plano en la sección de estado legajo folio



Sección 6-X-1910



IMPRESO EN LA OFICINA DE ESTADÍSTICA
 DE LA DIRECCIÓN DE ESTADÍSTICA
 DE SAN SEBASTIÁN



Las variantes en el Padrón Posterior editado por Fausto Arocena

Fausto Arocena en su libro *“Nuestra pequeña historia”*. (Donostia 1961), incluyó en sus pp. 30 a 49, un capítulo titulado “Un documento importante para la Historia Donostiarra”.

En dicho trabajo, transcribió una versión del Padrón de San Sebastián de 1566. Esta copia posterior a dicho año, pues contiene referencias a los años 1568 y 1569) presentaba algunas variantes en relación al original. Por una parte, aparecían vecinos que no figuraban en la anterior y por otra, añadía a otros moradores datos de gran interés, principalmente genealógico.

Estos nuevos vecinos y los que aparecen con variaciones respecto al original, son los que a continuación voy a transcribir aquí tal y como aparecen en la versión del trabajo de F. Arocena.

Los demás vecinos de esta copia, aparecen de igual manera que en el original, por lo que no he considerado de interés volverlos a escribir aquí.

Así pues, lo que viene a continuación, son sólo aquellos nuevos vecinos que no aparecen en el original y aquellos que presentan alguna novedad o variación.

- Don Juan de Idiaquez. Descendiente de la casa de Idiaquez en la tierra de Anceta, jurisdicción de la Villa de Tolosa. Vino el Secretario Idiaquez, su padre, a esta Villa a casarse con Doña Geronima (en blanco), su madre, hija legítima del Bachiller Miguel Perez de Hertia.
- Francisco de Mutiloa, natural de Pamplona, hecha en Navarra su hidalguía, presentado en Regimiento. Está admitido. Vino el mismo a casar a esta Villa con Barbara de Inda, hija legítima de Juan de Inda y María Beltrán de Yrrebi (sic.).
- Miguel de Blancaflor, jurado. Hijo legítimo de Miguel de Blancaflor.
- Juan Lopez de Aguirre, alcalde. No tiene casa en Guipúzcoa. Frances, gascón de tierra de luteranos. Hay hedor de valladares e luebaquias. (Esto último, versión euscara libre de lo primero).
- Jofre de Valencegui. Descendiente de la casa de Valencegui en Zarauz. Vino a casar a esta Villa con María Andrés de Aya.
- Miguel de Oyaneder, hijo legítimo de Juanes de Amezqueta. Nació él y su padre en la Artiga en la dichamezqta. (sic).
- Pedro de Goarnizo Arriaga, hijo espurio de Pedro de Goarnizo. Se casó con Juana de Galbán.

- Miguel de Blancaflor, menor en dias, hijo legítimo de Marqués de Blancaflor, nieto de Miguel de Blancaflor, bisnieto de Domingo de Blancaflor. No hay casa.
- Marqués de Blancaflor, su hijo legítimo de Miguel de Blancaflor, nieto de Domingo de Blancaflor, bisnieto de Michelot de Ju^o(sic) (Juan), alias Blancaflor, nacidos en esta Villa.
- Julián Martínez de Burbo. Nació en la Villa él y su padre e abuelo, según notorio. Dependen de Biscaya.
- Martín de Santiago, hijo legítimo de Miguel de Santiago, Regidor, descendiente de la casa de Martín Miche en el Pasaje de la parte de Fuenterrabía.
- Bartolomé de Hernando. Nació en esta Villa él y su padre y abuelo.
- Miguel de Urbietta. Nació en esta Villa él y su padre. Descendiente de la casa de Urbietta en Oyarzun.
- Miguel de Santiago, Regidor. Nació en esta Villa él y su padre. Dependiente de la casa de Martín Miche en el Pasaje de la parte de Fuenterrabía.
- Esteban de Santiago, hijo legítimo de Miguel de Santiago. Nació en esta Villa él y su padre y abuelo, descendiente de la casa de Martín Miche en el Pasaje de la parte de Fuenterrabía.
- Bartolomé de Villafranca. Nació en esta Villa él y su padre. Natural.
- Sebastián de Elduayen, hijo legítimo de Sebastián de Elduayen. Nació en esta Villa.
- Francisco de Aranburu, hijo legítimo de Joanes de Aranburu, nieto de Joanes de Aranburu, Preboste que fué en esta Villa. Dependiente de la casa de Aranburu.
- Luis de Blancaflor, hijo legítimo de Miguel de Blancaflor, nieto de Domingo de Blancaflor, bisnieto de Michelot, alias Blancaflor, nacidos en esta Villa. No hay casa.
- Joanes de Añorga, hijo legítimo de la Casa de Añorga en la Artiga vieja, jurisdicción desta Villa.
- Jofre Ibañez de Yarça. Descendiente de la casa de Yarça Echea en la Villa de Zarauz. Vino a casar a esta Villa.
- Martín de Aliri, hijo legítimo de Martín de Aliri. Nació en esta Villa él y su padre y abuelo. Descendiente de la casa de Aliri en Zubieta, jurisdicción desta Villa.

- Paulo de Torrano, natural e originario de esta Villa. Nació él y su padre en esta Villa.
- Pedro de Aranguren, hijo legítimo de Pedro de Aranguren, cantero, descendiente de Aya. Nació en esta Villa.
- Luis de Liçarça, escribano. Nació en esta Villa él, su padre y abuelo. Descendiente de la casa de Liçarça-buru, jurisdicción de la Villa de Tolosa.
- Sebastián de Arruti. Nació en esta Villa. Descendiente de la casa de Arruti en la Universidad de Aya. Vino a casarse a esta Villa su padre.
- Juanes de Aranbarri, hijo legítimo de la casa de Aranbarri, jurisdicción desta Villa.
- Pedro de Chapelategui. Depende de la casa de Chapelategui en la Universidad de Berrobi, jurisdicción de Tolosa.
- Antonio de Luscando, natural de Salvatierra de Alava. Nació el padre y abuelo en esta Villa.
- Martín de Liçarça, cirujano, hijo legítimo de Martín de Liçarça, cirujano. Nació en esta Villa. Dependiente de Liçarça, jurisdicción de Tolosa.
- Miguel de Hurria. Dependiente de Hurria en la tierra de Labort, en Francia. Nació en esta Villa él y su padre. Según notorio, depende de fuera destes reinos.
- Miguel de Blancaflor, hijo legítimo de Miguel de Blancaflor. Nació en esta Villa él y su padre, agüelo y bisabuelo.
- Juan de Saroe. Nació en esta Villa él y su padre e abuelo Dependiente de la casa de Saroe, en Usurbil.
- Domingo Hernández de Olaçabal, natural de Azpeitia. Descendiente de la casa de Olazabal en jurisdicción de la Villa de Tolosa. Vino a casar a esta Villa con Lorenza de Iturriçaga.
- Juan de Blancaflor. Nació en esta Villa él y su padre y agüelo y bisabuelo y tartara-agüelo.
- Pedro de Lazcano Sagastiçar, natural y originario desta provincia. Nació en esta Villa él y su padre. Dependiente de la casa de Sagastizar en Belaunza, jurisdicción de la Villa de Tolosa.
- Tomás de Irigoyen. Nació en esta Villa. Dependiente de la casa de Irigoyen en Zubieta, jurisdicción desta Villa.

- Hernando de Aguirre. Descendiente de la casa de Aguirre en Deva. Vino a casar a esta Villa el año de 1569 con Mari Sanz de Arizmendi.
- Martín Pérez de Arvelaiz. Dependiente de la casa de Arbelaiz en Irún Uranzu, jurisdicción de la Villa de Fuenterrabía. Nació en esta Villa. Vino a casar su padre Joanes de Arbelaiz.
- Onofre (de Zuazo). Dependiente de la casa (de Zuazo). Nació en el Pasaje desta Villa él y su padre, jurisdicción desta Villa. Murió el año de 1568 en Tierranova, siendo capitán en el galeón de Oquendo e Baltasar de Lerchundi.
- Pero Martínez de Funita. Dependiente de la casa de Munita en la Universidad de Urnieta, jurisdicción desta Villa. Nació él y su padre y agüelo en esta dicha Villa.
- Cristóbal de Candategui. Dependiente de la casa de Zandategui en Gabiria, jurisdicción de la Villa de Segura. Vino a casar a esta Villa.
- Juan López de Aliri, Regidor. Nació en esta Villa él y su padre. Dependiente de la casa de Aliri, jurisdicción desta Villa en Zubieta.
- Sancho de Engómez, natural originario antiguo. Nació en esta Villa él y su padre y agüelo.
- Luis de Plaçaola. Descendiente de la casa de Plazaola en término de Berastegui, jurisdicción de Tolosa, Regidor del dicho año de 1566.
- Juan de Arriola. Dependiente de la casa de Saria en Aguinaga; jurisdicción de Usúrbil. Vino a casar a esta Villa él y su padre con otros dos hijos. Dependiente de Deva de la casa de Arriola en Iciar todos ellos.
- Antón de Hurbieta, hijo legítimo de Tomás de Urbieta. Nació en esta Villa él y su padre. Descendiente de la casa de Urbieta en Oyarzun.
- Domingo de Liçarça, alias “Torillo” natural desta Villa. Nació él y su padre en esta Villa.
- Juan de Herausso. Nació en esta Villa y su padre y abuelo. Dependiente de la casa de Erauso en término de Urnieta, jurisdicción de Asteasu.
- Domingo de Aguirre, carpintero. Dependiente de la casa de Aguirre, jurisdicción desta Villa.
- Miguel de Achega. Nació en esta Villa. Natural dependiente de Usúrbil. Hijo legítimo de Antonio de Achega, mayor en dias, y de doña Sancha de La Torre, junto al campanario en esta Villa.
- Bartolomé de Pontica. Dependiente de la casa de Pontica en Rentería. Nació en esta Villa él y su padre.

- Domingo de Illarregui. Depende de la Villa de Tolosa. Nació en esta Villa. Vino su padre a casarse.
- Juanes de Hualde, alias Toledo. Depende de la casa de Hualde en Berastegui.
- Simón de Caminos depende de la casa de Caminos en Zarauz. Nació en esta Villa, hijo legítimo de Simón de Caminos.
- Martín de Hernando, alias Martiecho. Nació en esta Villa él y su padre. Natural.
- San Juan de Martiecho, alias de Hernando. Hijo legítimo de Martín de Hernando. Nació en esta Villa él y su padre y abuelo.
- Antón de Goyaz. Dependiente de la casa de Goyaz de yuso. Nació en esta Villa y su padre Gregorio de Goyaz, jurisdicción de esta Villa.
- Miguel de Blancaflor, marinero. Nació en esta Villa él y su padre y abuelo Blancaflor.
- Juanes de Gavidí o Alquiza, natural desta Villa, oregonario antiguo della.
- Miguel de Santiago, hijo legítimo de Miguel de Santiago. Nació en esta Villa él y su padre e abuelo. Dependiente de la casa de Mimich en el Pasaje de parte de Fuenterrabía.
- Santiago de Jaén. Nació en esta Villa. Su padre soldado de don Beltrán de çama (¿Ezama?). Vino. No tiene origen.

Índice alfabético de Alias del Padrón de 1566

Blamer Flor: 15.	Torillo: 66.
Eskorza: 122.	Toro: 95.
Goroso: 305.	Txulotzo: 488.
Martietxo: 86, 87.	Zornoza: 38.
Toledo: 249, 276.	

Índice alfabético de apellidos del Padrón de 1566

Abalzisketa: 418.	Amezti: 110, 226, 371, 450.
Abiles: 586.	Amitisarobe: 180.
Aburruza: 201.	Amitisaroe: 314.
Acosta: 615.	Andueza: 554.
Aduna: 198.	Angros: 592.
Agirre: 15, 74, 146, 214, 359, 427, 430, 507, 514, 536.	Aniz: 482.
Agorreta: 265, 405.	Anizketa: 279.
Agrido: 685.	Anjubin: 579, 580, 596, 608.
Aierdi: 173, 217.	Anoeta: 282.
Aiet: 137.	Anpo: 511.
Aizarna: 367, 369.	Ansa: 538.
Alberro: 497, 549.	Araeta: 360.
Albisua: 211.	Araiz: 21, 525.
Albiztur: 127, 394.	Arana: 77.
Aldabalda: 252, 393.	Aranburu: 196.
Alegria: 278.	Arandio: 725.
Alfaro: 366.	Araneta: 149.
Aliri: 33, 151.	Aranguren: 740.
Aliria: 387.	Arano: 169, 485, 499, 521.
Alcaizaga: 208.	Aranzadi: 223.
Alkiza: 90, 115, 246, 294.	Aranzibia: 253.
Almorza: 236.	Arbelaitz: 52.
Alonso: 624.	Arbide: 244.
Alsua: 185.	Arburola: 266.
Altube: 378.	Arcos: 657.
Alzega: 4.	Areizti: 560.
Alzibar: 309.	Areso: 155, 501, 570.
Alzolaras: 108.	Areztegieta: 182.
Amada: 561.	Areztigieta: 58.
Amasa: 62.	Argarate: 138.
Amasorrarain: 105, 136.	Arizabalo: 466.
Amezti: 109, 190.	Arizeta: 411.
Amezketa: 179, 469.	Arizmendi: 106, 288, 330.
	Arizola: 334, 346, 368.

- Armendi: 660.
 Armozategi: 111.
 Arnadt: 583.
 Arnal: 481.
 Arola: 229, 230.
 Aroztegi: 620.
 Arpide: 377.
 Arratia: 697.
 Arratola: 147.
 Arratzain: 434.
 Arriola: 11, 59, 63, 64, 373.
 Arrue: 338.
 Arruti: 36.
 Arsalud: 412.
 Arsu: 285, 735.
 Artetxe: 548.
 Artikutza: 559.
 Artxega: 75.
 Arzabaleta: 150.
 Artzadun: 123, 406.
 Astina: 733.
 Asuain: 728.
 Aunztegi: 289.
 Azkarate: 247.
 Azkaratezabal: 199.
 Azkonobieta: 398.
- Babaza: 407, 416.
 Baiona: 598.
 Balbastro: 665.
 Baldelerche: 673.
 Baldes: 479.
 Baldibieso: 616.
 Baldres: 603.
 Balentegi: 439.
 Balenzegi: 8, 204.
 Balerdi: 20.
 Barkardaztegi: 250.
 Barradt: 609.
 Barrenetxea: 408.
 Barrionuevo: 706, 709.
 Bautista: 664.
 Baztan: 490.
 Bearriz: 594.
 Beinza: 480, 498.
 Bengoetxea: 37, 40, 403, 457, 458.
 Bera: 402.
- Beramendi: 546.
 Beraskoiz: 572.
 Berastegi: 83, 102, 270, 316, 419.
 Berdejo: 618.
 Berganza: 632.
 Bergara: 422.
 Berraiarza: 72, 267, 318, 350, 444, 460.
 Berrasoeta: 85, 100, 101, 143, 176, 299.
 Berrobi: 222, 256, 315.
 Bertiz: 555.
 Beruete: 545.
 Bikuña: 674.
 Bilbao: 738.
 Blancaflor: 15, 89, 303.
 Bostirieta: 216.
 Bravo: 633.
 Bulla: 714.
 Bundin: 602.
 Bunita: 54.
 Buztanga: 302.
- Calderon: 730.
 Camino: 593.
 Caminos: 84, 195, 300.
 Campos: 715.
 Caramandal: 716.
 Cardel: 161, 165, 177, 512.
 Casanoba: 573, 582.
 Casanueva: 170, 510, 569.
 Castro: 689.
 Colens: 707.
 Colomar: 585.
 Comeni?: 699.
 Cornieles: 669.
 Corrobedo: 157.
 Cortes: 628.
 Cruzat: 142.
- Durandegi: 68.
 Durango: 144.
 Durume: 575.
- Efautes: 112, 468.
 Eginegi: 415.
 Egoabil: 472.
 Egurpide: 80.

- Egurregi: 530.
 Eibar: 404.
 Ekogora: 158.
 Elduain: 257.
 Eleizalde: 332.
 Eleizondo: 550.
 Egurregi: 530.
 Elorriaga: 638, 647.
 Enbuns: 737.
 Engomez: 56.
 Eraunseta: 451, 452.
 Erauso: 73, 141, 297, 587.
 Erenoza: 625.
 Erkizia: 320.
 Erreturbi: 254.
 Errezil: 414.
 Errezu: 132.
 Erzilla: 82.
 Eskalante: 442.
 Eskoriaza: 634.
 Eskorza: 145.
 España: 720.
 Espinosa: 667, 722.
 Estanga: 519.
 Estella: 614.
 Estibaos: 423.
 Estor: 16, 19.
 Estora: 650.
 Estremera: 617.
 Echabe: 113, 164, 251, 428, 443, 463.
 Etxabri: 531.
 Etxalar: 524.
 Etxaniz: 324, 325.
 Etxazarreta: 67, 117.
 Etxeberri: 210, 215, 259.
 Etxeberria: 342, 374, 379, 461, 492,
 515, 600, 655, 658.
 Etxemendi: 556.
 Ezkurra: 262, 495, 496.
 Ezogora: 158.

 Fautes: 112, 468.
 Fernandez de la Piedra: 65.
 Funiz: 684.

 Gabirondo: 431.
 Gacome: 676.

 Gaiangus: 296.
 Gainza: 336, 344, 523.
 Galardi: 90.
 Galarraga: 9, 12, 28, 29, 241, 391.
 Galarza: 386.
 Galbai: 186, 645.
 Gallardia: 540.
 Gallego: 622, 662.
 Ganboa: 295.
 Gantxaegi: 206.
 Garagarza: 272.
 Garai: 453.
 Garaialde: 275.
 Garaigorri: 337.
 Garano: 470.
 Garibai: 702, 705.
 Garrandiz: 348.
 Garro: 71, 183, 345, 358, 597.
 Garziarena: 331.
 Gaspar: 630.
 Gazo: 681.
 Gerbes: 670.
 Gilisasti: 317.
 Gines: 261.
 Ginobes: 729.
 Giron: 205.
 Goiaga: 565.
 Goiaz: 88, 126, 343, 396, 675, 710.
 Goicoetxea: 339.
 Goizueta: 93.
 Golorriaga: 502.
 Guarnizo: 1, 2.
 Guillem: 578.
 Gurpide: 80.

 Heredia: 96.
 Hernando: 25, 86, 87, 166.
 Hernialde: 26, 70, 326, 400.
 Hondarrabia: 465.
 Horbigano: 701.
 Hoza: 726.
 Huacue: 130.
 Hualde: 249, 276.
 Hubreque: 626.
 Hundin: 476.

- Iarza: 32, 194.
 Ibaneta: 162.
 Ibargoien: 420.
 Ibarona: 700.
 Ibarra: 277.
 Ibarrola: 627.
 Idiakez: 5, 729.
 Idigoien: 421.
 Idoiaga: 520.
 Ielarreta: 212.
 Igeldo: 335.
 Igola: 380.
 Igurrola: 397.
 Illarregi: 543, 544.
 Illumbe: 134.
 Inda: 578.
 Intxaurreta: 445.
 Inza: 557.
 Iparagirre: 390.
 Iradi: 340.
 Irazusta: 432.
 Ires: 629, 713, 718.
 Iriarte: 424, 489, 494, 526, 539, 551, 571.
 Iribarren: 503.
 Iribarri: 471.
 Irigoien: 129, 131, 436.
 Irola: 154, 383, 513.
 Irurain: 271.
 Isasa: 234.
 Isturizaga: 120.
 Issue: 417.
 Iturbide: 566, 736.
 Iturmendi: 742.
 Iturralde: 286.
 Iturrao: 456.
 Iturrieta: 193, 370.
 Iturriza: 232, 235, 449.
 Iurramendi: 477.
 Iurrita: 50.
 Izaur: 563.
 Izkoa: 547.

 Jaen: 92.
 Jauregi: 245, 584.
 Jauregi-ondo: 264,

 Jay: 691.
 Juli: 601.

 Kale: 76, 728
 Kastañaga: 283.
 Katxola: 237, 329.

 La Dreda: 631.
 La Iglesia: 607.
 La Just: 564, 604.
 Labaien: 533.
 Labastida: 103, 274.
 Laguras: 3.
 Lakarbuera: 46, 104, 178, 292.
 Lalan: 409.
 Landa: 611.
 Larraerdi: 357.
 Larralde: 567.
 Larramendi: 310.
 Larratxao: 433.
 Larrea: 293, 435, 682.
 Larrua: 462, 739.
 Lasalde: 97.
 Lasarte: 192, 220.
 Laskoain: 159, 372.
 Latasa: 500.
 Lazkano: 51.
 Lazon: 17, 18.
 Leaburu: 38.
 Legarra: 152, 219.
 Leiza: 508.
 Leizi: 231.
 Lekedano: 7.
 Lekunberri: 517, 537.
 Lerin: 168.
 Lertxundi: 81, 119, 209.
 Lesaka: 273, 491, 516, 527, 535.
 Lizardi: 167, 447.
 Lizarraga: 60, 291.
 Lizarza: 35, 66, 95, 122, 160, 376, 413.
 Lizarزابuru: 437.
 Lizaur: 188.
 Llaniz: 724.
 Llerena: 612.
 Loiztarain: 242.

- Loma: 591.
 Loperdi: 322, 362.
 Lortuz: 721.
 Lubaina: 637.
 Luskando: 45.

 Makoaga: 663.
 Malaga: 704.
 Mallorquin: 640.
 Manterola: 395.
 Mañari: 248.
 Marañon: 487.
 Marin: 668.
 Markelain: 218.
 Martelin: 692.
 Martietxo: 87.
 Martino ?: 506.
 Matia: 696.
 Menaut: 605.
 Mendaro: 269.
 Merodio: 57.
 Mimendi: 221.
 Miranda: 148, 305.
 Michelenea: 504.
 Moreno: 327, 688.
 Murgia: 284, 678, 683.
 Murus: 717.
 Mutiloa: 6.
 Mutiozabal: 385.

 Nabarro: 553.
 Nagera: 694.

 Oa: 280, 287, 347, 361, 425.
 Oiarbide: 156.
 Oiarzabal: 43, 121.
 Okariz: 712.
 Olabide: 410.
 Olaeta: 381.
 Olague: 505.
 Olaizola: 355.
 Olaondo: 118.
 Olarte: 659.
 Olaskoaga: 312.
 Olazabal: 5, 319, 365.
 Olla: 654.
 Ollo: 22, 41, 153, 240.

 Oñati: 621.
 Oreja: 323.
 Orendain: 107, 474.
 Oreña: 333.
 Oribar: 356.
 Orio: 741.
 Orkayn: 139.
 Ormaechea: 99, 263, 382, 708.
 Oro: 574.
 Ortega: 562.
 Otalora: 260.
 Oteiza: 558.

 Pacheco: 711.
 Pagoeta: 384.
 Parada: 163, 349.
 Perkaztegi: 238.
 Perkoztegi: 184.
 Petriarza: 114.
 Plaza: 207.
 Plazaola: 124.
 Pollon: 94, 441.
 Pontes: 133.
 Pontika: 78.
 Pontones: 642, 648.
 Portu: 116, 197, 200, 203, 399.
 Posada: 661, 666, 719.
 Prat: 576.
 Presa: 732.
 Prida: 484.
 Puerto: 31.
 Pujana: 213, 255.

 Queso: 233.

 Rekalde: 313, 619.
 Retegi: 243.
 Ribas: 639.
 Ribera: 341.
 Rrodriguez: 641.
 Rogel: 542.
 Ronzesballes: 171.
 Ros: 577.
 Ruiz: 487, 518.
 Ruso (Erauso): 128.

 Sabando: 690.

- Sagarzurieta: 202.
 Sagastizar: 224, 353.
 Salamon: 606.
 San Llorente: 679, 680.
 San malo: 568.
 San Matet: 459, 478.
 Sandrazelain: 290, 354.
 Sansust: 14, 140, 467.
 Santesteban: 493, 529.
 Santiago: 24, 91.
 Santo Domingo: 656.
 Sarasti: 528.
 Sarastume: 13.
 Sarobe: 49, 475.
 Sarria: 610.
 Sasoeta: 301, 308, 311, 364.
 Segura: 172, 191.
 Segurola: 13, 464.
 Siciliano: 636.
 Simon: 698.
 Soret: 486.
 Soroa: 304, 306, 351, 352, 363, 426.
 Sosa: 652.
- Tapia: 239.
 Tierra Nueva: 686.
 Tinco: 534, 731.
 Tirroaga: 687.
 Tolosa: 429, 440.
 Torrano: 34.
 Turquesco: 729.
- Ugalde: 276, 392, 438.
 Ugarte: 69, 375.
 Umdriguez: 125.
 Unanue: 61.
 Untza: 23.
 Upelategi: 44.
 Urbietta: 27, 227, 401.
 Urdaiaga: 228.
 Ureta: 454, 455.
 Urisarri: 388.
- Urkizu: 623, 693
 Urmeneta: 174.
 Urnieta: 42, 135.
 Urrezti: 10, 175, 446.
 Urria: 48.
 Urriengarro: 581.
 Urrutia: 47, 189, 281, 643.
 Urruzola: 644.
 Utarte: 328.
- Valentin: 635.
 Vazquez: 613.
 Villafranca: 30, 39.
 Villalobos: 671.
- Xandas: 649.
- Yepes: 695.
- Zabalaga: 258.
 Zabaleta: 389, 509, 522.
 Zaldibar: 532.
 Zamora: 651, 727.
 Zandategi: 55.
 Zapiain: 225.
 Zaragoza: 653.
 Zarata: 672.
 Zelaia: 589, 590.
 Zelaiandia: 473.
 Zelarain: 595.
 Zornoza: 677, 703.
 Zozaia: 187.
 Zuaznabar: 448.
 Zuazo: 53.
 Zuazti: 307.
 Zubia: 646.
 Zubiarte: 541.
 Zubigarai: 599.
 Zuloaga: 723.
 Zumaia: 298.
 Zurata: 488.

Índice alfabético de Casas Solares del Padrón de 1566

- Abalzisketa: 418.
 Aburuza: 201.
 Agirre: 15, 74, 146, 214, 359, 427, 430.
 Aierdi: 173, 217.
 Aiet: 137.
 Albisua: 211.
 Aldabalda: 252, 393.
 Alfaro: 366.
 Aliri(a): 33, 151, 387.
 Alkaizabal: 208.
 Alsua: 185.
 Altube: 378.
 Alzibar: 309.
 Alzolaras: 108.
 Alzega: 4.
 Amasa Echea: 62.
 Amasorrarain: 105, 136.
 Amezqueta: 469.
 Amezti: 109, 190, 226, 371, 450.
 Amitisarobe (Amitisaroe, Mitisarobe): 180, 314.
 Anizketa: 279.
 Araeta: 360.
 Arana: 77.
 Aranburu: 196.
 Araneta: 149.
 Aranzadi: 223.
 Aranzibia: 253.
 Arbelaiz: 52.
 Arburola: 266.
 Areztigietia: 58, 182.
 Argarate: 138.
 Arizeta: 411.
 Arizmendi: 106, 288, 330.
 Arizola: 321, 334, 346, 368.
 Armozategi: 111.
 Arola: 229.
 Arpide: 377.
 Arratola: 147.
 Arratzain: 434.
 Arriola: 11, 59, 63, 373.
 Arrue: 338.
 Arruti: 36.
 Arsalud: 412.
 Arsu: 285.
 Arzabaleta: 150.
 Arzadun: 123, 406.
 Aunztegi: 289.
 Azkaratezabal: 199.
 Babaza: 407, 416.
 Baldes: 479.
 Balencegi: 8, 204.
 Balentegi: 439.
 Balerdi: 20.
 Baños: 103.
 Barkardaztegi: 250.
 Barrenetxea: 408.
 Bengoetxea: 37, 40, 403, 457, 458.
 Berastegi: 83, 102, 270, 419.
 Berrasoeta: 143, 176.
 Berraiarza: 267, 318, 444, 460.
 Berraiarza de suso: 350.
 Berraiarza de yuso: 72.
 Berrobi zaharra: 222, 256, 315.
 Bostirieta: 216.
 Bunita: 54.
 Cachola: 237.
 Caminos: 84, 195, 300.
 Cardel: 161, 165, 177.
 Casanueva: 170.
 Castañaga: 283.
 Durandegui: 68.
 Ekogora (Ezogora): 158.
 Eleizalde: 332.
 Eraunzeta: 451.
 Erauso: 73, 128, 236, 297.
 Erkizia: 320.
 Erzilla: 82.
 Eskorza: 145.
 Estibaos: 423.
 Etxabe: 113, 164, 251, 443, 463.
 Etxazarreta: 67, 117.
 Etxeberri: 210, 215.
 Etxeberria: 342, 374, 461.

- Gabirondo: 431.
 Gainza: 344.
 Galarraga: 9, 12, 28, 241, 391.
 Ganboa: 295.
 Gantxaegi: 206.
 Garagarza: 272.
 Garaialde: 275.
 Garaigorri: 337.
 Garano: 470.
 Garciarena: 331.
 Garro: 358.
 Gilisasti: 317.
 Giron: 584.
 Goiaga: 565.
 Goiaz: 343.
 Goiaz de suso: 88.
 Goiaz de yuso: 126.
 Goikoetxea: 339.

 Huakue: 130.
 Hualde: 249.
 Hutarte: 328.

 Iarza: 194.
 Iarza Etxea: 32.
 Ibargoien: 402, 420.
 Idiacaiz (Idiakez): 5.
 Igola: 380.
 Igindegi: 473.
 Igurrola: 397.
 Illunbe: 134.
 Intxaurreta: 445.
 Iparagirre: 390.
 Iradi: 340.
 Irigoien: 129, 131, 436.
 Irola: 154, 383.
 Isturizaga: 120.
 Isue: 417.
 Iturralde: 286.
 Iturrao: 456.
 Iturrieta: 193, 370.
 Iturriza: 232, 235, 449.
 Iurramendi: 477.
 Iurrita: 50.

 Jauregi: 245.
 Jauregi Ondo: 264.

 Kastañaga: 283.
 Katxola: 237, 329.

 Laguras: 3.
 Lakarbuera: 46, 178, 292.
 Lakarbuera de suso: 104.
 Larraerdi: 357.
 Larramendi: 310.
 Larratxao: 433.
 Larrea: 293, 435.
 Lasarte: 192.
 Lasarte de suso: 220.
 Laskoain: 159, 372.
 Lazon: 17.
 Legarra: 152, 219.
 Leizi de en medio: 231.
 Lerin: 168.
 Lertxundi: 81, 119.
 Lertxundi de yuso: 209.
 Lizardi: 167, 447.
 Lizarraga: 60.
 Lizaur, Joan de: 188.
 Lizarza buru: 35, 160, 437.
 Loiztarain: 242.
 Loperdi: 362.

 Manterola: 395.
 Markelain: 218.
 Mendaro: 269.
 Mimendi: 221.
 Miranda: 148, 305.
 Mitisarobe: 180, 314.
 Murgia: 284.
 Mutiozabal: 385.

 Oa: 287, 347, 361, 425.
 Oiarbide: 156.
 Oiarzabal: 43, 121.
 Olabide: 410.
 Olaizola: 355.
 Olaondo: 118.
 Olaskoaga: 312.
 Olazabal: 319, 365.
 Ollo: 22, 41, 153, 240.
 Oribar: 356.
 Orkain: 139.
 Ormaetxea: 99, 263, 382.

- Parada: 163, 349.
 Perkaztegi: 184, 238.
 Petriarza: 114.
 Plazaola: 124.
 Pollon: 94, 441.
 Pontika: 78.
 Portu: 31, 116, 197, 200, 203, 399.
 Pujana: 213, 255.
- Rekalde: 313.
 Retegi: 243.
- Sagarzurieta: 202.
 Sagastizar: 51, 224, 353.
 Sanchezena (Sanzena), Martin: 257.
 Sandrazelain: 290, 354.
 San Matet: 478.
 Sarasti: 527.
 Sarobe: 49, 475.
 Sasoeta: 301, 308, 311, 364.
 Seguroola: 13, 464.
 Soroa: 304, 306, 351, 352, 363, 426.
- Uakue: 130.
 Ualde: 249.
- Ugalde: 392.
 Ugarte: 69.
 U(r)nanue: 61.
 Upelategi: 44.
 Urbieta: 27, 227, 401.
 Ureta: 454, 455.
 Urmeneta: 174.
 Urrezti: 10, 175.
 Urrutia: 189.
 Utarte: 328.
- Yarza: 194.
 Yarza Echea: 32.
 Yurramendi: 477.
 Yurrita: 50.
- Zabalaga: 258.
 Zabaleta: 389.
 Zaldundegi: 228.
 Zandategi: 55.
 Zapiain: 225.
 Zozaia: 187.
 Zuaznabar: 448.
 Zuazo: 53.
 Zuasti: 307.

Índice alfabético de Lugares del Padrón de 1566

- Abiria: 55, 431.
 Aduna: 342.
 Aginaga: 11, 31, 59, 63, 134, 287,
 306, 317, 426, 473.
 Agurain: 45.
 Aia: 13, 36, 81, 119, 147, 312, 320,
 356, 395, 463, 464.
 Aizarna: 13, 108, 194, 367, 369.
 Alava: 96, 634, 660, 675, 690, 710,
 732.
 Alegia: 278, 474.
 Alegria: 278, 474.
 Aley: 170.
 Alkiza: 189, 251.
 Altza: 104, 171, 178, 292, 357, 358,
 380.
- Altzate: 100.
 Altzo: 123, 252, 393, 406.
 Alza: Ver Altza.
 Alzate: Ver Altzate.
 Alzo: Ver Altzo.
 Amasa: 62, 152.
 Amezqueta: 179, 386.
 Andalucía: 704.
 Anoeta: 5, 282.
 Antzuola: 82.
 Araba: Ver Alava.
 Aragon: 481, 614, 618, 653, 668, 684.
 Araiz: 20, 21, 526, 541, 551.
 Aranaz: 534.
 Arano: 548, 736.
 Arcos: 657.

- Areso: 98, 155.
 Arrasate: 379, 388.
 Artiga, La: 61, 88, 137.
 Asteasu: 132, 202, 286, 290, 354.
 Astigarraga: 156, 216, 219, 284, 305, 339, 374, 377, 410.
 Asturias: 57, 484, 617, 641, 661, 666, 681, 722, 730, 731.
 Azpeitia: 265, 405, 476, 479.
- Balmaseda: 642.
 Baños de Rioja: 274.
 Belauntza: 51.
 Bera: 504, 514, 528, 530.
 Berastegi: 47, 83, 124, 232, 235, 249, 264, 276, 313, 316, 436, 449.
 Bergara: 77, 82, 206, 211, 277, 384, 422, 471.
 Bermeo: 620.
 Berrobi: 44, 222, 244, 256, 315.
 Berueta: 520.
 Biarriz: 582.
 Biberio: 662.
 Bidania: 201.
 Bilbao: 619, 697, 733.
 Billabona: 148, 152, 214.
 Bizkaia: 281, 611, 625, 627, 632, 638, 643, 646, 647, 658, 659, 663, 677, 678, 682, 693, 697, 700, 705, 708, 721, 723, 724, 725, 726, 733.
 Burdeos: 605.
 Burunda: 515.
- Canbo: 600.
 Castilla: 623, 631, 633, 651, 654, 673, 695.
 Castro: 65.
 Cerdeña: 699.
 Cestona: 130, 194, 367, 369.
 Conca: 735.
 Corcega: 696.
- Durango: 721.
- Echalar: 554.
 Eibar: 404, 456.
- Elcano: 81, 119, 209.
 Elduain: 118, 262, 403.
 Eldauien: 118, 262, 403.
 Elkano: Ver Elcano.
 El omo: Ver Elcano.
 El orno: Ver Elcano.
 Elorrio: 693, 724, 726.
 Errenteria: 78.
 Errexil: 412, 414.
 Errioxa: 103, 274, 327, 616, 688, 714.
 Escoriaza: 381.
 Estanga: 561.
 Etxalar: Ver Echalar.
 Ezkio: 223.
 Ezpeleta: 566.
- Flandes: 628, 637, 669, 698, 707.
 Francia: 48, 564, 565 ... hasta 609, todos incluidos.
 Fuenterrabia: 17, 23, 52, 116, 145, 198, 285, 302, 465.
- Gabiria: Ver Abiria.
 Gaintza: 336, 430, 432.
 Galdasa: 723.
 Galicia: 624, 639, 648, 649, 650, 662, 685, 687, 716, 717.
 Gasteiz: 610, 612, 655, 702.
 Genova: 635, 676, 729.
 Getaria: 341.
 Granada: 735.
- Hendaia: 565.
 Heredia: 96.
 Hernani: 4, 22, 41, 67, 153, 240, 252, 258, 397.
 Hondarribia: Ver Fuenterrabia.
 Huranzu: 52, 116, 145, 159, 162, 187, 203, 213, 255, 319, 328, 344, 365, 372, 402, 420, 454, 455.
 Hurdayaga: 197, 200, 228, 350, 399, 425.
 Hurnia: 48.
- Ibaeta: 58, 158, 182.
 Ibaneta: 68.
 Ibañeta: 469.

- Ibarra: 67, 117.
 Igeldo: 37, 40, 109, 190, 193, 208,
 226, 295, 370, 371, 373, 378,
 408, 450, 457, 458.
 Ikaztegieta: 362.
 Inglaterra: 670, 691, 692.
 Irlanda: 713, 718.
 Irun: Ver Huranzu.
 Iruña: 6, 142, 482, 486, 542.
 Iruira: 390.
 Isasa: 489.
- Kanbo: 600.
- La Artiga: 61, 88, 137.
 Lapurdi: 566, 569, 600.
 Laredo: 65.
 Lasarte: 301, 308, 311, 364, 491.
 Latasa: 500.
 Leaburu: 266.
 Leniz: 199, 260, 453.
 Lesaca: 161, 165, 177, 273, 511, 512.
 Levante: 636.
 Lezo: 17, 528.
 Liendo: 65, 686.
 Litzartza: 160, 231, 407, 416.
 Lizaur: 106, 113, 120, 164, 168, 188,
 221, 272, 288, 322, 330, 332,
 337, 345, 366, 398, 418, 438,
 472, 477.
 Logroño: 706.
- Medina de Ruiseco: 719.
 Miranda de Ebro: 672, 715.
 Mondragon: 379, 388.
 Motriko: 207.
 Murus: 622.
- Nafarroa-Navarra: 6, 20, 21, 80, 100,
 155, 161, 165, 177, 262, 273,
 480, 483, 484 ... hasta el 563,
 todos incluidos y 584.
- Oiartzun: 27, 43, 50, 69, 121, 210,
 218, 227, 229, 243, 269, 275,
 289, 331, 338, 340, 355, 401,
 417, 435, 448, 461, 470.
- Oñati: 621, 674, 679, 680, 683.
 Ordizia: 310, 336.
 Orendain: 107, 245, 268.
 Orereta: 78.
 Oresa: 99, 263, 323, 382, 424, 429.
 Orio: 175, 324, 325, 443.
- Pamplona: Ver Iruña.
 Pasajes: 291, 333, 335, 466, 734, 737.
 Portugal: 613, 630.
- Regil: Ver Errexil.
 Renteria: 78.
 Rioja: Ver Errioxa.
- Salvatierra: Ver Agurain.
 Sanper Ocuri: 589.
 Santesteban: 480, 497, 498, 529, 536,
 549, 550, 557.
 Santo Domingo de la Calzada: 656.
 Sara: 571.
 Saria: 11, 59, 445.
 Segura: 7, 55, 191, 259.
 Sigüenza: 709.
 Sorabilla: 215.
 Sunbil: 558.
- Tolosa: 5, 35, 44, 67, 99, 102, 106,
 107, 123, 124, 160, 179, 201,
 222, 244, 252, 256, 315, 323,
 403, 406, 407, 413, 416, 419,
 421, 424, 429, 432, 437, 440.
- Tunex: 729.
 Turquía: 729.
- Unquerque: 739.
 Uranzu: Ver Huranzu.
 Urdaiaga: Ver Hurdayaga.
 Urnieta: 9, 12, 28, 54, 73, 111, 128,
 138, 139, 143, 173, 174, 176, 180,
 184, 196, 217, 236, 238, 241, 250,
 253, 297, 309, 314, 321, 334, 346,
 368, 380, 391, 397, 439.
- Urretxu: 97.
 Usurbil: 11, 31, 49, 59, 63, 72, 74,
 134, 197, 200, 224, 267, 287,
 304, 306, 317, 318, 320, 347,

- 350, 351, 352, 353, 361, 363,
385, 392, 411, 425, 426, 427,
434, 444, 445, 460, 473.
- Valencia: 615, 664.
Valladolid: 65.
Villabona: Ver Billabona.
Villafranca de Ordicia: Ver Ordizia.
Villarreal de Urrechua: 97.
Vitoria: Ver Gasteiz.
Vivero: 662.
- Zaragoza: 665.
Zarautz: 8, 32, 84, 147, 195, 205, 293,
300, 415.
Zestoa: 130, 194, 367, 369.
Zizurkil: 475.
Zubieta: 33, 60, 114, 129, 131, 149,
150, 151, 185, 271, 283, 307,
360, 387, 389.
Zumaia: 298.

Índice alfabético de Oficios, Profesiones y Titulaciones del Padrón de San Sebastián de 1566

- Artillero: 667.
Atambor: 518.
Cantero: 502.
Carnicero: 583.
Carpintero: 220.
Cestero: 686.
Cerrajero: 175.
Cordelero: 570.
Criado: 570.
Cirujano;
 Cirujano: 226.
 Maese cirujano: 31.
 Maestre cirujano: 428, 538.
Entallador: 486.
Esclavo: 729.
Escribano: 4.
Licenciado: 23, 82, 83.
- Maestre: 99, 211, 603.
Maestre de Nao: 172.
Marinero: 209.
Médico: 633.
Mesonero; Maese mesonero: 609.
Pescador: 741.
Piloto: 166.
Regidor: 24, 91.
Sastre: 10, 659.
Secretario (Real): 5.
Soldado: 480, 485, 505, 506, 611, 613,
616, 628, 631, 632, 640, 644, 663,
673, 684, 689, 698, 700, 701, 703,
712, 714, 721, 724, 726.
Sombrero: 694.
Tonelero: 182, 728.
Zapatero: 702.

Índice alfabético de Nombres Propios del Padrón de 1566

- Agustín: 614.
Alejandro: 731.
Alonso: 624, 687, 736.
Amador: 557.
Amadis: 280.
Amaniu: 564.
Ambrosio: 419.
Andres: 95, 124, 456, 705.
- Anton: 88, 174, 186, 215, 227, 235,
246, 261, 297, 332, 478, 735.
Antonio: 45, 110, 173, 564, 640, 711.
Antonin: 376.
Aparicio: 127.
Arano: 8, 372, 473.
Arnadt: 152, 578, 583.
Asensio: 105, 403.

- Baltasar: 23, 119, 228, 612.
 Bartolome: 25, 30, 161, 378, 635, 664, 671, 728.
 Beltran: 149.
 Benito: 730.
 Bernart: 586.
 Bono. 170, 233.
- Carlos: 618.
 Clemente: 3, 405.
 Cristobal: 55, 109, 267, 329, 371, 382, 450, 507, 527, 536, 680.
- Domingo: 4, 9, 20, 58, 59, 66, 67, 74, 94, 104, 107, 128, 153, 160, 178, 182, 194, 217, 244, 250, 253, 287, 299, 309, 333, 335, 336, 352, 374, 380, 396, 407, 417, 418, 423, 431, 434, 437, 444, 458, 467, 472, 481, 485, 511, 545, 649, 682, 694, 710, 733, 738.
- Diego: 241, 277, 462, 632, 695, 706, 727.
- Enrique: 692, 707.
 Esteban: 140, 269, 314, 338, 361, 420, 470, 582, 594.
- Felipe: 232.
 Fernandez: 742.
 Frances: 609.
 Francisco: 6, 61, 64, 93, 125, 171, 260, 274, 279, 282, 392, 397, 474, 651, 703, 714, 722, 729.
- Gabon: 683.
 Gacome: 676.
 Garcia: 414, 535.
 Gaspar: 300, 468, 630.
 Genis: 645.
 Geronimo: 615, 712.
 Gomez: 655.
 Gracia: 5.
 Gracian: 734.
 Gregorio: 642, 719.
 Guillem: 544, 577, 691.
- Hernando: 150, 562, 689.
 Honofre: 53.
- Jacue: 358, 365, 708.
- Joan: 5, 13, 17, 19, 57, 62, 63, 73, 82, 97, 98, 113, 143, 147, 151, 170, 198, 219, 233, 245, 259, 312, 351, 366, 385, 410, 432, 443, 453, 457, 487, 506, 510, 518, 538, 542, 552, 553, 560, 568, 575, 588, 591, 593, 597, 598, 606, 619, 622, 625, 629, 636, 639, 641, 644, 654, 665, 666, 668, 672, 681, 684, 696, 700, 702, 704, 715, 720, 724, 725, 728, 742.
- Joanes: 10, 15, 28, 32, 38, 49, 50, 60, 81, 90, 101, 102, 111, 117, 122, 123, 145, 146, 154, 155, 158, 175, 185, 187, 188, 190, 191, 196, 197, 203, 209, 213, 226, 229, 230, 237, 238, 240, 243, 249, 252, 257, 264, 266, 275, 276, 294, 301, 302, 304, 305, 306, 308, 310, 313, 315, 317, 319, 325, 328, 330, 331, 334, 340, 341, 344, 355, 356, 357, 359, 362, 369, 370, 377, 379, 381, 383, 389, 391, 395, 415, 424, 425, 425, 429, 430, 433, 436, 439, 440, 447, 449, 455, 460, 463, 464, 465, 475, 476, 480, 488, 489, 490, 492, 494, 496, 497, 500, 502, 503, 504, 508, 512, 514, 515, 522, 523, 524, 526, 528, 534, 540, 541, 543, 546, 547, 548, 549, 555, 556, 558, 559, 566, 570, 572, 580, 581, 587, 590, 599, 600, 627.
- Joanico: 685, 741.
 Joanot: 26, 388.
 Jofre: 204.
 Juan: 83, 96, 112, 116, 601, 616.
 Juanes: 168, 292.
 Julian: 69, 118, 189, 247, 426, 578.
 Jurian: 603.
- Laurenz: 448.
 Lope: 239, 646.

- Lopez: 19, 151, 219, 259, 351, 432, 552, 687, 694.
- Lorenzo: 100, 650.
- Lucas: 320.
- Luis: 35, 142, 286, 342, 353, 516, 592.
- Marques: 15, 139.
- Marti: 372.
- Martin: 8, 11, 18, 24, 29, 31, 33, 37, 39, 42, 52, 70, 71, 80, 86, 120, 126, 130, 131, 137, 148, 156, 166, 167, 172, 176, 177, 179, 195, 207, 220, 221, 222, 251, 254, 265, 268, 270, 271, 276, 307, 339, 347, 350, 360, 363, 368, 384, 405, 421, 435, 441, 442, 461, 473, 477, 486, 495, 505, 520, 521, 525, 530, 551, 567, 571, 573, 605, 611, 631, 634, 638, 653, 658, 660, 674, 679, 688, 709, 717, 718, 723, 726.
- Martinez: 21, 67, 83, 120, 619.
- Marto: 699.
- Mateo: 466.
- Miguel: 15, 27, 46, 72, 89, 91, 114, 141, 144, 165, 180, 192, 193, 201, 206, 208, 216, 218, 231, 234, 236, 256, 272, 273, 278, 288, 295, 298, 316, 321, 346, 364, 367, 386, 387, 390, 402, 406, 413, 416, 422, 446, 471, 482, 499, 501, 519, 533, 554, 563, 596, 621, 737.
- Munjun: 576.
- Nicolas: 169, 263, 285, 469, 479, 574, 626, 713.
- Ochoa: 138, 345, 565.
- Ojer: 284.
- Pablo: 34, 517.
- Pascoal: 411, 513, 604.
- Pedro: 1, 2, 7, 12, 21, 41, 43, 51, 54, 99, 136, 162, 164, 184, 199, 202, 205, 211, 223, 225, 242, 255, 262, 289, 311, 322, 326, 327, 349, 393, 398, 404, 408, 409, 412, 427, 428, 454, 459, 483, 484, 493, 498, 509, 529, 531, 532, 537, 539, 550, 553, 569, 623, 637, 647, 648, 656, 657, 661, 662, 675, 678, 686, 690, 693, 716, 740.
- Pelayo: 324.
- Pelegrin: 401.
- Perez: 18, 82, 98, 130, 156, 172, 221, 245, 254, 443, 457, 560, 597, 612, 653.
- Perojuan: 607.
- Petri: 22, 68, 197, 200, 445, 451, 452, 491, 584, 589, 595.
- Pierres: 585.
- Ramus: 132.
- Rodrigo: 620, 667.
- Rui: 613.
- Ruiz: 719.
- Salvador: 602.
- San Joan: 87, 121, 133, 134, 183, 212, 290, 293, 318, 323, 337, 343, 617, 663, 697, 732, 739.
- San Juan: 115.
- Sancho: 56, 721.
- Santiago: 40, 92, 281, 643.
- Sanz: 148, 366, 410, 435, 477.
- Saubat: 214, 296, 394.
- Sebastian: 14, 36, 65, 85, 103, 106, 108, 135, 157, 181, 248, 258, 348, 354, 373, 375, 399, 438, 561, 608.
- Simon: 84, 652, 677, 698.
- Tanton: 16.
- Tomas: 129, 159, 163, 210, 291, 400, 610, 659.
- Tristan: 283.
- Un: 131.
- Urbano: 574.
- Vicente: 224, 303.

Después de contar todas las veces que se menciona cada nombre en este Padrón, podemos asegurar, que el más frecuente en el San Sebastián de 1556 era *JOANES* (141 veces), seguido de *MARTIN* (83) y *JOAN* (73).

Luego vendrían *PEDRO* (67), *MIGUEL* (53) y *DOMINGO* (52). En la 7ª posición de esta curiosa “Tabla Clasificatoria”, nos encontramos con el nombre del Padrón de la Villa, *SEBASTIAN* (20 veces).

Continúa la lista en	8ª	posición	:	FRANCISCO	(18)
	9ª	”	:	SAN JOAN	(17)
	10ª	”	:	PEREZ	(15)
	11ª	”	:	ANTON	(12)
	12ª	”	:	CRISTOBAL	(12)
	13ª	”	:	PETRI	(10)
	14ª	”	:	ESTEBAN	(9)
	15ª	”	:	LOPEZ	(9)

Seguimos con nombres como: BARTOLOME, NICOLAS, TOMAS, mencionado cada uno 8 veces y podríamos continuar hasta completar una Lista de 100 nombres distintos que nos indican los gustos onomásticos de la época.

Bibliografía

- ANABITARTE, Baldomero. *Colección de Documentos Históricas del Archivo Municipal de San Sebastián*. (Donostia, 1895).
- AROCENA, Fausto. *Nuestra pequeña historia*. (Donostia, 1961).
- ARZAMENA, Jesús Mª de: *San Sebastián. Biografía sentimental de una ciudad*. (Donostia, 1963).
- BARRIO PANGUA, Pablo: *San Sebastián en la tarjeta postal y en la Belle époque*. (Donostia, 1994).
- MUGICA, Separio. *Las calles de San Sebastián. Explicación de sus nombres*. (Donostia, 1965).
- OLAVIDE, ALBARELLOS y VIGÓN. *Historia de las fortificaciones de San Sebastián*. (Donostia, 1963).

EL FERROCARRIL EN SAN SEBASTIÁN. 1851 - 1925

Fermín MUÑOZ ECHABEGUREN

Prólogo

El invento de la máquina de vapor de James Watt en 1782 se aplicó por primera vez en la locomotora de vapor en Inglaterra, en 1830, en el trayecto de Liverpool a Manchester. Los años siguientes se desarrollan los ferrocarriles a vapor en distintas poblaciones europeas: en Francia 1837, de París a Versalles y en España de Barcelona a Mataró en Octubre de 1848. Y ya acercándose a nuestra frontera, el ferrocarril de Dax a Bayona, en Marzo de 1855¹.

En España, el moderno tipo de transporte llegó con cierto retraso, si se compara con la introducción de los ferrocarriles en los países más avanzados. El retraso de la industrialización española, la escasa movilización de capitales y las convulsiones políticas, características de la primera mitad del siglo XIX, explican el retraso relativo con el que España llegó a la construcción ferroviaria.

El País Vasco se vio también afectado por estas circunstancias. Pese a anteriores intentos, los primeros ferrocarriles que afectaron a las provincias vascas, no comenzaron a construirse hasta 1857. Fue en 1863 cuando circularon sus primeros trenes.

Por muchos conceptos, el ferrocarril se convirtió en la principal representación de la modernidad económica: desarrollo industrial, comunicación de mercados, modernización industrial, relaciones mercantiles, apertura y diversidad de mercados agrícolas, nuevos hábitos, posibilidad de viajar.

1. Juanjo OLAIZOLA. Gipuzkoako trenak, en Bertan. Diputación Foral de Gipuzkoa. Departamento de Cultura 1995, p. 73.

En el País Vasco las iniciativas ferroviarias constituyen durante la segunda mitad del siglo XIX, una infraestructura que determinó el nuevo modelo de relaciones. Condicionó toda la estructura de la economía industrial vasca².

Por las especificidades fiscales del territorio vasco, hicieron que las producciones vascas fueran consideradas como extranjeras en el resto de España, dado que las aduanas se encontraban en la línea del Ebro. El traslado de las aduanas a la costa, aseguraría para los comerciantes vascos el acceso al mercado interior³.

En 1829, un año antes de inaugurarse el ferrocarril Liverpool Manchester, se sugirió ya la posibilidad de levantar una línea entre Valmaseda y Bilbao, que no se llevó a la práctica. Tampoco el proyecto en Bilbao, de amplia movilización local de 1845-46, conocido como Concesión Vascongada⁴.

En 1845, tres años antes de la inauguración del primer ferrocarril en Barcelona, la Reina Isabel II otorgaba a las fuerzas vivas de Vizcaya la concesión para el estudio, construcción y explotación de un “Camino de hierro” que enlazara la Capital del Reino con la frontera del Bidasoa, pasando por Bilbao. La envergadura económica del proyecto, unido a la inestabilidad política del momento, impidieron la materialización de tan ambicioso ferrocarril.

El territorio de Guipúzcoa es la ruta más corta entre el centro de la Península Ibérica y el continente europeo y ofrece en la frontera del Bidasoa, el paso natural más sencillo para superar la barrera de los Pirineos. Unido a la presencia de buenos puertos en la costa.

Por ello no es de extrañar que uno de los primeros ferrocarriles de gran recorrido estudiados en el Estado español, afectara precisamente al territorio vasco⁵.

El Gobierno presidido por Narvaez perfiló una legislación general para regular las cuestiones ferroviarias en España, lo que se resolvió con la RO del 31 de Diciembre de 1844.

La mayor parte de los concesionarios que solicitaron líneas al Gobierno, tras la RO de 1844, eran de nacionalidad extranjera, ingleses,

2. GONZÁLEZ PORTILLA, MONTERO Y OTROS. Ferrocarriles y desarrollo 1856-1914. Universidad del País Vasco Bilbao 1995, p. 51.

3. Francisco COMÍNY OTROS. 150 años de la historia de los ferrocarriles españoles. Vol. I, p. 43.

4. GONZÁLEZ PORTILLA. Oc. p. 62.

5. Juanjo OLAIZOLA. Oc. p. 74.

franceses y belgas. También aparecían un núcleo de comerciantes, aristócratas y burgueses radicados en las zonas por las que atravesaría el futuro ferrocarril⁶.

En 1855 se promulgaba la primera ley General de ferrocarriles, que venía a regular todos los aspectos concernientes a éstos, incluidas las subvenciones estatales y otros privilegios.

El nuevo marco legislativo impulsó definitivamente la construcción del ferrocarril en el Estado español, atrayendo al capital mayoritariamente extranjero.

Una de las principales vías férreas a construir, era la que debía unir la Capital del Estado con la frontera francesa, línea por la que pronto se interesaron diversas empresas. Finalmente, en 1856, la Sociedad para el Crédito Mobiliario Español, de capital francés en su mayor parte, obtuvo la concesión, pero ésta solamente definía el trazado a seguir entre Madrid y un punto indeterminado del Ebro, sin dejar claro cómo debía continuar desde este lugar a la frontera⁷.

La obra del ferrocarril del Norte era un proyecto del Gobierno, cuya realización quedó en manos de la concesionaria del proyecto, Sociedad Crédito Mobiliario Español.

Cuando en 1858 se aprobó el proyecto para la zona de Guipúzcoa, entre Tolosa y San Sebastián, la concesionaria concretó ella misma su realización para la jurisdicción de San Sebastián. El Ayuntamiento de San Sebastián se encontró, por tanto, con un proyecto ya elaborado por la Sociedad, quien realizaría por su cuenta las obras. Sólo le quedó al Ayuntamiento la posibilidad de vigilar que el perjuicio y los daños que ocasionaran las obras, en los terrenos de su jurisdicción, fueran lo menos violentos posibles, y en ello se esmeró, no cejando en la vigilancia de unas obras que el Ayuntamiento no podía dirigir ni modificar por su cuenta.

6. Francisco COMIN. Oc. 37,41.

7. Juanjo OLAIZOLA. Oc. p. 75.

Ferrocarril del Norte

Primeros proyectos. Pugna entre provincias

El 25 de Enero de 1845, la Diputación de Vizcaya, el Ayuntamiento de Bilbao y la Junta de Comercio, propusieron oficialmente la construcción de un ferrocarril de Madrid a Irún por Valladolid, Burgos, Valmaseda, Bilbao, Durango, Deva y San Sebastián. La idea primitiva era conseguir una línea que uniera Bilbao con Madrid; pero en la pugna con Alava y Guipúzcoa, que pretendían conseguir el trazado Madrid Frontera por Vitoria, se prolongó hasta Irún la línea proyectada, con objeto de conseguir más fácilmente la concesión.

Fue nombrada una Comisión que obtuvo en Madrid aquel mismo año lo que fue llamada “Concesión Vascongada”. Al año siguiente se constituyó en París la “Compañía del Ferrocarril Irún a Madrid por Bilbao” con un capital de 600 millones de reales, de aportación bilbaína y francesa principalmente.

La insuficiencia de recursos y la política ferroviaria cambiante de los Gobiernos, determinaron que no cuajara el proyecto⁸.

El 14 de Marzo de 1851 se estudió en el Ayuntamiento de San Sebastián la comunicación de fecha 9 de Marzo, recibida desde Bilbao, remitida por la nueva empresa “Camino de hierro del Norte, Madrid por Bilbao” al Alcalde de San Sebastián

“Seis años hace que la Diputación de Vizcaya y el Ayuntamiento de esta Villa de Bilbao inauguraron el proyecto de un ferrocarril que enlace a la vez la Capital de la Monarquía con Europa y los graneros de Castilla con el Océano, pasando desde Bilbao a Irún por la costa y señaladamente por la ciudad de San Sebastián.

Esta grandiosa obra podría retrasarse por la agitación y las calamidades de los tiempos, pero su día llegará para ventura del país vascongado.

Se han levantado planos de las primeras secciones, por ingenieros ingleses y españoles, expertos en vías férreas.

Hoy que los tiempos van siendo bonancibles, que los capitales no escasean, los ensayos hechos en pequeña escala en nuestra patria empiezan a llamar la atención y excitar el entusiasmo de las masas, se halla también abocada en las Cortes la discusión del dictamen evacuado por la Comisión de investigaciones creada en la anterior legislatura.

8. *Enciclopedia Auñamendi*. Vol. XIII, p. 315.

Ella formula un proyecto de ley de ferrocarriles en el que aparecen las ventajas que a todos lleva el camino de hierro de Irún a Madrid y VE comprenderá la gran importancia del resultado de la medida.

Para obtener lo antes posible la discusión en el Congreso de los Diputados del citado dictamen, se han dado pasos oportunos por algunos diputados y senadores. Como la gravedad del asunto exige que no se perdone medio alguno, apelamos al patriotismo y acreditado celo de VE, pidiendo se digne recomendar eficazmente esto mismo a los representantes de esa provincia en las Cortes.”

El Ayuntamiento ha discutido sobre este asunto: sus ventajas son evidentes pero su misma magnitud y los resultados a que daría lugar, aconsejan un examen muy detenido y reflexivo; y el Ayuntamiento no tiene hasta ahora más datos ni noticias del proyecto que las de esta comunicación.

Se acuerda manifestar a la Comisión de Bilbao su gratitud por la consideración que el Ayuntamiento le merece; que este Ayuntamiento simpatiza con tan importantes mejoras y deja consignado que esas son también sus ideas.

El 30 de Junio de 1851, la misma empresa de Bilbao comunica al Ayuntamiento de San Sebastián que se ha producido un peligro en el interés del Gobierno por nuestra línea, pues se inclinan por el camino de Alicante, lo cual retrasaría indefinidamente el proyecto del ferrocarril del Norte. Piden al Ayuntamiento de San Sebastián se dirija también al Ministro de la Guerra y representantes en Cortes para defender nuestra línea.

El 2 de Julio se da lectura en el Ayuntamiento a este comunicado. El Alcalde dijo que tan pronto fue recibido, esta provincia tomaba parte inmediata en sus gestiones y que la Junta de Comercio de esta Ciudad se proponía también hacerlo. Se preparará una exposición para SM y que se le dé curso.

El 10 de Agosto de 1852, el Ayuntamiento de Vitoria se dirige al de San Sebastián. Después de estudiados todos los datos disponibles, manifiesta que la línea de ferrocarril Miranda de Ebro a Irún o del Ebro al Vidasoa, pasando por Vitoria, sea la más natural, la más corta, la más fácil y económica y más ventajosa a la Nación y a Vitoria.

Se ha nombrado una Comisión y se dirigen a VE para que reuniendo datos y pareceres de inteligentes en la materia, se impulse para que sea concedida esta vía y del estado de sus gestiones para la obtención del Gobierno de esta concesión.

El Ayuntamiento de San Sebastián acuerda que tomando las noticias conducentes de las que se ocupan en los trabajos del trazado, se conteste oportunamente a la Comisión de Vitoria.

En el Decreto del Ministro de Fomento, Agustín Esteban Collantes, de fecha 7 de Agosto de 1853, se dice que las concesiones o confirmaciones para la apertura de líneas de ferrocarril, hechas o aprobadas hasta el día, en virtud de Reales Decretos o Reales Ordenes, se llevarán a cumplida ejecución, conforme a las prescripciones acordadas y condiciones estipuladas en las mismas RO u órdenes de concesión.

Todas las concesiones o confirmaciones de líneas de ferrocarril, cuyos propietarios o entidades adjudicatarias tengan derecho a abono por parte del Estado, conforme a la Ley de 20 de Febrero de 1850, estarán sujetas a la ley general de ferrocarriles que ha de formarse y presentarse a las Cortes.

Paralelamente a los esfuerzos de Vizcaya, Navarra trataba de conseguir una vía férrea. La Diputación de Navarra, en 1853 presenta al Gobierno su plan de enlace ferroviario de Madrid con los Pirineos por Soria, Logroño y Pamplona, atravesando las Alduides y contactando en Bayona con la red francesa.

Proyecto que va a contar, lógicamente, con todo el apoyo del Gobierno francés y las esperanzas del puerto de Lapurdi que, a costa del donostiarra, se convertiría mediante este tendido en el colector del tráfico mercantil generado por Navarra y Aragón.

Guipúzcoa temía ver desaparecer el tráfico de Navarra y Aragón pensado para sus caminos y puertos. Fue éste uno de los argumentos utilizados por los comerciantes guipuzcoanos para hacer fracasar el plan navarro, subrayando además otras razones de tipo estratégico, como la vulnerabilidad de la plaza fuerte de Pamplona en caso de una nueva confrontación con Francia. Una argumentación que, a la postre, iba a ser más efectiva: el informe del Departamento de Obras Públicas fue favorable al proyecto navarro pero no así el del Ministerio de Defensa⁹.

El 15 de Setiembre de 1853, la Diputación de Navarra se dirige a la Reina para que el Gobierno determine que el ferrocarril del Ebro al Vidasoa se aumente al general del ferrocarril de Madrid a la frontera, a fin de que determine el Gobierno el proyecto sobre la construcción de la línea por Navarra, Vitoria y Burgos, la mejor dirección de la línea del Norte.

9. Elena BARRENA. en Hemen de la Kutxa 1995, p. 56.

El 21 de Febrero de 1855 el Gobernador de Alava manifiesta al Ayuntamiento de San Sebastián el interés que tendrían las tres provincias vascongadas en la construcción del ferrocarril en pequeña escala que, partiendo de un punto dado de la ribera del Ebro, atravesando las provincias y desembocando en las capitales, trajese a ellas los productos de toda Rioja, parte de Navarra, Castilla la Vieja y Aragón, con cuyas miras deseaba escuchar a esta Corporación.

El Ayuntamiento de San Sebastián ha tratado del particular detenidamente, escuchando a una Comisión de la Junta de Comercio. Acuerda se conteste al Gobernador de Alava que el Ayuntamiento tiene expuestas sus razones antes de ahora al Gobierno de SM, en las materias en consonancia de las ideas emitidas a esta Corporación por el Ayuntamiento de Vitoria en 10 de Agosto y 3 de Setiembre de 1852, no se considera en el caso de ocuparse del asunto, hasta que llegue el momento oportuno, y entonces lo hará conciliando los intereses de este puerto con los generales de esta Nación.

El 17 de Marzo de 1855, la Junta de Comercio de San Sebastián desea promover de nuevo las gestiones principiadas acerca de la líneas del ferrocarril Madrid a Francia. Pide esta Junta al Ayuntamiento, nombre una Comisión y visiten al Gobernador de la Provincia para saber los medios que podrían adoptarse en asunto que tanto interesa a esta Plaza.

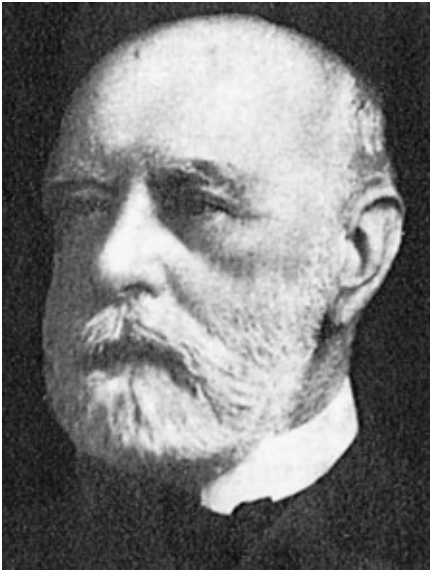
El día 19 queda nombrada la Comisión: el Alcalde, el Regidor Fernández y el Arquitecto Cortazar.

3 de Abril de 1855. En exposiciones de 28 de Junio de 1851 y 12 de Julio de 1852, este Ayuntamiento y la Junta de Comercio llamaron la atención de la Superioridad sobre la implantación de la línea del ferrocarril del Norte y sobre los dos proyectos que entonces se debatían.

Ahora se ha presentado al Congreso el nuevo proyecto de ley de las líneas principales, y con respecto a la del Norte, hace entrever que puede haber alguna modificación, que estaría más en armonía con los intereses generales y los de esta Ciudad, si no se interpone el obstáculo de llevar el ferrocarril de Navarra a Francia sin tocar en Guipúzcoa e Irún, según parece se intenta, a pesar de que el nuevo proyecto citado se señala como punto de término en el territorio español el de la villa de Irún.

Tales son las ideas que las Comisiones han tenido y explicado al Gobernador de la Provincia, fijándose principalmente en la vía por Alsasua a Irún, y así se ha preparado una exposición para el Ministro de Fomento.

Se dirigieron copias a D. Claudio Anton de Luzuriaga y D. José Manuel Collado, así como a D. Fermín Lasala y D. Luis de Mariategui, Senadores y Diputados a Cortes por Guipúzcoa, rogándoles su cooperación, y a la Diputación de esta Provincia para que se halle enterada.



Fermín de Lasala, duque de Mandas (AGD)

(A)

El Gobernador de esta Provincia, con fecha 11 de Abril dice que ha dado curso, con su apoyo, a la exposición de esta Corporación y Junta de Comercio, para el Ministro de Fomento, para que en el ferrocarril del Norte, desde Burgos a la frontera, se dé la preferencia al trazado de Alsasua.

En un informe presentado por la Secretaría al Ayuntamiento de San Sebastián, se decía que hubo gran oposición al proyecto promovido por los franceses y apoyado por el Gobierno, de realizar el camino por Bayona y las Alduides a Pamplona, en provecho exclusivo de Bayona y gran perjuicio de puertos españoles.

La parte española que se encontraba amenazada despertó y llamó a su auxilio a todo lo que en España podía apoyarla.

A los tres meses, en 1855, se dio la ley para el ferrocarril del Norte y cual demandaban los intereses y el decoro de la Nación, debía terminar en Irún, bajando por Castilla, Alava y Guipuzcoa. Y para atender a provincias ricas como Navarra y Aragón, la ley disponía que desde Zaragoza viniese por Navarra otro camino que empalmaría con el del Norte en Alsasua.

El 18 de Abril se recibe carta de D. Luis de Mariategui a D. Tadeo Ruiz de Ogarrio, Alcalde Presidente del Ayuntamiento y D. José Minondo, Vicepresidente de la Junta de Comercio de San Sebastián.

Bien penetrado de la importancia que para el porvenir de esa Ciudad tiene la dirección que definitivamente haya de darse a la línea del ferrocarril del Norte, aseguro a Vds. que más que de ninguna otra cuestión había creído mi deber ocuparme, antes que llegara a mis manos su atento oficio del ocho, acompañándome copia de la que en 28 de Junio de 1851 y 18 de Julio de 1852, esas Corporaciones expresaron ya en relación al mismo asunto y de la nueva solicitud elevada al Ministro de Fomento el 7 del corriente.

Hago llegar a su poder copia de las enmiendas que proyecto, tan pronto se presente la ley general de ferrocarriles. San Sebastián está situa-

da en posición geográfica tal que bien se realice la línea por Valladolid y Burgos o procediéndose antes, como muy probable, se ejecute a Zaragoza y se prolongue por el Oeste hasta entrar por Guipúzcoa en Francia, ese punto, a pesar de todos sus inconvenientes, ha de llegar a ser el primero del Océano.

No tienen pues Vds. que preocuparse respecto a la dirección que habrá de llevar la primera línea férrea que partiendo de la Capital vaya a finalizar en la frontera del vecino Imperio. Bien se ejecute primero la conocida por línea del Norte o que antes se proceda a la de Zaragoza, una u otra irán a buscar las cercanías de Irún, pasando antes por el Puerto privilegiadamente situado en el Océano

No hay idea que tuviese más probabilidad de ser rechazada por cualquier Gobierno, a que Vds. aluden al Ministro de Fomento: es evidente que dirigiendo la vía férrea desde Navarra a Francia sin tocar esa Provincia, un puerto extranjero sería el que viese fomentar la riqueza, a costa de los nacionales..

El 27 de Abril, la Diputación de Navarra autoriza a su Comisión para tratar con la Diputación de Guipúzcoa el proyecto de camino de hierro que, partiendo de Zaragoza y atravesando por Navarra y tocando en su Capital, termine en uno de los puertos de dicha Provincia e Irún.

El 9 de Mayo dichos Comisionados reunidos en la Sala de Sesiones de la Diputación de Guipúzcoa, explican el objeto de su misión. La Diputación de Guipúzcoa les agradece haber contado con ella para llevar a cabo el proyecto. Aunque lo acoge como útil y ventajoso a Aragón, Navarra y Guipúzcoa, no puede comprometerse y ha de pasar a Superiores instancias.

El asunto pasó a la Extraordinaria y a las Juntas de Hernani.

Se comenta esta reunión en sesión del 23 de Mayo en el Ayuntamiento de San Sebastián. En cosa tan vital para todo el porvenir de esta Ciudad, nada puede hacer ella, reducida a sus solas fuerzas, y necesita de que los hijos celosos, los buenos patricios se coloquen dando sus nombres al frente del pensamiento, para que vaya a reducirse a hechos prácticos. Y teniendo en cuenta que entre ellos se cuentan el Excmo. Sr. Claudio Anton de Luzuriaga y D. José Manuel Collado, así como D. Fermín Lasala y D. Luis de Mariategui., acuerda el Ayuntamiento se les dirija, en unión con la Junta de Comercio, oficio en el sentido consignado en esta Acta.

Proyecto elegido. Dificultades

Se da a conocer la Ley de 3 de Junio de 1855, ley general de ferrocarriles, que establece el trazado Madrid Irún por Miranda y Vitoria, el que

avanzando por Alsasua entraría en Zumarraga y por Tolosa llegaría a San Sebastián.

En la pugna establecida por las diversas provincias para conseguir el ferrocarril, salieron triunfantes Alava y Guipúzcoa.

6 de Julio de 1855. Informe de la Comisión especial de la Diputación de Guipúzcoa, al Ayuntamiento de San Sebastián. Las provincias de Vizcaya, Alava y Navarra se afanan en atraer hacia sí los beneficios que decidirán su suerte futura para conservar y aumentar su agricultura, comercio e industria. Ya no es objeto de discusión, se trata de la necesidad de que nos apresuremos a poseer los favores que ofrece, antes de que para nosotros desaparezcan para siempre.

Hemos visto agitarse a Vizcaya para ponerse en contacto con la Corte y con Francia, pensando que la vía de comunicación pase por aquella provincia, tocando con el puerto de Bilbao.

Alava invita a Vizcaya y Guipúzcoa para que acepten la vía que partiendo de la ribera del Ebro, atraviere a aquellas dos provincias. Por eso, la Navarra, prescindiendo de su anterior proyecto, concibe ahora el vasto plan que se extiende desde Bidasoa a Cataluña.

Y finalmente, Vizcaya, acomodándose al cambio de circunstancias, invita a Alava y Guipúzcoa a obrar de mutuo acuerdo en el asunto.

¿Podrá mostrarse indiferente la representación de Guipúzcoa cuando las demás provincias trabajan con tanto ardor por la consecución de un bien que afecta a la existencia futura de todos? ¿Podrá exponerse a que por resultado de intereses encontrados, se vea reducido mañana a un aislamiento que destruya su agricultura, su industria y sus puertos?

La Comisión cree y reclama imperiosamente que VS adopte las medidas conducentes para que la apertura del ferrocarril Madrid a Francia se verifique en la manera más beneficiosa posible para la misma.

El 31 de Agosto el Gobierno de la Provincia de Guipúzcoa se dirige al Alcalde de San Sebastián. Habiendo sido nombrado el Ingeniero de Caminos C y P, Manuel Estibaus por RO del 24 de Julio para verificar los estudios necesarios para el trazado del ferrocarril del Norte, por Alsasua desde Vitoria a Irún, espero que no solo no se le pondrán obstáculos en los reconocimientos de campo necesarios, sino que V. le prestará los auxilios que reclame y le sean necesarios.

El Ayuntamiento acusa recibo y toma buena nota.

El 17 de Octubre, el Gobernador de Guipúzcoa transmite al Ayuntamiento de San Sebastián la comunicación del día 8, del Ministro de Fomento.

Con fecha 24 de Julio último dirigí a VS la RO que decía lo siguiente. Habiendo resuelto por RO de esta fecha que se concluyan los estudios facultativos del ferrocarril de Madrid a Irún por Valladolid y Burgos, y deseando someter a las Cortes, con la ley relativa a la ejecución de esa línea, todos los pormenores y noticias que puedan conducir al conocimiento de su costo, recursos con que se ha de contribuir para su construcción y rendimientos de explotación, oyendo a la Diputación Provincial, Ayuntamientos y demás Corporaciones y personas que crea conveniente, para reunir los datos estadísticos de la producción de todas clases en esa Provincia, del movimiento de transportes y viajeros que se calcule habrá de concurrir al ferrocarril que ha de cruzarla. Y acuerden sus compromisos para las subvenciones con que han de auxiliar la empresa.

El 24 de Octubre reitera el Gobernador pidiendo noticias de los resultados que pudiera dar la línea del ferrocarril del Norte y lo que esta Ciudad contribuirá para esta obra.

Acuerda el Ayuntamiento se conteste con los datos siguientes:

- La Aduana de este Puerto rindió el último año 8.922.000 reales, y que este año lleva ya dados 9.500.000 reales.
- Que de 1842 al 44 entraron en esta Ciudad 39.044 carros, y que desde 1852 al 54 han entrado 77.656 carros.
- Que todas las diligencias de Francia para Madrid, Aragón, Navarra y Vizcaya, tocan en esta Ciudad, que es el punto de reunión de todas esas empresas.
- Que habiendo acordado esta Provincia tomar parte en la empresa del ferrocarril, la Ciudad contribuirá con el país en la proporción que le corresponda.
- Pero las relaciones importantes de esta Ciudad están con Navarra y Aragón y los resultados serán mucho mayores el día en que haya una vía férrea que pase por esas Provincias hasta Zaragoza.

Se remitirá copia de este informe a D. José Manuel Collado y a D. Fermín Lasala, llamando seriamente la atención de ambos sobre este punto.

El 5 de Marzo de 1856, el Gobernador manifiesta al Alcalde, que la Diputación desea ocuparse del ferrocarril, tan pronto tenga los datos, y desea saber la acogida por parte de esta Ciudad y los capitalistas de ella.

Las Comisiones contestan que esta Ciudad contribuirá con lo que le toque como pueblo de Guipúzcoa y que emplearán todo su influjo en el ánimo de los capitalistas de la Ciudad y forasteros.

El Diputado General quedó satisfecho y tan pronto como tenga los datos, la Diputación formulará su proyecto y lo someterá a una Junta particular, conforme a lo encargado en las últimas Juntas Generales de Hernani.

El 18 de Marzo se recibe en el Ayuntamiento comunicación de los Sres. Collado y Mariategui. Se habla de la línea del Norte que baja desde Burgos. Conoce el Ayuntamiento que esa línea es importante y deseada, pero sería preferible para esta Ciudad la línea que bajase desde Zaragoza, Navarra y ésta a Irún, porque es la que necesita el Comercio de esta Ciudad.

Unánime el Ayuntamiento en esto, que se llame la atención del Sr. Mariategui, a fin de que lo tenga presente.

El 29 de Marzo D. Luis de Mariategui escribe al Alcalde de San Sebastián. No oculta la gran importancia que para esta Ciudad tiene la comunicación con Navarra y Aragón, ya que San Sebastián es el puerto natural de aquellas provincias. Hemos hecho valer nuestro influjo para contribuir a que no se abra el Pirineo por Canfranc y que el camino de Zaragoza busque su entrada en el vecino Imperio, tomando también la dirección de Alsasua.

He hecho saber al Sr. Pereire, de la Compañía de Crédito Mobiliario, que los trabajos tan luego como salgan adjudicados, los trozos de Burgos a Miranda y de esta parte a la frontera, principien por ésta, y cuanto antes podamos ver la locomotora corriendo la distancia recomendada por esa Corporación y la Provincia.

Sesión de Ayuntamiento el 9 de Abril. El Presidente manifiesta que la Junta de Comercio deseaba tratar con el Cuerpo Municipal sobre la dirección más ventajosa del ferrocarril para esta Ciudad, pues que según noticias, el trazado realizado por el ramo de Ingenieros era por Loyola y Hernani y se consideró más ventajosa la vía de Andoain por Lasarte.

Aunque en esta parte no era unánime la opinión de los Concejales, se reunirán ambas Corporaciones.

Quedó resuelto elevar una exposición al Ministro de Fomento, solicitando que el trazado por Lasarte sea con preferencia al de Loyola y Hernani. Que sobre el río Oría existen ya fábricas de importancia y el pueblo de Lasarte por donde pasa dicho río, admite todavía el aumento de otros establecimientos en sus inmediaciones.

Que en una conferencia tenida con el Ingeniero encargado, manifestó que encontraba iguales ambas vías en inconvenientes, habiendo preferido la que ofrecía menos costo y menos extensión, y ha dado curso sólo al trazado de Loyola y Hernani.

Que a juicio de las Corporaciones exponentes, aparte de los grandes intereses que se pueden recortar en las orillas del río Oria, si quedan desviados de la vía férrea, tiene otro inconveniente el dilatado valle de Loyola por donde pasa el Urumea, que entra la marea y es más bajo que la altura de las aguas en las altas mareas.

Aquella resolución fue tomada por la mayoría de ambas Corporaciones, pero los Sres. Presidente y el Regidor Fernández emitieron opinión distinta, y en siguiente sesión del Ayuntamiento, el Sr. Fernández expuso lo que sigue:

Me he opuesto al trazado de Lasarte,

- 1º. Porque según los estudios y el proyecto de la ley, sobre ser más largo, cuesta un 25% más.
- 2º. Porque a la salida del pueblo habría un paso a nivel que entorpecería considerablemente la circulación.
- 3º. Porque ese entorpecimiento sería más sensible y perjudicial para San Sebastián, que no tiene mas que una sola salida.
- 4º. Porque se inutilizará en gran parte el mayor terreno, casi el único de que puede disponerse para almacenes, para edificios y para ensanche de la población.
- 5º. Porque en cambio de estos inconvenientes, el trazado de Lasarte no ofrece en mi concepto ninguna ventaja a San Sebastián.

La mayor distancia a San Francisco es tan insignificante, que no merece mencionarse, tratándose de caminos de hierro. Si Pasajes ha de atravesarse el comercio de San Sebastián, lo que me parece imposible, lo mismo lo atraerá con un trazado que con otro.

El argumento de que se aleja de las fábricas de Lasarte es improcedente. Las importaciones y exportaciones de esas fábricas, de todas maneras, se harán por este puerto, cualquiera que sea el trazado. Comprendo que aquellos fabricantes preferirán el trazado que pasa por sus establecimientos, pero lo que a ellos conviene, no conviene a San Sebastián.

El Ayuntamiento, cuya única misión es velar por el bien de este vecindario, no debe abogar por los intereses de otras localidades, con detrimento de los del pueblo que administra.

Los Concejales Queheille y Sanz se adhieren a la opinión del Sr. Fernández.

El 21 de Mayo, el Ayuntamiento de Bayona de Francia ha dado a la prensa un acuerdo relativo a promover la apertura de la vía férrea desde Navarra a Francia, y ha diputado personas a Madrid con objeto, al propio tiempo que se promueve en las Cortes el trazado desde Burgos a Vitoria, sin que se trate de continuarlo hasta Irún.

La circunstancia denota mucha analogía entre las razones que el Ayuntamiento de Bayona y los autores del proyecto alegan, y que cuando esta provincia trató del trazado desde Irún a Tolosa, se le contestó de parte del Gobierno, que no entraba en sus ideas hacer concesiones parciales sino subastar todo el trayecto de Burgos a Irún, hizo recelar que pueden moverse intereses bastardos y antinacionales, que no entran en la recta intención del Gobierno.

Y por eso creyó ya oportuno obrar en reunirse en nombre del Ayuntamiento y de la Junta de Comercio, llamando la atención del Gobierno contra gestiones tan opuestas al interés y al decoro nacional, cuando en nuestra provincia hay puertos de comercio que están llamados a ser la base de la comunicación de ambos mares, por la vía férrea de Zaragoza Barcelona y a esta Ciudad.

Se preparó la exposición y fue dirigida, y el Ayuntamiento acuerda conste lo obrado, pasando copia a la Diputación de esta Provincia, para que por su parte apoye las gestiones del Ayuntamiento y de la Junta de Comercio.

El 21 de Mayo la Diputación se dirige al Ministro de Fomento.

Sobre el proyecto de concesión del ferrocarril del Norte, entre la Corte, Valladolid, Burgos y Vitoria, supone que dando principio a los trabajos del ferrocarril por la extrema frontera, serían ventajas de gran economía en la conducción del material que procede del extranjero, trató esta Diputación en sesión del 10 de Abril, de lo más conducente a la construcción del trozo comprendido entre el Vidasoa y Tolosa, ya informado de que el Gobierno resolvía sacar a pública licitación la sección que abraza los extremos de Burgos y el Vidasoa con los intermedios de Vitoria, Tolosa y San Sebastián.

Pero se ve sorprendido con la presentación del proyecto de ley que, apartándose de la mente del Gobierno, no sólo amenaza el porvenir de Guipúzcoa, sino que sacrifica los intereses nacionales, con ventaja de los extranjeros.

El puerto de Bayona que ha sido siempre y continúa siendo el depósito principal de las mercancías destinadas a España, se ve amenazado de ruina si se abre el ferrocarril que una nuestra nación con la vecina y sea un puerto español el que le sustituya. De aquí los extraordinarios esfuerzos que ha consagrado dentro y fuera de España, a fin de conseguir que sea el punto de término del ferrocarril de la Península, alejando su trayecto del puerto de San Sebastián.

La Diputación de Guipúzcoa está persuadida de que los gestores del puerto de Bayona se esfuerzan en abrir un ferrocarril que pasando por el Baztán y tocando en jurisdicción de Irún, se interne en Francia y fraccionando la sección de Burgos al Vidasoa, limitándola hasta la ciudad de Vitoria.

Esta Diputación cree que por favorecer intereses extraños, no deben sacrificarse los propios y que un puerto extranjero pueda ser favorecido en detrimento del amor patrio.

Como esta razón es cuestión de vida o muerte para esta provincia, pobre pero culta y leal a la Nación española, espera la Diputación que el Gobierno y las Cortes constituyentes no consentirán, por el bien de la patria, que se adopte una determinación contraria a los intereses, el decoro y la dignidad nacional

Suplica a VE interponga todo su poder e ilustración para que el Gobierno del Estado conceda la licitación del ferrocarril comprendido entre Burgos y el Vidasoa, por Vitoria, Tolosa y San Sebastián.

El 25 de Mayo, la Diputación foral traslada su oficio del 21, al Ayuntamiento y Junta de Comercio, copia de la exposición que ha elevado, apoyando lo que establecieron aquellas dos Corporaciones en cuanto a la dirección de la vía férrea por esta Ciudad.

El 21 de Junio, la Junta de Comercio se dirige al Alcalde de San Sebastián.

Satisfechos por la presentación a las Cortes constituyentes por el Gobierno del proyecto de ley del ferrocarril Madrid Irún, desde Burgos a la frontera, ha observado sin embargo que no han atendido su petición para que entre los estudios sobre el trozo de Andoain a esta Ciudad, por las dos direcciones que pudiera traer, la una por Hernani y la otra por Lasarte, se diera preferencia a esta última.

El Alcalde en sesión de este día, da cuenta del oficio que ha recibido de la Junta de Comercio, acompañado de la minuta preparada de exposición al Congreso, pidiendo que sea preferida la vía férrea por Lasarte a la de Hernani.

La ley remitida por el Gobierno al Congreso dice en el artículo 3º que la empresa concesionaria estará obligada a sujetarse a los proyectos aprobados por el Gobierno.

El Ayuntamiento examina si representará con arreglo a la minuta, o modificará para que la vía férrea vaya con preferencia por Lasarte. Discutidas las ideas, se acordó por cinco votos contra cuatro, que sí se haga la representación. Y se trató también si se adoptará o no la minuta presentada por la Junta de Comercio.

La Junta de Comercio envía al Ayuntamiento la minuta dispuesta para presentarla al Gobierno, para que el Ayuntamiento manifieste si está dispuesto a suscribirla, para que aparezca que ambas Corporaciones han obrado siempre de acuerdo en un asunto de tanto interés.

Se dice en la minuta a las Cortes constituyentes.

El proyecto de ley presentado por el Gobierno en fecha 16 de este mes, marcando el trazado de la tercera sección del ferrocarril del Norte, colmaría de júbilo a este leal vecindario si los términos en que aparece redactado su artículo 3º, no rebajare grandemente sus muy fundadas y legítimas esperanzas.

Cuando los Ingenieros estudiaron la línea entre Andoain y esta Ciudad, dieron con fácil y poca medida decisión, la preferencia a la idea de traer el camino por Hernani y el Valle del Urumea, las Corporaciones que suscriben acudieron al Ministro de Fomento con su exposición del 4 de Abril, manifestándole sus razones a favor del trazado por Lasarte y suplicando se practicasen otros estudios por esta parte.

Si la empresa concesionaria está obligada a sujetarse a los proyectos aprobados y no figura en él el de Andoain a esta Ciudad pasando por Lasarte, se deduce que ha sido desestimada aquella solicitud. Pero el asunto es de demasiada trascendencia y las Corporaciones insisten en sus razones.

No basta decir que el trayecto desde Andoain a San Sebastián pasando por Hernani es más breve, más económico y más ventajoso que lo sería pasando por Lasarte. Hay razones estratégicas, industriales y mercantiles que abogan poderosamente para la línea de Lasarte, con preferencia a la de Hernani.

Razones estratégicas, porque ninguna nación que consulte su seguridad, puede renunciar a la importante ventaja de hacer pasar el ferrocarril en una extensión considerable bajo el fuego directo de las baterías de su primera plaza fronteriza; razones industriales, porque sería desconocer los intereses generales y los particulares que han nacido a su sombra, aleja el

camino de un río, el más beneficioso del país, precisamente en el punto donde se hallan establecidos diferentes fábricas y se proyectan otras, para traer por la orilla de otro río, completamente inútil para la industria. Y razones comerciales, en fin, por estar más próximo a esta puerto la línea de Lasarte que la de Hernani, debe ser más fácil y barato el transporte de géneros al mercado de San Sebastián.

Quizá hay quien sueñe en que la vía férrea pasando por Hernani podría resucitar el puerto de Pasajes, pero semejante ilusión sería inviable, porque el puerto de Pasajes, que tiene el inconveniente de no ser puerto de refugio, nunca puede aspirar a ser otra cosa que un auxiliar del puerto de San Sebastián, cuya fácil entrada le hace siempre accesible en los frecuentes temporales de la Costa Cantábrica.

En resumen, la petición de los recurrentes se afirma por sí misma.

En la Gaceta de Madrid, del 12 de Julio de 1856, se publica la orden de concesión del ferrocarril del Norte. Consta de catorce artículos y tres adicionales. Se resume.

Se autoriza al Gobierno para otorgar a la Sociedad de Crédito Moviliario Español, la concesión del ferrocarril denominado del Norte, en la parte de Madrid a Valladolid, pasando por Avila y Medina del Campo, conforme a la ley de 13 de Noviembre de 1855, y en la de Burgos a la frontera francesa pasando por Miranda de Ebro, Vitoria, Alsasua, Tolosa y San Sebastián.

El Gobierno auxiliará la construcción de esta línea con una subvención en metálico o papel del Estado, de 330.000 reales por cada kilómetro de Madrid a Valladolid y de 444.000 reales por cada kilómetro de Burgos a la frontera.

Los abonos de la subvención se harán en tres partes iguales por kilómetro; la primera se pagará terminados que sean los movimientos de tierra y obras de fábrica; la segunda cuando se presente el material fijo y móvil correspondiente a cada kilómetro y la tercera, después de abierto el tráfico.

La subvención total será directamente satisfecha por el Estado, pero las provincias por donde pase el ferrocarril reintegrarán al Erario anualmente de la tercera parte del importe de aquella, distribuyéndose en cada una en proporción de los kilómetros de camino que de la misma atraviere.

La concesión durará 99 años.

Los concesionarios se comprometen a construir el ferrocarril de Burgos a la frontera con sujeción a los proyectos aprobados por el Gobierno y la ley general de ferrocarriles.

Las obras de Madrid a Avila deberán quedar concluidas y dispuestas para la explotación en el término de cinco años, a contar desde la adjudicación de la línea; en el de cuatro las de Avila Valladolid y de Burgos a Vitoria, y en el de siete las de Vitoria a la frontera.

Si llegase a caducar la concesión hecha por el artículo 1º desde Alsasua a San Sebastián, la empresa que se forme para la construcción del camino de Zaragoza a Alsasua, podrá continuarle hasta San Sebastián.

Por tanto mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquiera clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Las Cortes Constituyentes presentan a la Reina Isabel II la ley el 24 de Junio de 1856, quien la refrenda el 11 de Julio de 1856^{9bis}.

El Crédito Mobiliario Español, de los Hermanos Pereire, concesionarios del ferrocarril Madrid a la frontera francesa, fue la Empresa que tuvo la idea más clara del significado de este nuevo medio de transporte. Fue también la única en obtener, desde el principio, la concesión completa de una línea desde Madrid a la periferia¹⁰.

El 8 de Octubre, el Gobernador participa al Presidente del Ayuntamiento que ha llegado el Ingeniero Civil D. José Peñarredonda a los nuevos estudios de la vía férrea por la dirección de Andoain a esta Ciudad por Lasarte, y encarga se le presten los auxilios que pudiera necesitar.

El día 15 se recibió la grata noticia de que la empresa del ferrocarril del Norte había quedado en la subasta celebrada el mismo día, para la Sociedad del Crédito Mobiliario.

Al momento se anunció al público esta nueva tan deseada y se celebró con festejos.

3 de Enero de 1857. Llama mucho la atención del Ayuntamiento, las contrariedades que sufre la vía subastada del ferrocarril a Irún. Las gestiones que se ponen en movimiento para atraer la vía desde Bayona por las Alduides a Navarra y las terribles consecuencias que esta novedad traería al comercio.

En ocasiones solemnes como ésta, el Ayuntamiento ha solido aunarse con la Junta de Comercio, organizando una Comisión y ha trabajado por los intereses de la Ciudad. Hoy las circunstancias exigen todo esfuerzo. Se

9 bis ARCHIVO FUNDACION DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. Madrid

10. Gustavo REDER. Historia de la tracción-vapor en España. Tomo II. Locomotoras del Norte. Madrid 2000, p. 19,25.

acuerda nombrar la Comisión compuesta por los Sres. Alcaldes, Campián y el Secretario y se invite a la Junta de Comercio que por su parte hagan lo mismo.

El 9 de Enero, el Ayuntamiento y la Junta de Comercio envían un largo escrito a SM la Reina, que fue reproducido en la imprenta Baroja, respondiendo y atacando las posturas antinacionales de llevar la vía por Navarra a Francia, sin tocar en el litoral y en Irún. Bayona no guarda esfuerzos para ello porque desea recoger los mercados ricos, vía Alduides, de Aragón, Rioja, Cataluña y Zaragoza o Madrid, reduciendo a la nada al comercio y los puertos españoles de esta costa, como Santander y Barcelona

Se extiende en datos económicos, costos, recomendaciones, etc. El proyecto de Alduides sería el hundimiento del porvenir español, el triunfo de los extranjeros sobre los españoles..

El 18 de Enero, carta de D. Fermín Lasala al Alcalde y a la Junta de Comercio, manifestando que se ocupa de la inserción de la exposición que se hizo a la Reina, en el periódico El Diario Español y se pone en contacto con otros periódicos que lo insertarán.

El Ayuntamiento de Pamplona escribe a la Diputación de Guipúzcoa en respuesta a la comunicación de San Sebastián a la reina, que ha visto reproducida en la prensa. Responde duramente a San Sebastián y protesta por su egoísmo. No se opone al camino hasta Alsasua e Irún por San Sebastián, pero que no se niegue a una salida directa de

Navarra por Alduides para exportar sus productos, sin necesidad de un largo rodeo de Alsasua a San Sebastián.

También envían este comunicado a la Reina*.

Del informe de la Secretaría del Ayuntamiento de San Sebastián.

Después de adjudicada la subasta, la inacción de la Empresa concesionaria por una parte y por otra sucesos políticos que cambiaron las personas del Gobierno español, resucitaron las esperanzas de los bayoneses y bajo la poderosa influencia de su Emperador, renovaron sus gestiones, unidos con la Diputación de Navarra.

* Para más completa información sobre la cuestión de los Alduides, véanse las dos obras del Historiador Carlos Larrinaga:

- El ferrocarril del Norte y el paso de los Pirineos a mediados del siglo XIX. Edición del Casino de Irún 2002.
- Peyroncelly. San Sebastián y el ferrocarril de los Alduides a mediados del siglo XIX. Fundación Kutxa 2004.

Se dio la voz de alarma a las Castillas, León y Asturias y otras provincias, a quienes importaba la línea del Norte, pues la obra tan inmediata de Navarra a Francia como la de Alduides, la hará impracticable. Así se suscitó una viva y ardorosa polémica.

Tuvo principio por una exposición elevada a SM por las Corporaciones de esta Ciudad, otra por esta Provincia, y la que el Ayuntamiento de Pamplona dirigió con aquel motivo a la Diputación de Navarra, pidiendo que se defendieran los intereses de la provincia. Hubo un debate durante tres meses entre “El Comercio” periódico publicado en esta Ciudad de San Sebastián y “El Eco de Navarra”, periódico publicado en Navarra.

En varios folletos de distintas fechas se publicaron los argumentos de la polémica.

- El 11 de Abril de 1856 un folleto de 53 páginas en francés, por el Conseil Municipal de Bayonne, estudiando caminos de hierro de Francia y España.
- Otro folleto de 53 páginas en 1857, estudio en francés encargado por el Ayuntamiento de Bayona, ocupándose de la línea Bayona España por el Valle de la Nive y las Alduides.
- Folleto de 27 páginas firmado por Pablo Ilarregui, en defensa del ferrocarril de Pamplona a Francia por las Alduides.
- Folleto de 15 páginas del 15 de Marzo de 1857 en francés, desde Bayona, titulado Camino de hierro de París a España. Respuesta a la memoria de M. Alexandre Leon de Bordeaux, contra la línea proyectada de Bayona a Pamplona por las Alduides.
- Y un folleto de 25 páginas del 30 de Mayo de 1858, firmado en San Sebastián por Lorenzo Alzate, Secretario del Ayuntamiento de San Sebastián. Cuatro artículos sobre el proyecto de la vía férrea por las Alduides y la del Norte de España, además de otro folleto de 89 páginas, Memoria sobre el mismo tema, realizado en San Sebastián.

Y sigue el informe de Secretaría del Ayuntamiento de San Sebastián.

Mientras tanto continuaban en Bayona la instrucción del expediente de las Alduides. La opinión no era unánime; hubo publicaciones en contra de las Alduides y la Comisión de información de Pau, capital del Departamento, se opuso al proyecto.

Estando próxima la sesión de las Cortes, las Corporaciones y la Provincia escribieron una memoria extensa y razonada, defendiendo con muchas razones los intereses y derechos adquiridos legalmente por las provincias españolas.

No bastaba haber preparado la opinión. Era preciso trabajar para que las obras de la línea del Norte tuvieran principio, pues era el único medio para hundir las pretensiones de los partidarios de las Alduides. Eran grandes las dificultades que vencer.

Primero fue un proyecto de convenio entre la Provincia y la Sociedad concesionaria, para anticipo de fondos a ésta. Las discusiones se inauguraron en el Salón Consistorial de esta Ciudad y el proyecto se extendió a la Casa de la Diputación de Tolosa. Se dilató la resolución porque los representantes del Crédito Mobiliario tenían que dirigirse a otras partes.

Intervinieron en estas conferencias D. Fermín Lasala, Diputado a Cortes por este distrito, que acudió a ellas y D. Luis de Mariategui, Diputado por el distrito de Tolosa, que aquellos días estaba en Bayona. Ambos señores se reunieron en París y continuaron allí las conferencias con la Dirección principal del Crédito Mobiliario.

El 30 de Marzo, el Diputado General de Guipuzcoa se dirige al Ayuntamiento de San Sebastián. La Sociedad Crédito Mobiliario manifiesta el deseo de que no solo esa corporación, sino también los propietarios y capitalistas y sobre todo el comercio del país, se interesen en la empresa del ferrocarril del Norte., tomando por su cuenta el mayor número de acciones que sea posible.

Para tratar a fondo esta importante materia, ha convocado esta Diputación sesión extraordinaria para el día 3 de Abril.

Se recibe oficio de esta Provincia relativo a que ha llegado el momento de que los propietarios, capitalistas y comerciantes, manifiesten por qué número de acciones se suscribirán para la vía férrea del Norte. El Alcalde ha convocado al Ayuntamiento y Junta de Comercio.

Las Corporaciones saben que en esta ocasión dará el vecindario de San Sebastián una prueba de sus sentimientos, pero la demasiada precipitación puede malograr el buen éxito de las gestiones. Se carece todavía de los pormenores indispensables para conocer las condiciones de la suscripción y las garantías que tendrán los suscriptores; a partir de que el ejemplo que den los capitalistas, hijos y amigos de nuestra Ciudad que residen en Madrid, ha de influir poderosamente en el ánimo de los suscriptores.

Acuerdan dirigirse a D. Fermín Lasala y D. Luis de Mariategui diciendo. Tenemos que decir mañana a la Diputación con cuántas acciones suscribirá este vecindario para la vía férrea. Apremiados por el tiempo, preguntamos a Vds. con cuántas acciones se interesarán. De esto dependerá el resultado de la suscripción. Su ejemplo animará e influirá.

El 26 de Marzo el Ayuntamiento de Burgos comunica que está de acuerdo con San Sebastián en lo referente a la vía férrea.

En diversas fechas de los años 1855, 1857 y 1862 se desarrolla un movimiento importante de proyectos detallados por parte de las Diputaciones de Alava y Vizcaya, para que la línea del ferrocarril del Norte discurra desde algún punto del Ebro a través de las provincias de Alava y Vizcaya.

29 de Julio. La tarde de ayer llegó a esta Ciudad el Sr. Duclere, representante de la Sociedad concesionaria del ferrocarril del Norte. La Compañía concesionaria tiene deseos ardorosos de dar principio a las obras para que quede habilitada una parte más importante del camino en esta provincia. Y la Compañía desea que esta provincia tome una parte efectiva de hacer interesar al país en la empresa.

El Ayuntamiento se halla bien penetrado de que la ocasión presente es la más solemne de las que en siglos se han presentado para echar los cimientos de la prosperidad del pueblo, pues la ruina sería cierta si el ferrocarril se abriera en otra dirección. Ningún esfuerzo será extraordinario.

Se reúnen este día en la Casa Consistorial, los Sres. Duclere, O'shea, Calderón, Lanteires Ingeniero que en esta provincia tiene la Compañía concesionaria, D. Emilio y D. Alejandro León, el Diputado foral de este partido D. Roque Heriz, D. Fermín Lasala Diputado a Cortes por este distrito, el Alcalde D. Angel Gil de Alcain, Concejales y Regidores comisionados por el Ayuntamiento y comisionados por la Junta de Comercio.

Para inaugurar los trabajos de la vía férrea del Norte en esta provincia, discutieron sobre el auxilio efectivo y moral que esta provincia pudiera prestar. Que las obras se ejecuten en los puntos que se consideren convenientes y lo más preferible sería el trayecto desde Irún a Tolosa. Que su ejecución será factible a lo más en tres años y quizá en dos. Que se pudiesen combinar los deseos de la Sociedad concesionaria de que la Provincia respondiera de 40 millones de reales, con otros tantos que la Compañía pondría, o a lo menos 25 millones e igual suma por la Compañía, para no retardar las obras, sin perjuicio de aumentar la cantidad con tiempo, en la inteligencia de que la Provincia entraría en la Sociedad de toda la línea del Norte como accionista, con el número de acciones que le correspondiese.

Los representantes de la Compañía regresan a Madrid y esperan recibir el aviso de que pueden contar con la cooperación de la Provincia, para que den las órdenes de principiar las obras.

Del Informe de la Secretaría del Ayuntamiento de San Sebastián.

El 29 de Setiembre de 1857 escribía a San Sebastián el Sr. Lasala en carta de forma familiar. Hoy he tenido una larga entrevista con los Sres. Pereire y Osma. Hemos quedado que debe tratar el asunto el Sr. Pereire con amplios poderes en San Sebastián o Tolosa, en la primera quincena de Octubre.

El compromiso sería para el trozo de Irún a Villafranca. El Crédito Mobiliario va a emprender las grandes obras. Tendremos nuestro Ingeniero que con los suyos tase las obras. La Compañía nos dará hasta la constitución del ferrocarril, obligaciones del Crédito Mobiliario, canjeables a la par, con interés del 6%.

La propuesta del Sr. Pereire era: la entrega de 25 millones de reales para la sección de Irún a Villafranca, que puede estar en explotación a los tres años. Compromiso de adoptar el trazado de Zumarraga. Si las obras se continúan a Zumarraga, la Provincia aumentará el anticipo en proporción a la de Irún Villafranca.

En las conversaciones que se alargaron, se decía que la Empresa no emprendería las obras mientras no se asegurase la rivalidad de las Alduides, que se presentaba amenazante, que el embajador de Francia aseguraba que no se haría el camino de Vidasoa si antes no se concede la de las Alduides.

Así que el Sr. Lasala clamaba por la pronta celebración del contrato y principio pronto de las obras.

El 5 de Octubre la Diputación de esta Provincia debe reunirse con los representantes del Crédito Mobiliario, con objeto de que tengan principio las obras en esta provincia y considerando conveniente conferenciar antes con el Ayuntamiento y la Junta de Comercio, para adoptar un medio de avenencia aceptable a las partes interesadas, invita a ambos a una reunión el día 7.

Se celebra la reunión con la Diputación en Tolosa y la Junta de Comercio. Que se puede esperar haya un arreglo entre la Provincia y el Crédito Mobiliario.

4 de Noviembre. Consta al Ayuntamiento que el Excmo. D. Claudio Moyano, durante su Ministerio de Fomento, sostuvo con energía que se llevara a efecto la vía férrea del Norte de Madrid a Irún, a pesar de la poderosa oposición que se presentaba, y penetrado que esta opinión del Ministro ha debido influir mucho para salvar hasta ahora los intereses de esta Ciudad, acuerda el Ayuntamiento dirigir al Sr. Moyano, a su caída del Ministerio, un oficio expresándole la gratitud de esta Ciudad.

10 de Noviembre. Siguiendo las recomendaciones del Sr. Lasala, se acuerda por estas Corporaciones, dirigirse a la Provincia rogándole que, sin demora, revista a los Comisionados en París de las facultades necesarias para otorgar el contrato.

Se expresa amplia gratitud al Sr. Lasala, hijo celoso de este pueblo, y le manifiesta la ilimitada confianza que se deposita en él, dejando a su pruden-
cia y acierto llevar a buen término este asunto tan vital.

El 14 de Noviembre nueva carta de D. Fermin Lasala desde París, manifestando que es preciso decidirse en la cuestión del ferrocarril, puesto que según avisos fidedignos de Madrid, no se ceja en el empeño del trazado por las Alduides.

Se comunique esto a la Diputación y también que el Excmo. Sr. José Manuel de Collado se halle enterado de todo para que pueda emplear útilmente su influjo.

Parte telegráfico recibido hoy, 18 de Noviembre, desde Tolosa por Roque Heriz y Fermín Lasala. “Aprobadas las proposiciones. Abrese la suscripción y si no da lo bastante, a la Junta”.

Esperando ahora el Ayuntamiento ulteriores explicaciones y las consecuencias de un acto tan deseado como inquietante, se recibe la noticia con toda satisfacción.

Este parte telegráfico de lo resuelto por la Diputación, sirvió a la Corporación de San Sebastián a dirigir a los mismos el siguiente oficio.

El acuerdo de VS relativo al ferrocarril está a la altura de sus sentimientos, de su constante anhelo por el bien del país. La empresa es grande pero la vía férrea no se limita a nuestros días, y los venideros recogerán los óptimos frutos de los desvelos de VS.

¿Qué hubieran dicho nuestros nietos si en momento tan supremo hubierais dejado perder todo su porvenir? Es imposible promover la prosperidad pública sin gravámenes. Echemos los cimientos de la primera y inaugurados en gran escala las condiciones de Guipúzcoa, sus hijos harán lo demás. VS ha comprendido perfectamente toda la importancia de sus deberes y ha llenado los deseos de todos. Merece bien del país.

Tal es la opinión de la Ciudad de San Sebastián, y sus Corporaciones ofrecen a VS la seguridad de la más sincera y afectuosa gratitud.

El 23 de Noviembre, la Diputación remite al Ayuntamiento las actas de lo obrado en la extraordinaria, manifestando que en su día esperaba recibir pruebas de amor de las Corporaciones del País y la más eficaz cooperación para esta gran empresa.

25 de Noviembre. Habiendo contribuído D. Luis Mariategui, durante su estancia en París, al buen resultado del proyecto de la vía férrea del Norte, expresa este Ayuntamiento su gratitud, así como a los vocales de la Diputación.

Diputación extraordinaria del 20 de Noviembre. Comisión nombrada para dar su dictamen sobre reglas para generalizar la suscripción al ferrocarril.

Propone lo siguiente, de acuerdo con D. Fermín Lasala.

1°. Invitación general y particular de parte de la Diputación, a las Corporaciones y Ayuntamientos del País y particulares a todos los electores para Diputados a Cortes y demás pudientes que residan en el País.

2°. Que se creen Comisiones en Guipúzcoa, Madrid, Bayona, Burdeos, París, Londres, Habana, Puerto Rico, Veracruz, Méjico y Montevideo, para que se encarguen de la distribución de invitaciones y se hagan cargo del producto de la suscripción.

3°. En San Sebastián la Comisión será formada por el Diputado General, Ayuntamiento y Junta de Comercio, y demás pueblos de Guipúzcoa y Ayuntamientos respectivos.

4°. Estas Comisiones y las que se establezcan en el extranjero, se entenderán directamente con la Diputación y los de Ultramar con la Junta de Comercio en San Sebastián.

5°. La Junta de Comercio de San Sebastián formará una lista de todos los sujetos residentes en Ultramar, que en su concepto pudieran contribuir a la suscripción.

El 29 de Diciembre se recibe al fin el deseado contrato de esta fecha en :París y regresó el Sr. Lasala satisfecho.

El convenio constaba de las siguientes partes:

Artículo 1°. La Provincia de Guipúzcoa se obliga a pagar a la Sociedad General Crédito Mobiliario, la suma de 25 millones de reales, en cuatro años, contados desde el día en que el Gobierno apruebe la mitad del trazado del ferrocarril desde el el Vidasoa hasta Villafranca y que continuará por Zumarraga, con la aprobación del Gobierno.

Artículo 2°. La Sociedad se obliga a construir el ferrocarril Villafranca Zumarraga en cuatro años, a contar desde que la Provincia lo haga saber oficialmente y aumente los 25 millones con una cantidad igual a la tercera parte del costo total.

Artículo 3°. La Sociedad principiará las obras de Vidasoa a Villafranca cuando el Gobierno apruebe la dirección Zumarraga.

Artículo 4°. Las obras que la Sociedad tiene que hacer en la provincia de Guipúzcoa son: compra de terrenos – desmontes y terraplenes – obras de fábrica – establecimiento de la vía – construcción de las estaciones – provisión del material móvil necesario para la explotación.

Artículo 5°. La Provincia pagará dentro de los cuatro años la cantidad total: 1° año 5 millones; 2°, 5 millones; 3°, 7,5 millones; 4°, 7,5 millones; total 25 millones.

Artículo 7º. El reembolso de los pagos la Sociedad lo hará entregando a la Provincia obligaciones especiales al 6%, hasta el cambio que se hará a la par de estas obligaciones por acciones del ferrocarril del Norte.

En el Informe de la Secretaría del Ayuntamiento de San Sebastián se dice que el artículo 9º expresa . El presente trazado del Vidasoa a Villafranca no será definitivo hasta el día en que el Gobierno de SM haya aprobado la dirección por Zumarraga y el proyecto de ejecución por la mitad del trazado desde el Vidasoa hasta Villafranca.

Se quiere aplazar toda negociación hasta que el Gobierno resuelva irrevocablemente a favor de Zumarraga, a lo que el Sr. Lasala se opone.

31 de Diciembre. El “Ferrocarril del Norte. División de San Sebastián” envía oficio al Alcalde de San Sebastián, remitiendo lista de interesados para que les sean abonadas por el Administrador de la Compañía en ese Ayuntamiento, las cantidades que a cada uno de ellos corresponda, indemnizaciones de daños ocasionados por los estudios del ferrocarril del Norte en su jurisdicción. (Son 58 personas y se detallan sus nombres)

Suscripción para la obra

13 de Enero de 1858. Tan pronto como el celoso patriota Fermín Lasala regresó de París, siendo portador del contrato celebrado con el Crédito Mobiliario, pasó a Tolosa a dar cuenta a la Provincia del resultado de su misión y volvió a esta Ciudad.

La Diputación dirigió su manifiesto a los guipuzcoanos, especialmente con oficio a las Corporaciones de esta Ciudad, invitando a que se suscribieran al ferrocarril que proyectaba hacerse desde Irún a Villafranca. Se admitían todas las cuotas que se quisieran imponer, que no fueran inferiores a 2.000 reales.

Las Corporaciones se ocuparon inmediatamente y acudieron como primera gestión a las autoridades de Cuba, en la Habana y Santiago de Cuba, personas todas amigas, pidiendo que abriesen la suscripción en la Isla.

Carta del Ayuntamiento de San Sebastián y Junta de Comercio al Brigadier D. José Antonio Echeberría, Gobernador de La Habana.

Los originarios de aquel pueblo donde V. ha ejercido autoridad, de quien fué siempre amigo, donde encontró simpatías, de aquel pueblo que cuenta a V. en el número de sus buenos vecinos, unen sus votos a los de la Diputación de esta Provincia, en la invitación que le dirige con motivo de la construcción del ferrocarril del Norte.

Conoce VS muy bien cuán importante es esta obra para este país y que en ella estriba su porvenir. V. no puede ser indiferente a lo que tanto nos interesa, y llenos de confianza, estas Corporaciones piden y ruegan a V. que en ocasión tan solemne, les dispense toda la protección que puede, en la ventajosa situación en que se halla.

En esa Isla viven varios hijos de esta tierra, muchos que le son sinceramente adictos y ninguno más que VE., lo que ha movido a la Diputación a suplicar a VE se sirva presidir la Comisión que promueva la suscripción en esas gentes. Las Comisiones de San Sebastián unen sus voces con igual ruego.

Otra carta al Brigadier Carlos Vargas, Comandante General de Santiago de Cuba, en parecidos términos, indicándole .

Esta Ciudad ha conocido a V. dentro de sus muros y ha tenido ocasiones de apreciar sus méritos. Vd. puede contribuir mucho en la posición que dignamente ocupa en ese país.

También carta semejante a D. Joaquín Calbetón, Fiscal de la Audiencia Pretoriana de La Habana.

Petición del Ayuntamiento y Junta de Comercio a D. Claudio Anton de Luzuriaga, Senador en Madrid, para que sea uno de los suscriptores.

Lo mismo a D. Fermín Lasala, Diputado a Cortes en Madrid y a D. José Manuel Collado, Senador en Madrid.

En varias fechas de Enero se reciben respuestas, adheriéndose a la suscripción.

Claudio Anton de Luzuriaga con veinte mil reales,

Fermín Lasala con ochenta mil reales

y su hermana, con doce mil reales.

Desde San Juan de Luz, Ramón Darrayuaga, con veinticinco mil.

José Javier Mendizábal, Presidente de la Sociedad La Fraternal, treinta y tres mil reales entre los socios

Hay una relación de suscriptores en San Sebastián. Son 330 personas, con un total suscrito de 13.622.500 reales.

Destacan: el Ayuntamiento 300.000. – Roque Heriz 200.000 – Minondo Hermanos 200.000 – David Delvaille y Cía 200.000 – Fermin Lasala 2.000.000 – José y Francisco Brunet 400.000 – José Manuel Collado 500.000 – Sociedad Fraternal 300.000 – Anselmo Arroyabe 500.000 – J. Antonio Susuarregui 300.000 – José María Artola 1.000.000

– Otras diez personas con 200.000 – Varias de 100.000 y gran número de pequeñas partidas desde 2.000.

El 29 de Enero, El Ayuntamiento y la Junta de Comercio agradecen al vecindario su aportación. (Véase la reproducción)

Circular impresa de la Diputación, de fecha 30 de Enero, que agradece a las autoridades de Guipúzcoa y a la población su interés desinteresado, que en pocos días han bastado para cubrir la suscripción de 25 millones, abierta con destino al ferrocarril del Norte, desde el Vidasoa a Villafranca.

Como la Diputación desea que el ferrocarril se extienda hasta Zumarraga, queda abierta la suscripción para cubrir la suma necesaria para esta última parte del coste.

Pocos días han bastado para cubrir la suscripción. Los pueblos y las clases todas, desde la floreciente ciudad a la pobre aldea, desde el venerable y digno ministro del Señor al laborioso y modesto artesano, desde la respetable madre hasta la virtuosa doncella, poseídos de noble estímulo, han depositado sus fortunas en aras del bien común.

Esas numerosas listas de suscriptores forman el testimonio más elocuente del espíritu público que reina entre los guipuzcoanos. Ellos demuestran lo mucho que puede un país, por reducido y estéril que sea, con el concurso colectivo de todos sus hijos.

La Diputación tributa un homenaje de reconocimiento a todas las Autoridades, Corporaciones y personas de dentro y fuera del país.

3 de Febrero. Suscrito el Ayuntamiento de San Sebastián el anticipo para el ferrocarril, por la cantidad de 300.000 reales, se ocupó de los medios de atender a los pagos y encarga a la Comisión de Hacienda presente sus ideas.

Y así da cuenta:

El primer año 1858 se pagará en dos partes 60.000; el 1859, 60.000: 1860, 90.000 y 1861, 90.000. Los recursos en los cuatro años citados vendrán de la existencia en Caja, procedente del empréstito de 320.000 reales de 1853 para obras, y los remanentes de los presupuestos de 1859, 60 y 61. Resultará un déficit de 46.305 reales, que se cubrirá fácilmente sin gravar en nada el presupuesto municipal, ya tomando a interés el capital necesario con la garantía del papel del Estado que el Ayuntamiento posee, o enagenando una parte del mismo papel.

El 12 de Febrero se recibe sentida y amable respuesta de D. José Antonio de Echeverría, desde Cuba al Ayuntamiento y Junta de Comercio. Está dispuesto a colaborar.

SUSCRICION PARA EL FERRO-CARRIL.

El Ayuntamiento y Junta de Comercio de esta Ciudad, se apresuran á espresar á este vecindario la gratitud, tan justamente merecida , por el patriotismo con que todas las clases se han apresurado á suscribirse para el anticipo destinado al ferro-carril.

Si todavía hay algunos, cuyos nombres no se han inscrito en las listas de suscritores, es de creer que sus sentimientos, no les permitirán, ser menos que otros con quienes pueden igualarse.

Todo el pais responde con entusiasmo al llamamiento hecho, y podemos ya abrigar la esperanza cierta de que en breve tendrán principio, en este suelo , las obras de esa empresa que nos colocará en via de prosperidad.

Guipúzcoa ofrece hoy un ejemplo , de que sus autoridades naturales pueden quedar altamente satisfechas.

No debe envanecernos el cumplimiento de un deber, pero el consuelo de éstas corporaciones , es grande. Abren las páginas donde están escritos los sucesos de las épocas memorables, y leen que en una de las mas aflictivas para esta ciudad , su Ayuntamiento decia al General en Jefe del Ejército : «Si nuevos sacrificios fuesen posibles y necesarios, no se vacilaria un momento en resignarse á ellos. Si se exigiese que renunciásemos á la dulce esperanza de ver restablecida nuestra ciudad , nuestra conformidad seria unánime.» Pero esta ciudad existe restablecida , y su vecindario ha dado desde entonces, muchas pruebas de la elevacion de sus sentimientos ; ha practicado el amor á la patria. Nuevos hechos vienen á enriquecer nuestros fastos municipales , con motivo de la suscripcion para el ferro-carril: y al contemplar tanto civismo; al considerar de lo que es capaz el pueblo que así se conduce en una larga serie de años, las corporaciones se sienten con ánimo bastante , para decir á su vez, repitiendo aquellas palabras , de eterna memoria , que «Si nuevos esfuerzos fueran necesarios , sus administrados, no vacilarian un momento en hacerlos», hoy como siempre.

Permitido debe ser, por lo tanto, á sus legítimos representantes, consignar estos recuerdos, tener esta confianza, porque son el título mas honroso que estos habitantes transmitirán ileso á los venideros.
San Sebastian 29 de Enero de 1858.

El Presidente del Ayuntamiento.

Angel Gil de Alcaín.

El Vice-presidente de la Junta de Comercio.

Bernardo de Alcaín

En una relación individualizada, se detallan las personas y lugares de la Isla de Cuba que colaboran en la suscripción. Son 122 personas y el total suscrito asciende a 5.158.000 reales, con aportaciones desde 2.000 hasta 200.000 reales.

Del Informe de la Secretaría del Ayuntamiento de San Sebastián.

La suscripción total hasta el momento en que se escribe este extracto, importa en Europa y Ultramar, la suma de 35.278.500 reales de vellón.

¡Increíble parece! Y sin embargo es cierto. El pueblo que ofrece en aras del bien público su peculio privado, un país que el mes de Enero pone a disposición de sus autoridades millones de reales, un país que hace todo esto, retirando de la circulación y de las colocaciones dadas, capitales con cuyo producto vivía, con las esperanzas legítimas de su pronto empleo, se encuentra el mes de Abril con nuevos tropiezos, con nuevos retrasos. ¿Y de dónde vienen estos perjuicios? Proviene, fuerza a decirlo: primero de la precipitación y segundo del necio empeño de obtener ante todo la aprobación del trazado por Zumarraga.

Parecía lo más natural que se esperase a la aprobación por el Gobierno del trayecto de Zumarraga y se esperase a esto, antes de abrir la suscripción; pero eran tales la confianza y la impaciencia, que nada se aguardó y los muchos de los suscriptores que tuvieron que disponer de sus fondos para tenerlos pronto, sufrieron perjuicios.

Ni esto, ni las envidias de falsos apóstoles que hubieran visto con placer descuidadas a las Corporaciones, arredraron el espíritu público. Una crisis monetaria amenazaba por otro lado, pero el amor al país superó tales y tan grandes obstáculos.

Guipúzcoa dio un ejemplo de asombro y fue tal el efecto que produjo, que las mismas autoridades del país confesaban que jamás pudieron esperar lo que veían.

El 20 de Febrero, el Ingeniero de la Compañía concesionaria, Sr. Lanteirés, presenta a la Diputación un listado con los nombres y residencias de los señores propietarios cuyas fincas atravesará el ferrocarril, Desde Hernani a Ancieta y Miracruz a Capuchinos.

(Véase detalle)

El 14 de Abril se recibe carta confidencial de persona colocada en buena posición y que mira con interés la causa de esta Ciudad, Explica el curso que llevaba en el Ministerio de Fomento el negocio del ferrocarril del Norte y las dificultades que se presentaban para la aprobación del trayecto por Zumarraga.

Esto constituye un conflicto nada agradable porque el deseo natural de esta Ciudad, es el camino por Irurzun pasando por Zumarraga, sometiendo a esto la existencia del contrato con el Crédito Mobiliario. El medio más eficaz de inutilizar el proyecto de las Alduides, es de llevar la vía del Norte por Irurzun o en otro caso de empezar los trabajos a lo menos de Tolosa a Irún.

En esto se recibe carta del Sr. Lasala. Por la conferencia tenida con el Ministro de Fomento, se enteraron de que el Consejo de Ministros opinaba que por Zumarraga se alejan Aragón, Navarra y Soria de los puertos españoles, al paso que por Irurzun van casi en línea recta a San Sebastián. Y que, por lo tanto, era necesario estudiar más esta solución. Que en el Ministerio de Fomento opinan de la misma manera

Que los representantes de Crédito Mobiliario expusieron al Ministro las grandes dificultades del proyecto por Irurzun y que se concluyan los estudios y entre tanto se aprueben los de Tolosa Irún, a lo cual accedió el Ministro..

El Ayuntamiento envía una carta a la Diputación, tratando sobre lo anterior.

Que la Sociedad Crédito Mobiliario tiene la idea de ejecutar las obras de Tolosa a Irún. Que el trayecto por Irurzun se miraba como el término medio que conciliase los intereses de Navarra y Aragón con los nuestros, para destruir el proyecto de las Alduides.

Se alarga en explicaciones sobre las dificultades y peligros para el proyecto de Guipúzcoa. Que la respuesta mejor es poner en obra el trayecto Tolosa Irún.

La trascendental medida que aplaza la inauguración de las obras del ferrocarril de esta Provincia, sólo nos es conocida por conducto confidencial y carecemos de luz bastante para juzgar de su carácter con el debido conocimiento de causa. Nos toca pues, ante todo, conocer el origen de esta medida y averiguar su fin y las inmediatas consecuencias que produzca.

Nombres y residencias de los Señores propietarios cuya finca atraviesa el ferro-carril desde Hernani a Estúcia y Estúcia Cruz a Capuchinos.

Nombres y apellidos.	Residencia.	Jurisdicciones.
<i>Franzisco Tubaldia</i>	<i>Andoain</i>	
<i>José Maria Estrac</i>	<i>Alza</i>	
<i>Pedro Niño Juruanga</i>	<i>San Sebastian</i>	
<i>Ignacio Virsola</i>	<i>Id.</i>	
<i>Pedro Altuna</i>	<i>Alza</i>	
<i>Maria Francisca Tubaldia</i>	<i>Andoain</i>	
<i>José Estrac</i>	<i>San Sebastian</i>	
<i>Pedro Lucille</i>	<i>Id.</i>	
<i>José Antonio Echeverría</i>	<i>Id.</i>	
<i>José Maria Ercader</i>	<i>Id.</i>	
<i>Álvaro de Rodríguez</i>	<i>Id.</i>	
<i>Nicolas Arguinaga</i>	<i>Erun</i>	
<i>Manuel Estrac</i>	<i>San Sebastian</i>	
<i>Antonia Ocalora</i>	<i>Id.</i>	<i>San Sebastian</i>
<i>Ciudad de San Sebastian</i>	<i>"</i>	
<i>José Antonio Erceta</i>	<i>San Sebastian</i>	
<i>Vicente Canales</i>	<i>Alza</i>	
<i>Franzisco Euzuz</i>	<i>San Sebastian</i>	
<i>Raimon Arribala</i>	<i>Loro</i>	
<i>Joaquín Euzuzabal</i>	<i>Alza</i>	
<i>Manuela Bermingham</i>	<i>San Sebastian</i>	
<i>Raimon Euzuz</i>	<i>Parages</i>	
<i>Don Muer</i>	<i>Hernani</i>	
<i>Consuelo de Sta. Herwa</i>	<i>"</i>	
<i>José María Olariabal</i>	<i>Erun</i>	
<i>Ignacio Maria Miranda</i>	<i>Olache</i>	
<i>Ignacio Maria Virsola</i>	<i>Oyarzun</i>	

IMAGEN C

Nombres y apellidos.	Residencia.	Jurisdicciones.
Celestino Barzan	Hornani	San Sebastian
Pedro José	Oyarzun	
Carlos Mirabe	Hornani	
José María Etxuendo	San Sebastian	
Garayorri	id	
Convento de Sta. Teresa	"	
Beatísima Oyarzabal	San Sebastian	
José Antonio Elburua	San Sebastian	
Jermina Etxezabal	Hornani	
Javier Luaxabar	id	
Prudencio Pedondo	id	
José Manuel Euzusti	San Sebastian	Hornani
Miguel Elice	Hornani	
Miguel Antonio Ordoaga	id	
Domingo Ollo	id	
José María Elberri	San Sebastian	
Maria Inmaculada Etxeaga	Hornani	
José Estano	id	
Felix J. Juan	id	
José Domingo Casas	id	
Peltran Cadet	id	
Marques de Valdeorina	Artigarraga	Artigarraga
José Antonio Gallego	id	
Vicenta Eganabide	Colosa	
		Hornada

Presentada por el Ingeniero que suscribe en
 San Sebastian 20 de febrero de 1858 - E. Lantara

Es copia
 del Diputado general



Núm.º 52.

Al ver la admirable rapidéz con que se cubrió la suscricion de 25.000.000 de reales abierta con destino á la construccion del ferro-carril del norte desde el Vidasso á Villafranca , dijo esta Diputacion general en su manifesto de 30 de Enero del presente año , que deseando que la linea se estendiese hasta Zumarraga, para que los pueblos de la alta Guipuzcoa pudieran hacerse partícipes de sus ventajas, al mismo tiempo que los del resto del pais , quedaba abierta la suscricion hasta completar la suma necesaria para asegurar la construccion de esta parte de la via férrea.

Hoy puede la Diputacion manifestar con el mayor júbilo, que los guipuzcoanos de ambos hemisferios, respondiendo dignamente á su voz maternal, se han suscrito por la cantidad indispensable para llevar á cabo aquel patriótico objeto, y que consecuente con este feliz resultado, acaba de celebrar con el Crédito Moviliario español, un nuevo convenio cuyas clausulas constan en el adjunto documento.

La Diputacion se complace en hacer públicos estos hechos , para conocimiento y satisfaccion del pais y de todas las autoridades , corporaciones y personas que la han ayudado y la ayudan en esta gloriosa empresa y á las cuales tributa gustosa el homenaje de su reconocimiento, asegurando con tan grato motivo, que el Crédito Moviliario, conduciendose con la lealtad que le caracteriza , va cumpliendo sus compromisos y manifiesta su firme resolucion de dar á los trabajos de la via férrea el impulso necesario, para que, en la época convenida, se vea guipúzcoa dotada de este elemento de prosperidad á cuya adquisicion consagra tan generosos esfuerzos.

De mi Diputacion general en la M. N. y L. villa de Tolosa á 15 de Octubre de 1858.

El Diputado general

Bauman de Lardizábal.

Por la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa, su secretario,

Martin de Urbizjista.

Emplazamiento de la estación

Mientras se solventaban las dificultades y se desarrollaban las conversaciones para el comienzo de las obras, la Junta de Comercio, sabedora de los planes de la Compañía concesionaria en la jurisdicción de San Sebastián, ya estudiaba el lugar preferente para el emplazamiento de la Estación del ferrocarril en San Sebastián.

El 22 de Febrero de 1858, el Diputado General desde Tolosa señalaba que esta Diputación tiene noticia de que algunos señores miembros de la Junta de Comercio de San Sebastián muestran el deseo de que la Estación del ferrocarril se sitúe en un punto determinado o indicado por ellos, en la izquierda del Urumea.

Si la Compañía constructora resuelve fijar la estación a la izquierda del Urumea, la Diputación respetará su voluntad, pero le conviene dejar consignado que no pone la menor oposición a que se sitúe en la parte derecha del río, creyendo por el contrario, que haciéndose así, se evitarán obstáculos por parte del Gobierno.

Pues los Ingenieros del Gobierno señalan la orilla derecha, en las inmediaciones de San Sebastián y que los Ingenieros militares se opondrían a que se sitúe a corto trecho de las murallas de la plaza, edificios tales como la Estación de primer orden. En todo caso, un puente para mercaderías establecido de la orilla derecha a la izquierda, podría convenir a todos los intereses.

La Provincia se impacienta de no ver el principio en gran escala de los trabajos: el considerable número de brazos del país que se halla dispuesto a quedarse en él para tomar parte en las obras, principia a emigrar a los Caminos de Castilla y no sería prudente demorar por más tiempo la inauguración de las obras.

Por su parte, el Ayuntamiento, sin que hubiese sido invitado ni hablado, supo que de parte de la Junta de Comercio se hicieron gestiones con los Ingenieros Superiores del Crédito Mobiliario para que, variando el trazado al frente de esta Ciudad, vinieran a colocar en la orilla izquierda del Urumea la Estación, en vez de la orilla derecha en que estaba señalada.

El Ayuntamiento ha de desear siempre lo que sea mejor para la población y el medio de la falta de regularidad en que se incurre, guardaba silencio en obsequio de la cosa pública. Y en esto recibe un oficio de la Junta de Comercio, fecha 8, explicando que ni ella ni otro en su nombre ha pedido el trazado que se dice está practicándose por los puntos de la Plaza de Toros y Santa Catalina, pues parece que la razón natural dicta que es de más fácil acceso el trazado entre la Beneficencia y el camino real, viniendo a la orilla izquierda del río que por la derecha, según indicación que sobre el mismo plano hizo el Ingeniero Bonemar.

La Junta de Comercio juzga muy perjudicial el trazado por Santa Catalina, y ventajosísimo el que concluyese con la Estación al sur de la Plaza de Toros (de San Martín) pasando desde allí a la orilla derecha del río; e invita al Ayuntamiento a que se ocupe con el celo de siempre por los intereses de esta Ciudad, evitando gravámenes que tendría si se hallan en la precisión de construir por su cuenta un puente para atravesar el río.

Constante el Ayuntamiento en su línea de preferir a todo la armonía, acuerda se conteste que toda gestión relativa al ferrocarril, debe practicarse en comunidad de ambas Corporaciones y del Comisionado de la Provincia.

El 17 de Marzo la Junta de Comercio se dirige al Ayuntamiento.

La Junta se hace cargo de que desde sus vocales, el día 15 de Febrero plantearon a los Ingenieros del Crédito Mobiliario, para conseguir el beneficio de los intereses del Comercio, que la estación del ferrocarril se situase a la orilla izquierda del Urumea, evitando así los embarazos y gravámenes al movimiento mercantil.

Los deseos de esta Junta han sido facilitar en lo posible la conducción de los géneros desde el muelle a la estación, bien sea colocando ésta en el punto indicado, o bien construyendo por cuenta del Crédito Mobiliario, un carril y puente para pasar la ría, sin recargo alguno a la población.

Pero los estudios que se están practicando, se reducen a que la vía férrea pase desde la inmediación de la Plaza de Toros a la orilla derecha del Urumea, cruzando el Camino Real y parte del paseo de Santa Catalina, cuando la Comisión manifestó el deseo de que lo fuera por punto más bajo, a salir al trazado marcado entre la Casa de Beneficencia y el Camino Real, que concluyese con la estación al sur de la Plaza de Toros, pasando desde allí a la orilla derecha del río.

Las Corporaciones encargadas de velar por los intereses públicos, se hallan en la necesidad de proteger éstos en cuanto sea posible.

VS ha dado pruebas de su celo en este sentido y no duda la Junta que tomará este asunto con el empeño que acostumbra, para evitar gravámenes que podrían sobrevenir a esta población si se hallase en la precisión de construir un puente por su cuenta para atravesar el río.

Unos días después, la Junta de Comercio de nuevo manifiesta al Ayuntamiento que es de urgente necesidad a los intereses mercantiles y generales de la población, gestionar con el Crédito Mobiliario para que la estación del ferrocarril se sitúe a la orilla izquierda del río Urumea; y si circunstancias impidieran la realización de ese deseo, se hagan todos los esfuerzos posibles a fin de que el Crédito Mobiliario construya por su cuenta, sin gravamen de los fondos públicos, la vía necesaria para proporcionar

con facilidad el transporte de las mercancías desde el muelle a la estación que se establezca por la otra parte del río. La Junta cree que el Crédito Mobiliario atenderá las observaciones que se le hagan en ese sentido.

El Arquitecto Cortazar, en su proyecto de ensanche aprobado, decía en su Memoria del 8 de Noviembre de 1862.

Otro punto esencialísimo del programa, es el enlace más cómodo y natural del puerto con la estación de la vía férrea del Norte. Es tan importante este enlace, por cuanto se liga con la economía de los transportes, menor deterioro de las mercancías y comodidad del vecindario.

Podría arrancar desde un punto cualquiera de los muelles y siguiendo la dirección de la rampa de defensa de la batería de San Felipe, y al contacto del murallón situado entre la avanzada derecha y la casa de peaje del glasis, saldría a la actual plaza de toros, con una curva de 300 metros de radio, para desde este punto dirigirse a la estación.

Propone también otra variante; el enlace sería mediante un ferrocarril de vía estrecha y ámbito local, según los dos trazados proyectados por Cortazar.

El Ayuntamiento contesta a la Junta de Comercio que es de interés la reunión de las Comisiones de ambos Cuerpos y también con el representante de la Provincia; aunque de momento se limite el asunto a la estación de San Sebastián, pues la concurrencia de otro representante puede ser de gran apoyo.

El Ayuntamiento nada sabe oficialmente más de lo que Vds. expresaron en su última comunicación; pero tiene entendido que son varios los proyectos que han preparado los Ingenieros sobre el paraje para colocar la Estación.

El Ayuntamiento considera debería preferirse de todos estos proyectos, aquel que combinando el buen servicio de este comercio, no sea causa de retardar al principio de las obras, que no dificulte la parte facultativa de los Ingenieros y que sea más económica en su coste, pues así será más fácil conseguir que lo ejecute la empresa concesionaria.

El Ayuntamiento aguarda su respuesta.

El 18 de Marzo la Junta de Comercio responde que está de acuerdo con la reunión planteada y se le cite punto y hora para presentarse. Que en su opinión no debe diferirse por más tiempo.

El 21 de Marzo el Ayuntamiento se dirige a la Diputación.

Preparados ya los trazados del ferrocarril en las inmediaciones de esta Ciudad y se aproxima el día en que se decida su aprobación, el Ayuntamiento acude a VS confiando en su solicitud.

No compete ni incumbe al Ayuntamiento entrar a discutir sobre el trazado, ni es juez que ha de dar el fallo de si la vía ha de pasar por la derecha o la izquierda del Urumea, al frente de esta Ciudad, ni en cual de las orillas de este río ha de situarse la estación; pero lo que está a la vista es que situándose ésta a la orilla derecha, se hace preciso un puente de comunicación con la izquierda y la colocación de railes que desde aquí conduzcan breve y directamente, ora se trate de los géneros que se envíen al ferrocarril, ora de los que del mismo vengan con destino a la Ciudad y al Puerto, para comodidad de los viajeros y más fácil transporte de las mercancías.

Es cierto que ambas obras son de conveniencia y oportunidad para este Comercio y Puerto, mas no sería justo calificarlos pura y absolutamente de utilidad local, pues la vía férrea representa un interés mayor para relaciones generales.

Pide el Ayuntamiento a VS que tomando bajo su protección lo que este Cuerpo Municipal solicita, se sirva entablar y seguir todas las gestiones que conduzcan a conseguir el objeto.

El día 23, la Diputación acusa recibo, agradece al Ayuntamiento su disposición y estará la Diputación a lo que aconseje la ciencia sobre ambas soluciones.

El día 22 la Junta de Comercio insiste sobre el Ayuntamiento y se queja de su poca disposición a sus deseos.

El día 25 el Ayuntamiento responde a la Junta de Comercio con un largo escrito, insistiendo en su posición de esperar a los informes técnicos sobre la conveniencia de una u otra solución.

Vds. opinan que trayendo el camino a la orilla izquierda, todo gasto será de cuenta de la Empresa concesionaria, por lo mismo que se tratará del camino y no de una obra adicional a él; a esto se reduce todo el razonamiento de Vds. bajo el punto de vista económico.

El Ayuntamiento tiene sus dudas en el caso. La Ley determina la ruta que ha de llevar el camino y los Ingenieros que han hecho el trazado oficial, llevan la vía por la derecha del Urumea. De aquí que el Ayuntamiento cree que todo lo que sea separarse de esto, lleva el carácter de obra adicional, si nace de solicitud de parte.

La innovación de traer la línea de la derecha a la izquierda, sería una modificación nacida de los Ingenieros de la Empresa concesionaria, si es pedida y solicitada. En este último caso, quien lo habrá pedido y con

qué objeto lo hacen Vds. y el Ayuntamiento y serán justas las razones, pero no para la Empresa ni para la línea general, sino para su comercio, su pueblo.

No hay más que meditar que la vía férrea viene de Alsasua, según el trazado pasa por San Sebastián y se dirige a Irún; es decir, que la dirección natural, lógica del camino es la derecha del Urumea y que el traerlo cerca de San Sebastián a la izquierda, para luego volver a la derecha, no tiene otro objeto que favorecer a esta Ciudad.

El traer de la izquierda del Urumea, para volver en seguida a la derecha, tendría:

1º. Un aumento de 1300 metros en la longitud de la línea y por tanto mayor gravamen de dos kilómetros para el pago por los viajeros y mercancías.

2º. El aumento de dos millones seiscientos mil reales en el costo de las obras y en las subvenciones.

Y al través de esto, el puente de comunicación de la derecha a la izquierda del Urumea, únicamente en la longitud de la línea general, está graduada en ochocientos mil reales.

No será posible que puedan Vds. creer que sin más objeto que acercar la estación a San Sebastián, adoptase el Gobierno y la Empresa, la variación del trazado a la izquierda.

Y sigue la carta, razonando y haciendo reflexionar a la Junta de Comercio.

El 7 de Abril, la Junta de Comercio responde al oficio del día 25 del Ayuntamiento con un largo escrito de once páginas dobles, insistiendo en sus razones.

La Junta descubre en esta discusión un peligro que se propone conjurar, sacrificando su amor propio en obsequio de las buenas relaciones que deben existir entre dos Corporaciones nacidas por los mismos intereses.

Asimismo el Ayuntamiento responde con otro largo escrito de doce páginas dobles, repitiendo e insistiendo en sus argumentos.

El emplazamiento de la estación del ferrocarril en la margen derecha del río Urumea, era considerado perjudicial para los intereses comerciales de la Ciudad, según la Junta de Comercio, debido a la gran distancia que existía desde la Puerta de Tierra en la ciudad amurallada (situada en lo que hoy es el Boulevard, frente a la calle San Jerónimo) hasta la estación del ferrocarril, en las afueras de la Ciudad, al otro lado del río y apartado del puente de Santa Catalina., en el mismo lugar donde hoy existe, careciendo

de camino transitable desde el puente hasta la estación. La Junta de Comercio deseaba la estación en la margen izquierda del río, con el fin de que las mercancías dirigidas desde el puerto a la estación, recorrieran el mínimo de distancia, para abaratar los costes de transporte.

Firma del contrato e inauguración de la obra

El 14 de Mayo de 1858, el Diputado General comunica.

Por RO del 8 de Abril y 3 de Mayo corriente, han sido aprobados los proyectos definitivos de la línea del ferrocarril del Norte, comprendida entre Tolosa y Pasajes, sobre una longitud de 33.303 metros, representando más de la mitad de la distancia de Villafranca al Vidasoa.

Para que pueda llevarse a efecto lo convenido entre esta Provincia y el Crédito Mobiliario, sólo falta ahora obtener la aprobación del ramal de Zumarraga. Me consta que este asunto ha sido recientemente sometido a dictamen del Consejo Real y tengo motivos para creer que ese respetable Cuerpo consultivo lo emita pronto.

Es urgente llenar todas las formalidades que deben proceder a la ejecución de las obras. A este fin, ruego a V. pase a mis manos en total o parte, a medida que vayan disponiéndose, la nómina de propietarios y los planos de expropiación de los terrenos y fincas que deben enagenarse, entre Tolosa y Pasajes, al efecto de publicarse los primeros en el Boletín Oficial.

Al propio tiempo, será muy oportuno que se hallen redactadas todas las condiciones de remate de los trozos o secciones en que se dividan las obras, para que puedan comenzarse las subastas en el momento que se reciba la noticia de la aprobación definitiva del referido trazado de Zumarraga.

19 de Mayo. El Crédito Mobiliario se prestaba a principiar las obras del ferrocarril desde Tolosa a Irún, sin esperar la solución del trayecto de Zumarraga.

El 28 de Mayo se recibe parte telegráfico diciendo resuelta la aprobación del trayecto por Zumarraga.

El 13 de Junio, el Diputado General D. Ladislao de Zavala, anuncia al Ayuntamiento y Junta de Comercio, que habiendo merecido la aprobación de SM el trazado de ferrocarril de esta Provincia, comprendido entre Beasain y Pasajes, así que la dirección por Zumarraga, ha llegado el anhelado momento de inaugurar las obras de esta importante vía pública.

En su consecuencia, de acuerdo con la Sociedad Crédito Mobiliario, he señalado el día 22 del actual para la celebración de aquel acto solemne, que tendrá lugar por la mañana en esta villa de Tolosa y por la tarde en ese punto



n.º 43

CIRCULAR.

Habiendo merecido la aprobacion de S. M. el trazado del ferro-carril de esta Provincia comprendido entre Beasain y Pasages, asi que la direccion por Zumarraga, ha llegado ya el anhelado momento de inaugurarse las obras de esta importante via pública.

En su consecuencia, de acuerdo con la sociedad de Crédito naviliario español, he señalado el día 22 del actual para la celebracion de aquel acto solemne, que tendrá lugar, por la mañana en esta villa, y por la tarde en la Ciudad de San Sebastian, á donde se trasladará á este fin en cuerpo mi Diputacion extraordinaria.

Lo que me complace en comunicar á V. para su satisfaccion y la de ese honrado vecindario.

Dios guarde á V. muchos años. De mi Diputacion general en la M. N. y L. villa de Tolosa á 14 de Junio de 1858.

El Diputado general,

Ladislao de Zavalaga

Por la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa, su secretario,

Martin de Urceizola

Ayuntamiento de

San Sebastián

de la Ciudad de San Sebastián, a la cual se trasladará en Cuerpo mi Diputación extraordinaria, para dar a esa MN y ML Ciudad una prueba especial de distinguido aprecio que le merece el general entusiasmo con que sus hijos respondieron al llamamiento que hice al patriotismo del país, en mi manifiesto del 4 de Enero último.

Dispongan por su parte las disposiciones que crean oportunas para que el día 22 haya en esa Ciudad las demostraciones de regocijo público propios del suceso que va a celebrarse y que den una idea de la cultura del país y del entusiasmo con que sus habitantes saludan la inauguración de unas obras cuyo término augura su próspero porvenir.

Por mi parte, he dispuesto dar una comida a las autoridades invitadas a la solemnidad y ruego a V. tengan la bondad de proporcionar un local adecuado al efecto, poniéndose a este fin de acuerdo tanto con D. Roque de Heriz, Diputado General del primer partido, como con los Sres. Fermín Lasala y Luis de Mariategui.

16 de Junio. Los Ingenieros del ferrocarril quieren principiar en las obras desde el mismo acto de la inauguración. Para esto es indispensable hacer uso de las tierras pertenecientes a D. Juan José Olazabal, y la Empresa quisiera para eso que el terreno ocupable fuese de ella, como lo ha hecho ayer en Tolosa para obras que ayer mismo contrató.

Le pedimos al Ayuntamiento, de parte de la Diputación y la Empresa, si el propietario se conformará con la tasación que practique el perito de dicha Empresa D. Mariano José Lascurain o si prefiere enviar también de su parte un perito. Le ruego me conteste.

Sesión del 26 de Junio. La mañana del 21, el Ayuntamiento anunció al público los festejos preparados y hora en que cada cosa tendría lugar, encargando que para las 12 horas del día inmediato estuviesen con colgaduras los balcones y las ventanas de las fachadas de las casas, y que por la noche hubiese iluminación general.

A la aurora del día 22, saludada por el bandeo de las campanas, una numerosa música de aficionados y el Tamboril, esa muestra de secular alegría de los antiguos vascones.

Llegadas las doce, los talleres se cerraron y cual día de mayor festividad, acudían las gentes a tomar parte en el suceso, cuyo acto se celebrará a orillas del Urumea, en el punto llamado de Errota chiqui.

Eran las dos de la tarde cuando la Diputación y la comitiva empezaron a llegar. La música de aficionados, colocada al frente del Consistorio, recibía a los huéspedes con ecos que recordaban las glorias del país, al inaugurarse el célebre Seminario de Vergara.

Reunidos todos en el Salón Consistorial, el Sr. Regidor Síndico levantó el pendón del pueblo y tomándolo en la mano y rodeado de los señores Concejales, rompió su marcha al lugar de la inauguración. Seguían la comitiva y las autoridades invitadas al acto, llevando al frente la música de aficionados, el tamboril, los clarineros y maceros de la Ciudad.

Llegados al glasis, se embarcaron todos en las barcas planas preparadas de antemano; el puente de Santa Catalina vistosamente adornado con diversas banderas y los habitantes de esta Ciudad y de los pueblos inmediatos, los unos embarcados, los otros por las orillas y los demás bajando por las colinas inmediatas, venían a completar el cuadro más vivo que los ecos de la música acaban de hacerlo más interesante.

Llegados al local y colocados todos en el lugar designado, se escuchan en silencio elocuente los sentidos discursos de los Sres. Gobernador civil, Diputado General en ejercicio y Alcalde; y al ver que estas autoridades, todas guipuzcoanas, rompían cual primeros operarios de la gran obra, las piedras y la tierra, para sentar el primer cimiento, rompió el silencio de la numerosa concurrencia y sonaron mil voces de alegría en el tranquilo valle del Urumea.

En aquellos momentos, la música de aficionados y un coro de trescientos jóvenes, cantaron el himno preparado para el acto, con letra de Ramón Fernández La alegría era unánime, nadie dudaba ya de la prosperidad de nuestro suelo.

El regreso fue de mayor animación. Sin que la Comisión del Ayuntamiento hubiese pensado en ello, el numeroso grupo de canto, impulsado de sus sentimientos, se proporcionaron barcas planas y unidos a la orquesta, trajó a la comitiva, en medio de un entusiasmo que llegó a su última expansión en el río, en sus orillas y colinas cercanas.

Regresada la comitiva al pueblo, se dirigió al Templo de Santa María. El clero recibió a toda ella a las puertas, vestido con las hermosas capas que reserva para las grandes solemnidades; este aparato, lo suntuoso del edificio, la grande orquesta, la vista del altar mayor iluminado como en las primeras festividades de la Iglesia y el mismo pueblo allí reunido, causaron en la comitiva una marcada emoción. Cantóse el Te Deum en acción de gracias y la comitiva regresó al Salón Consistorial.

Reunida toda ella a las siete de la tarde, tuvo efecto el convite en el salón programado. Desde aquella hora, el público afluía a la plaza. Encendióse la iluminación, el concurso llegó a ser grande y todo él se entregó a la alegría y al baile.

En el centro de la plaza estaba un tablado iluminado vistosamente con banderolas al remate superior de los pabellones. La música de aficionados

alternaba con el tamboril y cuando la comitiva bajaba del salón del convite al del café, aquel mismo grupo numeroso, colocándose en el tablado, rompió de nuevo con el canto del himno y del zorzico preparados. Todo esto, la súbita alegría con que el pueblo aclama por intervalos, todo causó en la comitiva un efecto tal que los que a ella pertenecían, venidos de intento desde Madrid y París, lo manifestaron con admiración y asombro.

A las doce de la noche vino a terminarse esta fiesta al pueblo, con el toro de fuego que en festejos públicos, forma una de sus costumbres más distinguidas.

Entonces se vió desaparecer aquella concurrencia inmensa, sin que nadie se lo ordenase y sin que ni un solo alguacil hubiese tenido que intervenir, porque nadie faltó al orden ni hubo quien turbase aquella alegría que reinó desde la madrugada.

Tal ha sido el día 22 de Junio en San Sebastián. Y el Ayuntamiento lo consigna porque tales días ocupan lugar preferente en los fastos municipales de los pueblos y son una bella página en su historia.

Los ilustres oradores Excmo. D. Claudio Anton de Luzuriaga, D. Luis González Bravo, D. Pascual Madoz, el Excmo. Teniente General D. Francisco Lerchundi, los Sres. Gunbeirg, Pereire hermanos de París, Osma, O'shea, Duclerq de Madrid, varios escritores de París y otras muchas personas distinguidas, formaban parte de la comitiva. También estaban en ella los Diputados a Cortes por esta Provincia.



IMAGEN CC

Comienzo de las obras. Dificultades en la zona militar

El 13 de Agosto de 1858, el Ayuntamiento se dirige al Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de la Guerra. En relación con la RO del 19 de Julio por la que se aprueba no permitir los trabajos del ferrocarril del Norte en la parte comprendida en la zona militar de esta Plaza, el Ayuntamiento hace saber que esto trae un nuevo conflicto a esta Ciudad.

Comentan sus razones y aducen otras RO que lo permiten. Suplican el cese de la prohibición.

El día 8, D. Luis Mariategui y Fermín Lasala, dirigen carta desde San Sebastián al Excmo D. Leopoldo O'Donell, del Gobierno de España.

En relación con el ferrocarril del Norte, la RO del 19 del pasado, contraría nuestros deseos y nuestras esperanzas, aprobando la determinación tomada por el Capitán General de no permitir los trabajos en la parte comprendida dentro de la zona militar de esta Plaza. La Diputación General ha elevado el día 5 la solicitud para conseguir la revocación de dicha orden.

Le suplicamos que despache este asunto con la prontitud que le permitan sus numerosas ocupaciones. Nadie mejor que Vd. puede apreciar esta cuestión, que en su anterior desempeño del Ministerio de la Guerra se discutió la ley y que observará que los caminos de hierro en otros países aún se acercan más a las obras de defensa de las plazas, que en el caso actual.

Ojalá que durante su permanencia en el Gobierno, logre de Vd. la Ciudad de San Sebastián lo que más tarde o más temprano ha de concedérsele, como ha sucedido en Alicante.

El 9 y 12 de Agosto hay correspondencia entre D. Juan de Lesca, Ministro de la Guerra y D. Fermín Lasala sobre la negativa de obras en la zona militar de San Sebastián.

Llega el 12 de Agosto RO del Ministerio decidiendo que la aprobación definitiva del paso del ferrocarril por la zona militar de esta Plaza, lo estudie la creación de una Comisión mixta. O'Donell contesta que no se hará esperar el allanamiento de estas dificultades.

El 3 de Setiembre larga carta de D. Juan de Lesca al Alcalde de San Sebastián.

El Ministro de la Guerra el 30 de Agosto se dirigió al de Fomento. Que por RO del 30 de Agosto de 1856, en lo correspondiente al ferrocarril del Norte, comprendido entre Tolosa y la frontera de Francia, examinado el proyecto en el que se proponían dos distintas direcciones desde las inmediaciones de la plaza de San Sebastián hasta la proximidad del pueblo de

Andoain, que la primera establecida bajo la protección de los fuegos de la referida plaza, pasaba al río Oria por cerca de la villa de Lasarte y que la segunda, siguiendo en parte el Valle del Urumea se dirige a Hernani y Urnieta, hasta empalmar con la sección general a la inmediación de Andoain.

Considerando que este último trazado era el que daba preferencia ese Ministerio, atendida sin duda la parte material y económica, pero que tratándose a la defensa del Estado, no podía menos de fijarse la atención en que con él no quedaba la parte de vía férrea citada bajo la protección y defensa de la plaza de San Sebastián.

Teniendo en cuenta que el trazado por Lasarte se hallaba defendido por la citada plaza, en vista de ello SM resolvió por RO del 29 de Setiembre del mismo año, que el trazado debía continuarse según el trazado que pasaba por Lasarte y zona de San Sebastián.

Habiendo acudido el 6 de Junio último el capitán General de las Provincias Vascongadas, participando haberse negado a una petición de la Diputación foral de Guipúzcoa al permiso para principiar los trabajos de la citada vía a la inmediación de dicha plaza, en tanto por el ramo militar no se le ordenase lo conveniente. Y como los otros eran los relativos al trazado por Hernani y derecha del Urumea, inconveniente para la defensa del Estado y a la particular de San Sebastián, motivaron la RO del 19 de Julio pasado, aprobando la disposición del Capitán General.

No ha sido el ánimo de la Reina dictar una medida que contradice con lo dispuesto en la ley de 11 de Julio de 1856, ni la del Ministerio de la Guerra. La suspensión suponía que antes de proceder a la ejecución de aquel trazado, se estudiase el modo de ponerlo en relación con la defensa y seguridad de la plaza de San Sebastián, bien por medio de algunas modificaciones en las partes inmediatas a la plaza, que sin variar la dirección general del mismo, proporcionara condiciones más ventajosas bajo el punto de vista militar, bien proyectando si esto fuera irrealizable, el fuerte o fuertes que en combinación con aquella plaza hayan de ejercer su acción sobre la vía de que se trata, para evitar, aun a costa de grandes dispendios por parte del Erario público, los perjuicios que de otro modo se irrogarían a la Defensa.

Enterada nuevamente SM y conformándose con estas consideraciones, dispone se signifique y recomiende a VS la conveniencia de que, sin lastimar los intereses que se hayan creado y conciliar la seguridad del Estado, se nombre al efecto una Comisión mixta de Ingenieros militares y de la Empresa, que estudiando los trabajos, examinen el modo de acomodarlos en la parte próxima a San Sebastián y que más convenga a los intereses de la defensa y los particulares de la misma empresa.

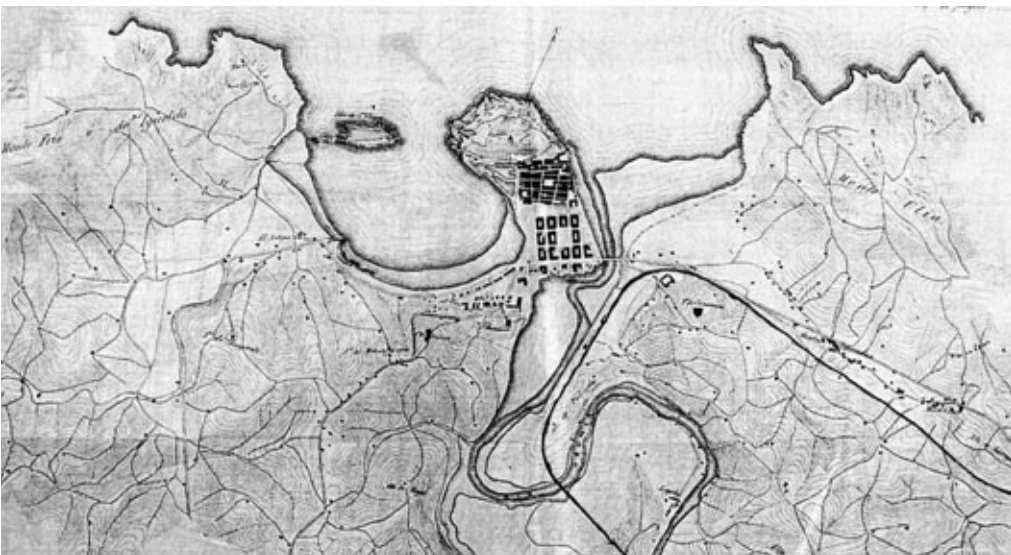
El 22 de Setiembre, la Diputación, en circular del día 13, comunica la nota de los veintidós trozos que la Empresa del ferrocarril del Norte ha contratado, importando en junto 24.340.080,80 reales.

Citado el Ayuntamiento para asistir como uno de tantos propietarios al aprecio de las tierras que han de expropiarse para el ferrocarril, en la feligresía de Alza, sin señalar la clase de terreno ni su situación respectiva.

El Ayuntamiento dice que se citó a la Ciudad por equivocación e hizo presente lo manifestado por el Ayuntamiento sobre las servidumbres públicas conocidas hasta hoy y la conservación de los caminos vecinales. (Véase la circular de la Diputación de fecha 13 de Setiembre)

El 6 de Octubre, el Alcalde Angel Gil de Alcain se dirige a la Diputación reclamando que ha transcurrido tiempo desde que la Comisión mixta de Ingenieros militares y la Sociedad concesionaria del ferrocarril arreglen lo relativo a las obras en la zona militar de esta Plaza, y el Ayuntamiento ve que nada se adelanta en el particular. Ante nuestra impaciencia pido a VS se sirva promover los obstáculos si los hubiere, para arreglarlos y dar comienzo a las obras.

Al propio tiempo, careciendo este Ayuntamiento de la menor noticia relativa al plan del trazado de la vía férrea en su territorio, e interesando tener noticias para cualquier incidente que pueda ocurrir, deseo poseer un tanto de dicho trazado y le solicito una copia suponiendo que VS la tendrá.





CIRCULAR.

Las obras del ferro-carril del norte en el territorio de esta Provincia, deben recibir muy en breve un considerable desarrollo, que no ha podido dárselos aun, á pesar de los buenos deseos que animan á la sociedad concesionaria y á los ingenieros encargados de la via, porque las espropiaciones, que tantas dificultades ofrecen en este pais donde tan subdividida se halla la propiedad, no pueden realizarse todavia con la celeridad que la opinion pública desea.

Segun noticias de buen origen adquiridas por la Diputacion, el Crédito moviliario tiene en poder de sus representantes los fondos necesarios á satisfacer el valor de las propiedades que vayan enagenándose en lo sucesivo, del mismo modo que se ha pagado el de las espropiadas ya, y diferentes contratistas encargados de una gran parte de las obras de mayor dificultad, aguardan para emprenderlas, á que se les proporcionen los terrenos que deban ocupar.

La relacion adjunta remitida á esta Diputacion por el Sr. ingeniero en jefe de la linea, da una idea de las contratas ajustadas hasta el 7 del corriente para el territorio de Guipúzcoa así como tambien del valor que representan.

Ademas de estas obras, hay otras que se hallan aun por contratarse; y deseando sus ingenieros directores dar participacion en ellas á las personas del pais que por sus conocimientos especiales y su práctica en trabajos de esta clase, ofrezcan las garantías de buena ejecución que su calidad exige, estan dispuestos á recibir sus proposiciones y á admitirlas siempre que las consideren aceptables.

En su consecuencia, conviene que los habitantes de ese pueblo, que se hallen en situacion de contratar obras de esta especie, sepan, que pueden dirigirse;

En San Sebastian, al ingeniero D. José Lanteirós, á cuyo cargo está la línea comprendida entre Irun y la estacion de Tolosa, incluyendo esta;

Y en Vitoria al ingeniero D. Arturo des Orgeries inmediatamente encargado de los trabajos que abraza el espacio comprendido entre el término de la estacion de Tolosa y el confin de Guipúzcoa con Navarra.

Estos ingenieros podrán de manifiesto á los concurrentes, los datos que demuestren la estension y calidad de las obras que deben contratarse en los diversos trozos en que se hallan divididas; las condiciones á que deberá sujetarse su ejecución, y los precios á que han de abonarse.

Ademas, los ayudantes gefes de seccion, á saber:

D. Manuel Levy, en Villabona.—D. Alfonso Roitel, en Alegria.—D. Julio Laporre, en Zumarraga, y D. Eduardo de Saint Ferreol, en Cegama, podrán dar noticias acerca de los trabajos que han de contratarse.

Lo que la Diputacion comunica á V. por medio de la presente circular, encargándole se sirva disponer que su contenido se haga público en ese vecindario.

Dios guarde á V. muchos años. De mi Diputacion general en la M. N. y L. villa de Tolosa á 13 de Setiembre de 1858.

El Diputado general

Ramon de Lardizabal.

Por la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa, su secretario,

Martin de Urcizola.

. Alcalde de

El 27 de Octubre la Compañía de Ferrocarriles del Norte, División de San Sebastián, envía oficio al Alcalde de San Sebastián remitiéndole una lista de 26 personas, para que sean abonadas por la Administración de la Compañía, la indemnización por los daños ocasionados en sus propiedades.

Anteriormente había enviado el 28 de Julio otra lista de 76 indemnizados.

10 de Noviembre, Capitanía General de las Provincias Vascongadas.

Constituída la Comisión mixta de Ingenieros militares y de la Empresa del ferrocarril del Norte que suscriben, han estudiado la grave cuestión y consignan el resultado de sus trabajos.

Bases invariables impuestas a la Comisión por Leyes y RO vigentes:

1ª. Ley del 11 de Julio de 1856.

2ª. Traza invariable general de la vía. Que ha de pasar precisamente por Tolosa,

Hernani, San Sebastián, Irún.

3ª. RO del 3 de Mayo de 1858 aprobando dicho trazado por dentro de la zona militar de la plaza de San Sebastián y la situación y colocación de su estación de primer orden.

4ª. Examinar el modo de acomodar los trabajos en la parte próxima a San Sebastián.

5ª. Sin variar la dirección general del trazado, introducir algunas modificaciones en la parte más inmediata a San Sebastián y dentro de la zona militar.

La traza aprobada por SM la Reina para el ferrocarril que nos ocupa, que recorre la 2ª y 3ª zona militar en los planos antes remitidos, difícilmente podría nadie mejorarla en mucho. Y la inmejorable situación de la capaz estación de San Sebastián, reúne todas las numerosas y variadas condiciones que se requieren.

El 28 de Julio, el Coronel dio su dictamen sobre este mismo asunto, pero considerándolo como entonces procedía, desde el único y exclusivo punto de vista militar.

La Comisión, después de largas conferencias y detenidos estudios, está de acuerdo en que la topografía accidentada, quebrada y especial de la parte de la zona militar que tiene que atravesar la vía, viniendo de Hernani, no permite en su trazado aprobado, modificaciones de bastante importancia para que redunden en beneficio de la defensa de la Plaza.

Antes al contrario, el Ingeniero militar y los demás lo confirman, que si el camino de hierro ha de pasar muy cerca de San Sebastián, estableciendo estación de primer orden, aquella traza es de todas las demás, la que presenta menos inconvenientes para la buena defensa de San Sebastián.

Pero es incuestionable para la Comisión que después de terminado el ferrocarril, y aun limitada la construcción dentro de la zona militar, precisamente a la orilla derecha del río Urumea, la toma de la plaza se facilita. Para contrarrestar esta disminución del tiempo necesario para tomarla después de sitiada en regla, creemos indispensable añadir varias defensas a aquella.



IMAGEN D

Por lo tanto, las pilas del puente que hay que hacer sobre el río Urumea, los del viaducto de enfrente a la Misericordia, el terraplén del muro y todas las demás obras sólidas que se construyan dentro de la zona militar, se harán con los pozos y hornillos necesarios para volarlos prontamente.

Se introducirán las aguas del mar en los fosos de la plaza y se harán en ellos los trabajos necesarios para las maniobras de los mismos. Se construirá la batería casamatada proyectada y aprobada, llamada de San Telmo, en el recinto de la plaza, y otros dos más en el Castillo, que han de enfilar y batir de flanco las dos ramas convergentes hacia la plaza del ferrocarril y que con dos curvas de igual radio se unen a la línea recta sobre que está colocada la estación.

Y por último, se constituirán tres fuertes destacados convenientemente, situados sobre las alturas exteriores a San Sebastián.

Deseando la Comisión terminar su cometido, ha hecho también los dos únicos tanteos de trazados de la vía que son posibles, por fuera de la zona militar a la inmediación de San Sebastián.

El primero y más próximo a la plaza, salva el Urumea río arriba del pueblecito de Loyola, del caserío llamado Pascualtegui y faldeando después y en parte taladrando la altura de Ametzagaña y otras que con ellas forman el estrecho barranco que desemboca en el canal llamado de la Herrera, se empalma en este punto con el resto del trayecto aprobado hasta Irún.

El segundo atraviesa el río Urumea, cerca de la casería llamada de Ansuta, recorre el vallecito y barranco que halla inmediatamente a su frente y desembocando por un túnel construido por debajo de los caseríos Ydarran y Calatiñania en otro barranco en cuyo fondo existen las casas y molino de Larreacho, Larreandi y Peresenea, le faldea y se une también con el resto de la línea de Irún, en el mismo canal de la Herrera.

Los planos de San Sebastián y sus fortificaciones y de los proyectos de las zonas militares de la plaza, se remitieron a la superioridad hace tiempo.

Los dos trazados son de construcción difícil y costosa, por las obras que requieren que el trazado aprobado y que está en curso su ejecución meses ha, pero cualquiera de ellos presenta menos inconvenientes que el aprobado para la buena defensa de San Sebastián.

Las ventajas a favor de la defensa de la plaza de San Sebastián no las cree la Comisión suficientemente grandes para crear en el día un conflicto que estaría en abierta contradicción con lo establecido en la RO del 30 de Agosto y 8 de Octubre últimos.

La Comisión se pone de acuerdo en los extremos siguientes:

- 1º. Construcción del trozo de ferrocarril que corre por dentro de la zona militar de San Sebastián en la forma que está aprobado.
- 2º. Preparación indispensable y conveniente de dichas obras y edificios para volarlos prontamente.
- 3º. Construcción inmediata y completa a costa del Erario público, de todas las obras de fortificación citadas.

San Sebastián 10 de Noviembre de 1858

El Coronel Comandante de Ingenieros de Guipúzcoa, José María de Yarza.

El Ingeniero de la Empresa del ferrocarril del Norte y Jefe de la Sección de Irún a Villafranca, Lanbeire.

El Brigadier Jefe de Estado Mayor , Leonardo de Santiago.

El Crédito Mobiliario Español comprendió la conveniencia de constituir una Sociedad dedicada en exclusiva a los asuntos ferroviarios. Se constituyó con esa finalidad el 29 de Diciembre de 1858 en Madrid la Compañía de los Caminos de hierro del Norte de España por los Hermanos Pereire, banqueros franceses y su Sociedad General de Crédito Mobiliario Español, con un capital de 380 millones de reales vellón distribuido en 200.000 acciones¹¹.

Son accionistas tres Sociedades y veintisiete particulares, entre los que se cuenta D. Fermín Lasala, accionista con mil acciones y Consejero de la Administración, con experiencia en la gestión administrativa del Estado¹².

14 de Enero de 1859. La Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Irún, División de San Sebastián, oficia al Alcalde. El día 18 D. Mariano José de Lascurain, perito de la Compañía, dará principio a las tasaciones y trabajos de las expropiaciones, empezando desde la casa de Algarbe en Miracruz en dirección a San Francisco de esta Ciudad. Que los propietarios sean citados para que el perito de la Compañía discuta sobre el terreno con ellos y su perito, sobre dichas tasaciones.

Estas operaciones continuarán sin interrupción, por lo tanto los propietarios deberán estar al corriente de ellas.

El Ayuntamiento avisa a los propietarios afectados por las expropiaciones:

Ayuntamiento de San Sebastián. Junta de Beneficencia.

Ramón Gaztelu	Caserío	Flamencoenea	(Eguía)
Viuda de Múgica	”	Champonenea	”
Elías Gorostieta	”	Madrilcho	”
”	”	Mandomene	”
Rafael Lasa	”	Chofre y tierras	”
José María Echeberría	”	Cullasene	”
Joaquín Yun	”	Cullasene	”
Juan de Beltrán	”	Polloe	”
”	”	Martincohotegui	”
Herederos de Soroa	”	Michelene	(Ulía)
Marcial Zuazola	”	Machiñene	(Aiete)
Conde del Valle	”	Martillun	(Alza)
Pedro Iturbe	”	Ytundegui	”
Francisca Mendiola	”	Lindoene y demás	(Ulía)
J. Vinches	”	Vicenchoene	”
Jose María Legarda	”	Feliperena	”
Juan Queheille	”	Champarrenea	(Alza)
Eustasio Amilibia			

11. Gustavo REDER. Oc.

12. Francisco COMIN. Oc.

Quedan Vds. citados para que por sí o por apoderado y con su perito, asistan el 18 de éste, para la expropiación por el ferrocarril. El perito de la Empresa J. Mariano Lascurain, estará sobre el terreno en que ha de practicar el avalúo.

D. José Gros, dueño de los arenales de Ulía, celebró un convenio con la Compañía del ferrocarril del Norte, obligándose a ceder a la Compañía todas las arenas que puedan hacerle falta para la continuación de los trabajos del mencionado ferrocarril.

Las dunas que sobresalían en estos improductivos arenales se rebajarán en gran parte para el relleno de los terrenos que ocupan la estación y el ferrocarril del Norte y sus inmediaciones, entre el 22 de Junio de 1858 en que se dio principio con gran pompa a las obras de este ferrocarril, en la trinchera que se abrió entre Errota chiqui y Mundaiz y el 15 de agosto de 1864 en que se inauguró la línea. .

23 de Febrero de 1859. La Diputación participa que están en su poder las obligaciones del ferrocarril del Norte, enviadas por el Crédito Mobiliario y que para recogerlas es indispensable que los suscriptores entreguen en la Contaduría de la Provincia, los resguardos provisionales de que se les proveyó.

Obras. Incidencias y reclamaciones

Sesión del 11 de Julio de 1860. El Gobernador dirigió al Alcalde el 28 de Junio, el croquis de la vía férrea, desde los límites de Hernani hasta los de la feligresía de Alza, para que los propietarios interesados pudieran hacer sus observaciones.

Ha estado de manifiesto el croquis y ninguna reclamación se ha presentado. Tan solo el Ayuntamiento que debía mirar por la cosa pública que se le tiene encomendada, encargó a su Arquitecto emitiera su dictamen, y así lo ha hecho.

Informe de D. Joaquín Ramón Echeveste.

He examinado el proyecto del trazado del ferrocarril, fechado en 26 de Mayo de 1860, en la parte que comprende la jurisdicción de esta Ciudad. Debo informar que en general, las extensiones de caminos públicos que atraviesa el ferrocarril se hallan salvados en el proyecto, con las modificaciones, adiciones de caminos de desviación y pasos convenientes.

Mas como en el diseño del trazado no está demostrado el perfil en alzado, no es posible conocer la manera de verificar los pasos de los caminos al través de los terraplenes del ferrocarril; y para evitar ulteriores desa-

cuerdos, convendría fijar que, dando la conveniente luz en anchura y altura a las aberturas, las rasantes del firme en sus accesos no deban exceder de tanto por ciento.

Se sabe que el camino público que desde Oriamendi se dirige hacia Loyola, tenía una continuación desde las inmediaciones de la casa Ancietago (Amara bia) hasta la orilla del río Urumea, entre las casas de Matutengo (Amara bia) y Ancietabea, por donde vadeando el río y siguiendo por el camino de Alza, parece se hacían las grandes conducciones de maderas para los astilleros de Pasajes; aunque hoy sin uso este ramal de camino, convendría salvar los derechos públicos de su tránsito, pues el trazado no presenta en aquella parte mas que un paso a nivel para uso de las tierras de la casa Matutene. Es de advertir, que en la ría Urumea, en su orilla izquierda, desde la casa Aguirre tola hasta frente de Olazabaldegui (Loyola) no conozco que tenga ningún acceso público.

En el campo de San Francisco, frente al edificio de Beneficencia, se observa que aquella localidad destinada al recreo y paseos públicos, hoy se ve frondoso y libre en toda su anchura, con tres vías con andenes de paseos; y con las obras del ferrocarril van a resultar interceptados, atravesándola con un elevado y fuerte terraplén en la intermediación del citado edificio, reduciendo a dos vías de comunicación, por medio de dos pasos a nivel inferior del ferrocarril; a mi ver convendría que los dos únicos pasos que se conservan fuesen amplios, en términos que sirviesen para pasar dos coches a la vez, y lateralmente dos andenes en espolón para paseo, especialmente el paseo central debe ponerse en dirección normal al centro del edificio de Beneficencia, con anchura cuando menos igual a la que tiene su portada. (Se trata de las zonas actuales, junto al Colegio Zuhaiusti, el paseo de Atocha y Duque de Mandas).

Si el terraplén se trata de elevar apoyando solamente en los escarpes naturales de las tierras, fuera de la proyección horizontal de la vía férrea, vendría a ocupar inútilmente en ambas orillas, un espacio superficial que es muy de desear en un sitio tan ameno.

Sin un exceso de gasto se podría evitar este inconveniente, por medio de paredes de sostenimiento vertical o mejor en una forma ligera a manera de un viaducto bajo, contribuyendo así a desaparecer el aspecto de pesadez que producirá el seguimiento del macizo del terraplén, contrastando tan notablemente con el libre y explayado que ofrece hoy. El trozo del terraplén que se desea ver ejecutar en la forma indicada, sólo sería de 200 metros de longitud.

El enlace en curva de las alineaciones de los caminos y paseos actuales, con los nuevos que deberán tomar después del paso al través de la vía férrea, piden también una especial atención.

También conviene advertir que en las sequías de verano, cuando el riachuelo de Chofre lleva poca agua y está cargado de las jabonadas del lavadero público y las sucias que vierte la alcantarilla del edificio de la Beneficencia, actualmente sin ningún inconveniente, son absorbidas en su desembocadura de lecho de arena, pero si se trata ahora de removerlas y canalizar, prolongando su viaje, si no se cobija en bóveda, podrán presentar un aspecto y aun olor repugnante en las inmediaciones de un paseo público.

Las precedentes observaciones no son mas que meras indicaciones que deben tenerse presentes en su tiempo.

El proyecto del ferrocarril que se me ha remitido, contiene la línea desde el lindero con Hernani hasta el parejo de la casa Baroyenia (límite con Alza) en el partido de Ulía, y desde aquel punto hasta el lindero con la villa de Rentería; en el molinado de la costa de Alza no viene sin embargo que la población de Alza se halle dentro de la jurisdicción de esta Ciudad.

12 de Octubre de 1860. Tasaciones de fincas entre Loyola y Hernani. Se remite nómina de los propietarios que comprende una parte de la jurisdicción de esta Ciudad.

Ramón Gaztelu	Caserío	Flamencoenea	(Eguía)
Vicenta Iguerabide			
Convento de Santa Teresa			
Lino Miner			
Juan Jose Olazabal			
Ignacio Maria Miranda.	Caserío	Olacho	(Amara bia)
Ignacio María Urdinola			
Pedro José	”	Oquendotegui	”
Celestino Egozcue			
Carlos Mirabie	”	Eguigor erribera	
Jose Maria Izquierdo			
Jose Maria Alberdi	”	Aguirre tolare	
Bautista Oyazabal	”	Larrañategui	”
Herederos de Jose Izquierdo	”	Bordaberri	(Alza)
”	”	Aguirre	(Amara bia)
”	”	Zapatari	”
”	”	Errotaburu	”
”	”	Aguirre tolare	
Joaquin Mendizabal	”	Olazabaldegui	(Loyola)
”	”	Bernategui	
”	”	Bernategui chiqui	
”	”	Matutene	(Amara bia)
Jose Francisco Aguirre Miramon			
Administrador del Marques de			
San Millan	”	Ancieta	”
Evaristo Gimenez			
Francisco Oyazabal	”	Larrañategui bea	”
Antonio Altuna	”	Aguirre tolare	

9 de Enero de 1861. la Empresa de la vía férrea del Norte tiene que construir un puente sobre el Urumea, para pasar de los terrenos de Errota chiqui a las riberas de Loyola y si colocan un andén de peatones al lado izquierdo del puente, marchando por esta Ciudad, haría una cosa cómoda y útil al vecindario.

El Sr. Alcalde, de quien ha partido esta indicación, manifiesta que habiendo hecho mención de esto al Ingeniero de la Empresa en esta Sección, se presta gustoso a apoyar la idea y que conviene llamar la atención del Ingeniero Superior de Burgos y del Sr. Pereire, cuya intervención influiría para conseguir el deseo; y como el Ayuntamiento debe proponer los medios que al efecto sean más adecuados, acuerda se pida a ambos señores su cooperación.

El día 12, el Ayuntamiento escribe a París a Mr. Pereire, pidiéndole su mediación en relación con el puente.

8 de Mayo. Por efecto de las obras del ferrocarril, se ha obstruido la fuente que había a la entrada del paseo de las Puertas Coloradas, por lo que se acuerda dirigir un oficio al Arquitecto, encargándole se entere de lo que ocurre y dé cuenta, para en su vista, proceder a lo que convenga para reponer dicha fuente a su estado regular.

27 de Mayo. Carta de la Compañía del ferrocarril del Norte, sección de San Sebastián. El Jefe Ingeniero de la sección se dirige al Ayuntamiento.

Contestando al oficio del 16 del actual relativo a la forma en que quedará el ferrocarril frente a los establecimientos de Beneficencia, envíe copia al Ingeniero Jefe que contesta.

El plano de la Estación y sus alrededores se halla actualmente en estudio y se comunicará al Ayuntamiento en tiempo útil; según toda probabilidad y a causa de la importancia de esta Estación, en la cual se construirán talleres y depósitos de máquinas y carruajes, la parte de paseo comprendida entre el ferrocarril y la carretera, vendrá a ser un espacio que comunica de la Estación a la carretera en todas direcciones; el camino de Loyola será entonces deservido por los dos pasos de la Misericordia y otro paso recto cuya anchura de cuatro metros parece suficiente a la Compañía para los carruajes que vayan a Loyola.

Se constituye un puente provisional de madera antes de ejecutar el paso definitivo de fábrica y chapa de hierro; el puente enfrente de la Misericordia puede afectarse exclusivamente a los paseantes y el otro a los carruajes, pues tres puentes circulares constituirían un gasto inútil y sin objeto.

29 de Mayo. Adiciones del Arquitecto Municipal J.R. Echeveste.

Dice que respecto al paseo comprendido entre la carretera y el ferrocarril y entre ésta y la casa de Beneficencia, se ve desde luego tan estrecha.

Lo que he podido entender es que se ejecuta el puente frente a la Misericordia con destino para paseo y otro de cuatro metros de ancho, en dirección recta para carruajes que vayan a Loyola; de esto se deduce que la gente de paseo, para dirigirse al llamado de Atocha, será preciso que pase por el frente de la Misericordia, cerca de la portada.

En mi informe del 11 de Julio p. pasado a que se hace referencia, emitió la opinión que los dos puentes o pasos convenía que fueran amplios, para pasar a la vez dos coches, con cadenas laterales en espolón para peatones; ahora opino de la misma manera; esto evitaría el rodeo del puente central y contribuiría a que fuese algo menos el aspecto voluminoso del terraplén.

En dicho informe del 11 de Julio decía también que en el plano presentado al Ayuntamiento del trazado de ferrocarril, no estaba incluida la parte de la jurisdicción de la población de Alza; se han recibido recientes reclamaciones de los caseríos del partido de Alza y de Eguía, quejándose, en mi concepto con razón, de que se les interrumpe con el ferrocarril el camino vecinal público que pasa por Zarategui y Pellizar; sobre esta reclamación convendría que la Corporación formule la correspondiente petición.

El 29 de Mayo, el Ayuntamiento se dirige al Ingeniero del Ferrocarril del Norte de este distrito. El Ayuntamiento no ha gestionado al ver que se cerraba la vía pública que desde el extremo Norte de los Establecimientos de Beneficencia se dirigía a la carretera, para volver a la alameda de las Puertas Coloradas, porque contando que quedarían expeditos los otros dos servicios que existen, no veía mayores inconvenientes en aquellas alteraciones, pero ahora se presenta el caso de limitar el paso de las personas a un solo punto, en dirección a los Partidos de Eguía y Loyola y a los paseos, principiando desde el de Atocha, pues de su oficio del 27 se colige que el otro paso ha de quedar limitado para carros.

Limitándose el paso de las personas a un solo punto, el Ayuntamiento ve muchos inconvenientes, pues es grande el tránsito y todo el vecindario quedaría sometido a una sujeción molesta, que la Corporación municipal debe evitar, en cumplimiento de sus deberes.

Para conciliar todas las miras, bastarían las dos vías de que Vd. habla, siempre que la designada para carros se continuase en la dirección y con la anchura indispensables, teniendo a sus lados andenes cómodos de paseos para personas. El Ayuntamiento no puede pedir menos y se persuade que se le hará justicia.

11 de Junio. Al Ingeniero del Ferrocarril del Norte.

El Ayuntamiento ha sido informado acerca del segundo paso para la casa de Beneficencia y habiendo oído a su Arquitecto, el Ayuntamiento le presenta sus consideraciones.

El paseo que se dirige desde el Puente de Santa Catalina al Establecimiento indicado es indudablemente el primero que se ejecutó en las afueras de esta Ciudad y que sucesivamente ha ido prolongándose ya hacia las Puertas Coloradas, ya en dirección al ameno y delicioso valle de Loyola.

Este paseo predilecto, en que constantemente ha empleado la Municipalidad fondos considerables para su buena conservación, no sólo ha sido cortado en su continuidad en la inmediación de la casa Flamencoene (hoy calle Miracruz nº32) con marcado sentimiento del público, sino que se ve atravesado e interrumpido en su centro por un cerco de terraplén; y a fin de neutralizar en cierta manera el aspecto desagradable a la inmediación de la población y en una alameda concurrida, el Ayuntamiento no puede menos de proponer a la Empresa que en vez del paso de ocho metros para camino carril y andén de paseo, que sería conveniente se conserve la vía recta que hoy ocupa el paseo en su prolongación del Puente de Santa Catalina en dirección a la portada central de la casa de Beneficencia con un paso a nivel que comprenda el paso actual con siete metros y medio y lateralmente a su contacto una vía carretil de cuatro metros y medio, es decir, con claro de doce metros, comprendidos bajo un puente según lo demuestra el croquis que acompaña.

El Ayuntamiento pretende conciliar todos los intereses, con la convicción de ser justo y espera que la Empresa hallará la más favorable acogida. Se tiene presente que este segundo paso no altera en nada al primero ya trazado frente al Establecimiento y que para realizarlo aquel es preciso disponga que el contratista del trozo, no solo se abstenga de construir el terraplén sobre el paseo, sino que deje libre y desembarazado en la parte que ayer ocupó.



Vista actual de las vías del ferrocarril que atraviesan lo que fue el paseo de San Francisco. A la derecha se situaba el edificio de la Beneficencia y a la izquierda no existían esas casas, sólo alguna huerta y al fondo la casita de Flamencoene, hoy edificio de la Diputación.



Vista actual de las vías del ferrocarril atravesando lo que fue la frondosa arboleda del Paseo de Atocha hasta Mundaiz al fondo, hoy todo edificado.

Comunicación al Ingeniero del ferrocarril.

El Alcalde pedáneo de Alza remite una queja de los Hijos de la Viuda de Rodríguez. Que el contratista de la obra del ferrocarril, Sr. Moirie, en la obra que está ejecutando al contacto de nuestra fábrica, dispara tiros de barreno por medio de los cuales estropea el tejado, huerta y cuanto en el edificio se opone al paso de las piedras que las explosiones arrojan, resultando que aquí nuestros operarios y aun nosotros mismos estamos en constante sobresalto, temerosos de los tiros.

A nuestras reclamaciones, el contratista contesta que seremos indemnizados, pero aun dado el caso que así lo verifique en la parte material del edificio, no puede indemnizar nuestros continuos temores.

Se sirva tomar una medida que evite cualquier suceso desagradable.

18 de Julio de 1862. El Ayuntamiento se dirige al Ingeniero del ferrocarril del Norte.

En vista de una reclamación de varios vecinos del barrio de San Martín y dictamen que ha dado la Comisión de paseos, el Ayuntamiento le manifiesta que debe dejar expeditas las vías públicas de dicho barrio y sus inmediaciones, la vía que existía por la parte Norte del antiguo cementerio en dirección Este a Oeste.

También se le comunica al Ingeniero que al llegar en el espolón de la nueva carretera al punto parejo al barrio de San Martín, hay en la contigüidad de la primera casita llamada Robinson, una subida para carros, desde el arenal a la carretera y en esta época de los baños de mar, causa alguna molestia a los bañistas el paso del maderamen desde el arenal por la rampa central a cuyo pie se encuentran las casitas de baños.

Por tanto, deseando corresponder a las indicaciones que se me han hecho, invito a V. y espero que hasta que pase la temporada de los baños, dispondrá que la conducción del maderamen desde el arenal al depósito en la planicie de San Martín, se haga por la subida indicada, a contacto de la casita Robinson.

Después de la conferencia tenida con el Arquitecto JR Echeveste, la Empresa queda conforme en el modo de hacer la conducción de maderas que necesitan para sus obras, desde las embarcaciones que desembarcan en la playa.

Otra indicación al Ingeniero el 30 de Julio. La fuente que existe a la entrada del paseo de Puertas Coloradas, que siempre ha sido y es apreciada por sus saludables aguas, quedó enteramente corriente y bien arreglado su

pavimento e inmediaciones en que también está interesado el ornato público. Le recuerdo sus ofrecimientos sobre el particular el año pasado y sus promesas al efecto.

El 8 de Agosto la Empresa del camino de hierro se dirige al Alcalde.

Esta Empresa, adjudicataria de los trabajos de terraplenes para las obras de la playa de Santa Catalina, indica que las tierras para el terraplén deben extraerse de las de D. José Gros, es decir de la parte opuesta al camino de Francia, lo que les pone en necesidad de atravesar este camino con una vía férrea y vagones arrastrados por caballerías.

Suplican la autorización pertinente.

Contesta el Arquitecto Antonio Cortazar, concediéndolo con las siguientes condiciones

- La colocación de los railes se hará parcialmente, ocupando cada vez la mitad de la carretera y sin interrumpir el tránsito público.
- Dispondrán la vía de manera que no interrumpa el curso natural de las aguas por las cunetas.
- No se permitirá detenerse sobre la carretera, sus paseos y cunetas, a las caballerías y vagones.
- Los mozos encargados de conducir las caballerías, deberán colocarse delante de éstas al atravesar la carretera.
- Serán responsables de averías o daños que causen en la carretera.

20 de Agosto. Comunicación del Ministerio de Fomento el 19 de Julio en relación al trazado de la línea férrea de Zaragoza a Irurzun, que ha de empalmar en Alsasua con la del Norte, se forme otro expediente y se informe por la Diputación provincial, Junta de Comercio y demás Corporaciones, y los Ayuntamientos de los principales puntos de producción y tráfico de Guipúzcoa, Navarra, Logroño, Zaragoza, Huesca, Lérida, Tarragona, Barcelona y Gerona, en punto a la conveniencia de construir otra línea de comunicación desde Irurzun con un puerto español del mar océano.:

Es bien sabido que el Ayuntamiento y todas las clases que viven del tráfico en esta Ciudad, y con relaciones principales con Navarra y Aragón, han deseado siempre la línea de que se trata, pues la línea natural y propia para comunicar del Océano al Cantábrico, es este litoral con sus puertos de San Sebastián y Pasajes.

Por esto vieron con gusto el trazado de Irurzun a Alegría, pero sería todavía mejor otro trazado que de Irurzun bajase de Leiza o Berastegui a Andoain, de menor longitud y venir por Lasarte a este punto y prolongarlo a Pasajes.

Estos son los puntos de vista de este Ayuntamiento.

27 de Agosto. El ferrocarril del Norte, sección de San Sebastián al Alcalde.

Anuncia que un desprendimiento ocurrido en el túnel de Azconovieta (entre Andoain y Hernani) ha causado la muerte de cuatro o cinco obreros, resultando además heridos otros dos.

Detallan las circunstancias ocurridas: desprendimiento del terreno, abierto y agrietado por las últimas sequías que absorbió rápidamente las abundantes aguas que cayeron durante la tempestad de ayer y que ha dado lugar al desprendimiento.

Los obreros se hallaban a una distancia de 126 metros de la cabeza del túnel de mil metros.

El 15 de Setiembre comunicación al Ingeniero Jefe. El Ayuntamiento pasa a Vd. la reclamación que varios vecinos del barrio de Amara han presentado y como la considera justa y fundada, espero que sea atendidos.

6 de Octubre. El Ingeniero Delegado de la Compañía se dirige al Ayuntamiento. Siendo necesario colocar una grúa en el terreno alquilado para depósito de material, preciso cortar algunos árboles de los que bordean el muro de la propiedad del Sr. Gros, recorro a VS rogándole se sirva concederme su autorización para dicho corte.

Procuraré que el número de árboles a suprimir sea el menor posible y cuidaré de reponer los que quiten, dejando aquel sitio en el mejor estado posible.

El 24 de Octubre el Obispo de Vitoria concede autorización para poder trabajar los domingos y días festivos en la perforación de los túneles, puentes y viaductos, exceptuando ciertos días festivos solemnes que detalla.

29 de Octubre. La Diputación en circular del 13 dice que ha celebrado con el Crédito Mobiliario Español convenio por el que ha pactado que la Provincia queda libre de entregar ninguna cantidad más sobre la pagada para el préstamo ofrecido con destino al ferrocarril del Norte, y que los prestamistas recibirán acciones de la Empresa de dicha vía, en canje de las obligaciones expedidas por el Crédito Mobiliario Español.

El 30 de Octubre se comunica al Gobernador Civil. Ayer a las tres y media ocurrió un desprendimiento de tierras de las obras del ferrocarril, en las propiedades de la casería Miracruz, jurisdicción de esta Ciudad, ocasionando la muerte de uno de los operarios que resulta ser Fermín Echeverría, natural de Usúrbil, casado de 42 años, y heridas a otro opera-

rio llamado Ignacio Salaverría, natural de Alza, que vive en la casería Siustegui, casado.

El 16 de Noviembre el Ayuntamiento se dirige al Ingeniero Jefe del Ferrocarril del Norte. Recibida su respuesta del 10 a mi oficio del 7.

Con fecha 10 de Enero de 1861 le dirigí un oficio sobre la utilidad que el puente de la vía férrea sobre el Urumea, desde las proximidades de Mundaiz para Loyola, tuviese un andén para peatones en el lado izquierdo del puente. Al ver ahora que la Empresa se ocupa en la construcción del citado puente, la Corporación Municipal vería con gusto y confía que este deseo se vea realizado.

Que la Empresa del ferrocarril podría llenar el deseo de colocar un andén para peatones en el puente sobre el Urumea, el Ayuntamiento se dirigió a Vd. y al Sr. Pereire presente en esa circunstancia, con la esperanza de conseguir cosa tan útil para un pueblo, porque este pueblo merece la consideración de la Empresa, porque esta Ciudad es sin disputa la que en todo el país será más útil, puesto que su comercio concurrirá a la explotación de la línea.

Por otra parte, el Ayuntamiento no ha hecho ni una mera indicación de lo que el trazado del camino ocupa de terrenos propios de esta Ciudad; al contrario, ha dejado que obre la Empresa con plena libertad y ha tenido en ello mucha satisfacción.

Razones son éstas para que el Ayuntamiento espere todavía ser así tomado en consideración para las gestiones del andén.

18 de Noviembre. Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España, Línea de Madrid a Irún. El Vicepresidente de la Compañía responde desde París a la petición del Ayuntamiento de San Sebastián sobre los gastos que supondrían la construcción de un andén para peatones en el puente de Loyola. De los estudios hechos, resultan unos gastos de 105.000 reales, o sea 40.000 de mampostería y 65.000 del hierro.

La Compañía consentiría hacer ese trabajo suplementario si el Ayuntamiento contribuyese por la cantidad expresada, y el Director General dirigió a VS la contestación. Desde entonces no ha habido ninguna contestación y pensando que el Ayuntamiento había abandonado ese negocio, pues un gasto de 105.000 reales que añadir a la construcción de un camino para peatones que no pueden pasar por el ferrocarril, parece muy subido por su poca rentabilidad, pues existe el camino de Loyola a San Sebastián para carros y peatones.

Ahora es demasiado tarde para hacer lo que pide otra vez el Ayuntamiento. Las mamposterías del puente de Loyola están casi con-

cludidas, las vigas de palasto van a colocarse y es imposible cualquier nueva modificación.

El 28 de Enero de 1863, el Ayuntamiento se dirige al Ingeniero del ferrocarril. Dos reclamaciones de varios vecinos nos llegan. La primera por consecuencia de alteraciones que se han efectuado en los caminos vecinales por los empresarios del ferrocarril en el paraje en que está la casería Olacho, barrio de Amara, y segunda sobre la supresión de pasos de nivel y sustitución de éstos por un paso superior.

Dice el Ingeniero al Ayuntamiento. En cuanto a la primera, ordenó VS a sus dependientes que practicaran los trabajos necesarios para establecer las vías públicas como antes estaban y en cuanto a la segunda, era una variación dispuesta por el Gobierno de SM.

El 25 de Febrero, el Ayuntamiento indica al Arquitecto Cortazar. Con motivo de la gran extracción de arenas desde la propiedad de D. José Gros, para las obras del ferrocarril, ha de quedar interrumpida por un tiempo dado, la vía pública que desde la cabeza del puente de Santa Catalina se dirige por dicha propiedad, y como no es posible oponerse y la supresión que se va a practicar cede en beneficio del propietario, trate Vd. con el Sr. Gros del modo en que ha de suplir dicha interrupción, por el medio más conveniente posible.

El 29 de Abril, el Ayuntamiento se dirige al Ingeniero del ferrocarril. Por efecto de las obras del ferrocarril, al frente y costado de los Establecimientos de Beneficencia se ha abierto un camino vecinal que desde el alto bajaba rozando la pared de la huerta de dicho establecimiento, y ese camino está interceptado con la piedra recientemente echada en aquel paraje.

Que se allane y no se entorpezca la servidumbre que hace mérito.

El 16 de Mayo, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, Línea de Madrid a Irún. Que han dado órdenes para que se proceda inmediatamente a la regulación de la superficie que hemos de adquirir a la Beneficencia.

El 22 de Junio, el Diputado General Fermín Lasala al Ayuntamiento. Hace saber lo urgente que es comprar algunos terrenos para el establecimiento de administración de arbitrios y depósitos de almacén y casas para los administradores que han de cobrar los impuestos en las estaciones de ferrocarril situados en el territorio de Guipúzcoa.

El actual almacén o depósito del barrio de San Martín, extramuros de la Ciudad de San Sebastián, quedará muy desviado para los géneros que se introduzcan por el muelle y hayan de llevarse a la estación del ferrocarril, como para los que llegan por el ferrocarril.

Hay que consultar a la Junta de Comercio o la autoridad local, cual será el punto más adecuado para construir un almacén o depósito para tabacos, vinos, aguardiente y sal.

4 de Agosto. Se ha observado que de parte de la Administración del ferrocarril del Norte, se ha fijado un amojonamiento desde la línea férrea en dirección a la antigua pradera de San Francisco, hoy paseo de Atocha, sin que el Ayuntamiento haya tenido ni un simple aviso, y también se tiene presente que próximo a terminar en las inmediaciones de la Ciudad las obras del camino, no se halla respuesta a la fuente que hay a la entrada de la alameda de las Puertas Coloradas.

Acuerda el Ayuntamiento dirigirse al Ingeniero Lanteires, que la Corporación hace el encargo sobre ambos casos a su Arquitecto Antonio Cortazar, esperando se arreglen.

31 de Agosto. El Alcalde contesta al Gobernador Civil. Recibí el oficio de hoy, encargándome la vigilancia debida, con motivo de haber abierto la explotación del ferrocarril del Norte, entre esta Ciudad y la Villa de Beasain, y con vista a las disposiciones vigentes, ejerceré toda la vigilancia debida y que requiere tan importante servicio.

Final de las obras. Reclamaciones

El tramo Beasain San Sebastián se abrió el 1 de Setiembre y el de San Sebastián Irún, el 22 de Octubre. Extraña que un acontecimiento tan señalado e importante para la Ciudad, como es el final de las obras y la apertura de la vía férrea el día 1, no figure anotado en las actas de sesiones del Ayuntamiento. Hay que esperar a la inauguración.

El 9 de Setiembre de 1863, el Alcalde se dirige al Gobernador Civil.

Desde que se ha puesto en explotación el trozo de ferrocarril del Norte, desde esta Ciudad hasta la Villa de Beasain, hay una gran afluencia de pasajeros y esto me mueve a llamar la atención de VS porque en este país las poblaciones están a cortas distancias, las relaciones son constantes, las familias tienen por lo común un pasar regular y hay hábitos contraídos de concurrencia y una población rural más numerosa que la urbana, que a cada momento se comunican de una casa a otra.

Por estas razones median en mi concepto motivos especiales que quizá no intervengan en otras partes, para desear que tuviera efecto el artículo 8º de la Ley de 14 de Noviembre de 1855, relativa sobre la conservación de las vías públicas, delitos y faltas que en las mismas puedan cometerse. Cumplido ese artículo, la vía férrea quedaría cerrada y se evi-

tarían los riesgos que serán mayores en el estado actual, en cuanto mayores sean el tiempo y la extensión que abrace la línea.

Si hoy no hay que deplorar mas que un caso, pueden ocurrir otros, y la medida de cerrar las vías no tiene ni puede tener más objetos que su buena conservación y evitar las desgracias que ocasionase la falta de prudencia.

Ruego a VS medite este punto y llame la atención de la Superioridad.

Día 9 de Setiembre. Carta al Ayuntamiento de los vecinos que suscriben, del barrio de Loyola y partido de Amara, que ponen en su conocimiento cómo el camino de peatones que en todo tiempo se ha conocido cruzando desde la peña de Larrañategui a salir al caserío de Aguirre tola-re, por la orilla del río, y hecho el terraplén ha quedado fuera de él por donde transitaba todo el mundo, y de la noche a la mañana se encuentran con la novedad de hallarse el paso obstruido por una enorme zanja de un extremo y por el otro con una estacada de palos, y siendo tan indispensable otro camino para no andar por la enorme cuesta de la peña de Larrañategui, pasando por el bosque de Ancieta goya, lo que sería muy penoso para este vecindario.

Frente al caserío de Anchume han tenido que cortar el camino vecinal para dar el curso a las aguas que caigan a la parte del terraplén y hecho dos paredes secas por dos lados y echando unos palos encima, han cubierto con tierra y piedra por encima y ha quedado de modo de que le suceda alguna desgracia a algún boyero.

Entre los caseríos Oquendotegui y Ernetegui, tomó todo el camino vecinal el terraplén y han tenido que hacer un nuevo camino; en parajes le han echado un poco de piedra y en otros nada, de modo que antes de muchos días quedará intransitable.

Al frente del caserío Olazabaldegui hay también un puente de piedra, en donde los carreteros pasan con gran riesgo; aunque siempre ha sido algo estrecho, hasta que han hecho el terraplén tenía un campo espacioso para dar la vuelta el ganado, y ahora al llegar a dicho puente se encuentran como decimos con el terraplén, y por lo mismo, tienen que pasar con gran exposición. Cuando quedó en este estado se dio queja al encargado de la obra del túnel de Olazabaldegui (es el túnel que pasa de Amara a Loyola) y prometió que lo dejaría bien y no lo han hecho.

Esperan los que suscriben que VS tomando en su consideración, haga las reclamaciones justas que solicita este vecindario, a fin de que habiliten como se debe dichos caminos.

Firman: José Maria Irizar – Carlos Arizti – Ynacio Maria de Miranda – Lorenzo Lopetegui – Juan Jose Irizar – Ramon Ibarburu – Francisco

Casares – Jose Gil Echabe – Francisco Pollon – Jose Echeberria – Vicente de Echeverria – Marcial Casares

En la sesión del Ayuntamiento del día 9, se ordena que el Arquitecto informe sobre el particular.

Y éste, Antonio Cortazar, el día 16 informa que ha recorrido todos los puntos a que se hace referencia y está enteramente conforme con la relación que en ella se hace.

El 16 de Setiembre el Alcalde al Gobernador Civil. Recibí el oficio de VS fecha 14, con la RO del 26 de Agosto para que se ejerza una exquisita vigilancia en la vía férrea, a fin de evitar los desperfectos y otros actos tan punibles cuanto desastrosos que suelen intentarse o cometerse por sujetos de depravada índole y siniestras propuestas.

Procuraré cumplir con mi deber y daré parte a VS de cualquier hecho que ocurriese.

El 26 de Setiembre el Alcalde se dirige al Gobernador Civil. Enterado de la circular de VS del día 23, paso a manifestarle que en esta Ciudad no existían pantanos u otros focos de infección. Solo que por efecto de la apertura del ferrocarril, se detienen algunas aguas entre la vía y el paso de Atocha y el arenal hasta la casa llamada Torres, y no se evitará ese mal mientras no se complete el relleno o se evite la filtración de las aguas del río y las que suben en mareas altas, debiendo advertir que no se ha dejado expedito el curso necesario de las aguas que desde la regata próxima al camino de Loyola, bajan al arenal donde seguían al río.

6 de Octubre, comunicación al Gobernador Civil. Desde hace algún tiempo se nota que con más frecuencia que antes ocurren daños en los cafés y otros puntos, en las primeras horas de la noche, y conociendo las habituales costumbres del vecindario, estoy convencido que se alteran estas costumbres por la concurrencia de extraños y forasteros que se van agregando en esta Ciudad, con motivo de las obras del ferrocarril y otras, sin que se sepa de modo convincente el origen, ocupación y circunstancias de las personas.

Que los celadores y vigilantes de seguridad pública, presten auxilio a los serenos y agentes municipales, para que entre todos se procure el buen servicio.

El 7 de Octubre, el Arquitecto Antonio Cortazar se dirige al Ayuntamiento.

Con fecha 21 de Setiembre manifesté a VS la contestación que me dio el Ingeniero Sr. Lanteires, cuando por encargo de VS le hablé para tratar sobre el cerramiento que la Compañía del ferrocarril del Norte estaba

ejecutando en el paseo de Atocha; de la fuente de la alameda de Puertas Coloradas y demás reclamaciones que tenía VS cerca de dicha Compañía.

Con fecha 29 del mismo mes, pasé una carta al Ingeniero Sr. Letourneur, pidiendo día y hora para poder tratar con él sobre los puntos enunciados, y no habiéndose dignado contestarme todavía, he creído un deber elevar a conocimiento de VS el estado de este asunto.

La fuente de la alameda de Puertas Coloradas está completamente inutilizada desde hace muchísimo tiempo y la causa proviene de los trabajos que la enunciada Compañía del ferrocarril ha ejecutado a su contacto: la Compañía es pues la que debe restablecer la fuente al estado anterior.

La mencionada alameda de Puertas Coloradas en ningún tiempo ha debido servidumbre de paso a carros, pero la Compañía le ha impuesto este gravamen, porque así convenía a sus intereses: debe pues, en mi concepto, exigir a la Compañía el que disponga de otra manera el paso de los carros que van a buscar el paso inferior o de nivel, situado al lado de la fuente, sin hacer uso de la alameda.

La entrada de la citada alameda, antes sobrado estrecha, ha sido reducida a la menor expresión por no haber ejecutado un pequeño murete de construcción para disminuir la base del terraplén de la vía: este trabajo de poco coste debió hacerlo la Compañía, si no por otras consideraciones que por conveniencia y comodidades públicas.

Ya que las obras del ferrocarril llegan a su término y que la Compañía va cerrando la vía en todas direcciones, es llegado el caso de que vayan desembarazando el paseo situado entre el puente de Santa Catalina y la vía, por el lado de San Francisco, que VS les concedió para depósito de materiales, cuando carecían de local en la estación.

Con fecha 12 de Agosto de 1862, concedió VS su permiso a la Compañía para atravesar con railes el espolón que desde el puente conduce a Chofre, pero imponiendo condiciones que fueron aceptadas; los empleados de la Compañía no han cumplido con ninguna de ellas, a pesar de las indicaciones que se les ha hecho; el espolón está destruído, así como los pretilos convertidos hoy en punto de carga y descarga. Antes de la entrada del invierno, sería conveniente arreglar estos puntos para seguridad de los administrados de VS.

Desde el puente de Santa Catalina arranca el camino público que conduce a Loyola y al partido de Eguía, pasando por la orilla del mar; este camino hace tiempo que la tenía obstruída la Compañía, causando un gran perjuicio a los administrados de VS y que ha causado a VS un gasto de importancia la rehabilitación del camino por el paso inferior de frente a la Misericordia, cuyo gasto debe soportar la Compañía.

Los caminos vecinales públicos siguen en el mismo mal estado en que los ha dejado la Compañía, sin que se acuerden de su reparación los empleados de la misma, a pesar de las seguridades que nos dieron, cuando se precisaba trabajar en ellos.

Devuelvo a VS la instancia informada de los propietarios de Loyola que se quejan del mal estado de los caminos reformados por la Compañía.

La Compañía del ferrocarril del Norte, faltando a todas las consideraciones y respeto que se merecen la propiedad por sí y ante sí, ha procedido al deslinde y amojonamiento de los terrenos que ha considerado suyos, sin ver ni llamar al dueño de la heredad colindante; ante un proceder semejante no me corresponde decir lo que debía hacerse, pero, desde luego, creo que deben arrancarse los cerramientos en aquellos puntos en que han interceptado y dificultado el tránsito público por caminos vecinales y reclamar a la Compañía a que efectúe estas operaciones con la audiencia y solemnidad que se deben.

Ese mismo día, el Ayuntamiento se dirige al Ingeniero Mr. Letourneur, Ingeniero Jefe del ferrocarril del Norte., El Arquitecto Antonio Cortazar me dice que no se ha servido Vd. ponerse de acuerdo con él sobre las particularidades indicadas en mi último oficio del 7, y teniendo entendido que la vía hasta Irún se abría el 15 de este mes, advierto a V que si para mañana 11, a la noche no recibo aviso de dicho Arquitecto, de que está tratando con V. sobre los puntos indicados, procederé a abrir las servidumbres que se han interceptado contra lo convenido y tratado, sin respeto a la Autoridad ni al servicio público.

12 de Octubre. El Ingeniero Jefe de la Compañía Caminos de Hierro del Norte de España dice al Ayuntamiento. Contestando a su oficio fecha 11 del actual, le declaro en nombre de esta Compañía, que estoy dispuesto a hacer inmediatamente los trabajos necesarios para restablecer el curso de las aguas de la fuente de la Alameda, ejecutando las obras según quedamos conformes D. Antonio Cortazar y yo; y en caso de discordia según lo juzgue conveniente el Ingeniero Jefe Inspector facultativo del ferrocarril.

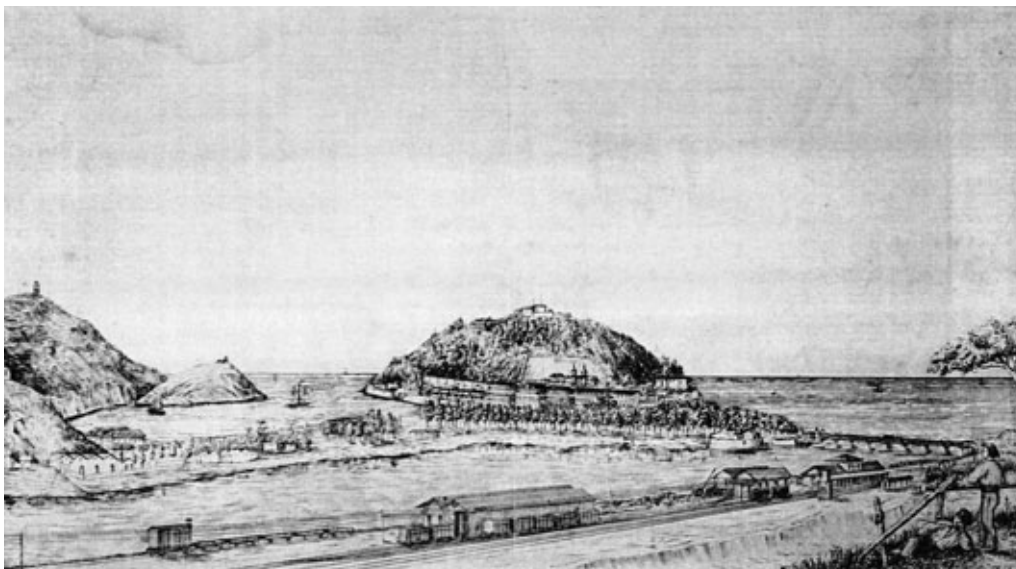
14 de Octubre. La Empresa de la vía férrea intenta ocupar casi en totalidad el arenal que resulta desde la vía al paseo de Atocha, de Loyola y de la casa Torres. Todo ese terreno era una vía pública y aún no está terminado el paseo de Atocha que debe extenderse hasta la casa Torres y continuar por el frente de esta casa en dirección a la de Mundaiz y otras fincas, que quedarían sin camino alguno si la Empresa llevase a efecto lo que intenta.

Todo el terreno que ha solido y suele ser ocupado por la mar en altas mareas, está comprendido, por este motivo, en los que las leyes denominan por de dominio público, y por lo tanto, tan solo el Gobierno puede hacer las concesiones indispensables para destinarlos a otros objetos.

Y el Ayuntamiento, considerando que son de conveniencia y servicio público las ideas consignadas, acuerda que el Ayuntamiento forme el correspondiente croquis y que se eleve el recurso oportuno, pidiendo el terreno indispensable para regularizar el paseo de Atocha y el camino en dirección a Mundaiz.

El 28 de Octubre el Ayuntamiento se dirige al Ministro de Fomento.

La vía férrea del Norte, al pasar por frente a esta Ciudad por la orilla derecha del Urumea, ocupa un parte del arenal que cubría la mar en mareas altas, siendo por lo tanto un terreno de dominio público y de la competencia del Gobierno conceder la autorización necesaria para ocuparlo y hacer uso de él.. Precisamente en una parte de ese terreno se ha colocado la Estación.



FOTOGRAFIA G

La Compañía constructora del camino o sus Ingenieros quieren abarcar con el gran espacio que media entre la ría y el antiguo paseo de esta Ciudad, después que en las obras se ha destinado la mayor parte de ese mismo paseo, y más de que el servicio público y servidumbres necesarias que siempre han existido quedarían perjudicados su se llevara a efecto la idea de los Ingenieros de la vía férrea.

Lo que el Ayuntamiento pide es necesario y para convencerse basta a su juicio tener presente que las fincas y propiedades del paraje llamado Mundaiz, no tienen más camino de servidumbre que el que está frente a la casa Torres. Por esto, al considerar que esta única servidumbre quedaba obstruída en las grandes mareas, iban el Ayuntamiento y los propietarios de las fincas a construir un camino carretil indispensable para los servicios agrícolas, con las seguridades oportunas; y han llegado a ver que por los operarios de la Empresa del ferrocarril, tomando todo el arenal, hasta dar con el muro de sostenimiento de la casa Torres, por donde ha de pasar el camino citado, quedaría en un completo aislamiento, y sin servidumbre ninguna las personas y las propiedades que existen en el paraje Mundaiz, donde hay hasta seis fincas, con muchas e importantes tierras.

El otro deseo del Ayuntamiento es que la construcción del paseo es de conveniencia pública, es de ornato, y además la continuación de este paseo está ligada al servicio indispensable a la parte de Mundaiz, y lleva también la mira de facilitar cómodamente el acceso al Valle de Loyola, que tanto llama la atención y es punto de concurrencia máxima en los veranos, en que tanto forastero viene a esta Ciudad.

Por efecto de la línea del ferrocarril, ha desaparecido lo más agradable del paseo que existía entre el puente de Santa Catalina y el establecimiento de Beneficencia y mueve al Ayuntamiento a acudir a VE y le suplica eleve este recurso a SM para que se digne conceder al Ayuntamiento la parte del arenal que desea, siendo de cuenta de esta Corporación regularizar y allanar hasta la altura conveniente el terreno que solicita.

28 de Octubre. Según se anuncia por la prensa, parece que el Gobierno ha resuelto que la vía férrea española, en vez de terminar en la frontera, continúe hasta Bayona, y si esto fuera cierto, no dejaría de originar perjuicio a esta Ciudad y al Comercio; lo primero porque muchos viajeros continuarían su viaje sin detenerse ni en ésta ni en Irún, y porque los trenes españoles, o bien tendrían que volver de vacío al territorio español o sufrirían mayores gastos con motivo de las Aduanas. Lo más justo sería establecer la reciprocidad, trayendo la línea francesa hasta esta Ciudad.

Acuerda el Ayuntamiento poner en conocimiento del Sr. Lasala y procure evitar los perjuicios que se prevenen.

18 de Noviembre. Se ha nombrado por el Gobierno una Comisión para arreglar las comunicaciones internacionales con la Francia, en punto a la vía férrea, y uno de los Comisionados nombrados es el Administrador de la Aduana de este puerto, que ha hecho finos ofrecimientos.

El Ayuntamiento tiene presente de que si fuese cierta la prolongación de la vía española hasta Bayona, esta sería en perjuicio del Comercio

español y que sería justo y recíproco que la vía francesa se prolongara hasta esta Ciudad, para que con este objeto pueda ser comparada con Bayona.

El Ayuntamiento no pretende perjudicar al pueblo más fronterizo con el que está siempre en las mejores relaciones, pero si se ve amenazado este Comercio de algún peligro, natural es que procure una compensación que resguarde sus intereses.

Así se lo hacer ver el Alcalde al Administrador.

El 29 de Octubre, el Ingeniero Jefe de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España se dirige al Alcalde.

He examinado con la mayor detención las varias reclamaciones que VS me ha indicado y le propongo la solución que me parece más conveniente a cada cuestión.

1º. FUENTE DE LIZARCHO

Antes que se empezase el terraplén del ferrocarril, entre el manantial y la fuente, fue acordado que el Arquitecto de esta Ciudad haría los trabajos necesarios para asegurar la comunicación entre ambos, y se construyó al efecto un acueducto con cañería de hierro. La obra fue dirigida exclusivamente por D. Joaquín Ramón Echeveste, Arquitecto del Ayuntamiento y pagado por esta Compañía, como lo demuestra un estado de pago de 1.221,50 reales, con fecha 25 de Diciembre de 1860.

A consecuencia de las reclamaciones de VS, he mandado reconocer la fuente y se ha descubierto que el curso de las aguas estaba interrumpido por un tapón de hierbas, de modo que después de quitarlo, las aguas empezaron a surtir del mismo modo que antes. Resulta pues, que la interrupción ha sido causada, no por esta Compañía, sino por el descuido de los que deben vigilar por los intereses del Ayuntamiento.

Sin embargo, he mandado descubrir el manantial, construyendo una bóveda de mampostería con puerta, de modo que se pueda siempre examinarlo, y poner un techo de hierro pasando por debajo el paso inferior, a fin de que en el caso de obstruirse el canal directo, puedan pasar las aguas por el tubo.

He mandado además, construir un acueducto de seis metros de longitud sobre el paso entre el paseo y la carretera, de modo que el camino de los caseríos pueda atravesar el paseo en su menor longitud.

2º. CERRADO DE LA ESTACION

Esta Compañía ha pedido al Gobierno, hace ya mucho tiempo, la concesión del terreno comprendido entre el terraplén actual de la Estación y el paseo de Atocha, como terreno de dominio público, necesario para las

muchas dependencias de una estación tan importante como ésta. Y hasta que se resuelva sobre esa petición, ni el Ayuntamiento ni esta Compañía, pueden disponer de él, cuya propiedad y policía dependen exclusivamente del Sr. Comandante de Marina. Es imposible, pues, que se haga por ahora ningún acuerdo entre la Ciudad de San Sebastián y esta Compañía, sobre reparación de un terreno que no es todavía propiedad particular, y esta cuestión debe reservarse.

3°. CAMINO DE LOYOLA

He mandado reponer el camino de Loyola en su estado anterior y está ahora transitable.

4°. SENDA DE LARRAÑAGA

La senda había sido interceptada por un foso hecho por un propietario. Se ha restablecido el paso.

5°. CAMINO DE LA CASA DE ANCHUME

Allí existe un paso a nivel con caminos laterales por cuatro lados. Las comunicaciones quedan .pues tan fáciles como antes.

6°. PUENTE DE LA CASA DE OLAZABALDEGUI

El puente es muy antiguo y en muy mal estado; es además sumamente estrecho. Esta Compañía ha dejado el camino lateral del río en su estado anterior, con la misma dirección. La reconstrucción del puente me parece urgente para la seguridad de los transeuntes, pero esta Compañía es completamente ajena a esa cuestión.

7°. EL ARQUITECTO

D. Antonio de Cortazar me ha indicado otras dos reclamaciones sobre los caminos de las trincheras que se encuentran entre la estación de Hernani y el túnel de Loyola, no siendo su ejecución conforme a lo propuesto por los Ingenieros de esta Compañía. Pero VS no ignora que los expedientes de caminos atravesados a consecuencia de la construcción de un ferrocarril, son resueltos por el Gobierno, según el Real Decreto del 14 de Junio de 1854.

La RO del 17 de Diciembre de 1861, que ha dispuesto lo conveniente sobre los caminos atravesados de la jurisdicción de San Sebastián, ha mandado reemplazar los pasos de nivel propuestos por esta Compañía a la entrada de dichas trincheras, por pasos superiores.

Resulta pues, que los caminos laterales proyectados en el fondo de las trincheras, han tenido que subir para comunicar con los puentes superiores. Esta Compañía ha tenido que conformarse a la orden del Gobierno, y el

Gobierno sólo puede resolver las reclamaciones que resultan de parte de esta Ciudad.

Después de ofrecer a VS estas explicaciones, no puedo menos de manifestar mi sentimiento de que en su oficio de fecha 11 del actual, VS añade “que de parte de los Ingenieros encargados de la vía no se haya cumplido lo que tantas veces han ofrecido.” Pues es completamente inexacto que yo haya tomado ningún compromiso con ese Ayuntamiento y que en cualquier ocasión yo no haya cumplido con mis compromisos.

Datos facilitados por el Arquitecto Municipal para responder al oficio de Mr. Letournier.

1º. FUENTE DE LIZARCHO

Respecto a la fuente, he dicho repetidas veces que el Sr. Laintenier tenía ofrecido a la Comisión de Paseos, que tan pronto como se adelantarán los trabajos de la vía férrea, él arreglaría y concluiría de una manera perfecta y agradable la fuente y su alrededor.

La construcción del acueducto o tapea era de necesidad para restablecer el paso que tenían a sus heredades, desde la carretera a los caseríos de Culler, Polloe y otras heredades sueltas (de Eguía) por haberles inutilizado el que antes tenían, la Compañía con sus obras; además de la manera como quería dejar la Compañía el paso para los enunciados caseríos, imponiendo al paseo de Puertas Coloradas una servidumbre de paso de carros, no podía admitirlo la Municipalidad.

La entrada a este paseo ha quedado muy estrecha por causa de que el terraplén de la vía se extiende en mucha distancia; podría limpiarse su base sin perder las condiciones del terraplén, también parece que este trabajo lo ofreció el citado Sr. Laintenier.

2º. CERRADO DE LA ESTACION

La Compañía colocó mojones dentro del mismo paseo sin llamar a nadie.

3º. CAMINO DE LOYOLA

Está en peores condiciones que antes de la ejecución del ferrocarril.

4º. SENDA DE LARRAÑATEGUI

Por frente a este caserío y ocupando parte de su heredad, existía un camino senda de peatones y lo inutilizó la vía férrea. El público empezó a andar por uno de los lados de la vía, por el pie del terraplén, pero los propietarios de las heredades interceptaron el paso y el Sr. Alcalde mandó restablecer; y ahora resulta que la Compañía no ha pagado el terreno que ocupa dicha senda y los propietarios reclaman, como es justo, su importe.

5°. CAMINO LLAMADO DE ANCHUME

Antes de llegar a Anchume, tenemos el caserío llamado Aguirre tola-re; por su pie pasaba el antiguo camino público que desde esta Ciudad conduce a Hernani y a Astigarraga y que fue inutilizado por la Compañía.

Véanse mis descargos al Ayuntamiento, de fecha 27 de Enero y 11 de Febrero de este año. De ellos se deduce que el Ayuntamiento reclamaba un camino llano y sin cuestas, como el que antes existía; el Ingeniero ofreció hacerlo y así consta en el plano parcelario presentado, en el que se marca un camino llano al lado de la vía. A esto ha faltado la Compañía, a la que por evitar un pequeño gasto, ha dejado un camino con cuesta; luego las comunicaciones no son tan fáciles como antes.

En Olacho ha dejado la Compañía el camino público en tan malas condiciones que para atender al servicio de varias heredades, ha puesto un paso superior, sacrificando al público a pasar dos pendientes, una de subida y otra de bajada, que han de hacer siempre penoso y difícil aquel paso. Sobre este paso reclamó el Ayuntamiento a principios de este año al Sr. Laintenier lo que procedía; aquel ofreció que lo dejaría bien y su estado actual no permite al Ayuntamiento reabrirlo, y está en el caso de reclamar su recomposición, disminuyendo las fuertes pendientes en que lo ha dejado la Compañía.

6°. PUENTE DE OLAZABALDEGUI

A la vista está que este puente es estrecho, pero por él han pasado siempre los carros y por él se ha efectuado todo el servicio del camino, sin que haya ejemplos de desgracias ni siniestros.

La Compañía ha ocupado el camino público que conducía a él y ha sustituido con otro camino que hace muy difíciles y peligrosas las entradas a dicho puente. Si la Compañía deja habilitadas las entradas del camino viejo tal cual estaba antes de la construcción de la vía, en este caso el Ayuntamiento nada tiene que reclamar, pero si ocupan como han ocupado todo aquello, tiene el derecho de pedir para sus administrados las seguridades que antes tenía el paso de los carros por dicho puente.

La RO que cita el Ingeniero para establecer pasos superiores en lugar de los pasos a nivel, no es una razón para desatender a las reclamaciones que se hacen y además esto podría ser aplicable al paso superior de Olacho únicamente, donde se ha dicho que pudiera disminuir las pendientes del camino público, aumentando las bases.

Por Agosto de 1862 solicitó la Compañía, o mejor dicho sus empleados y el Ingeniero Mr. Laintenier permiso para derribar los pretiles y los árboles del espolón comprendido entre la cabeza del puente de Santa Catalina y la propiedad del Sr. Gros, ofreciendo que después de practica-

das las obras y levantadas las vías auxiliares para el transporte de arenas, compondrían los pretiles, que pondrían tierras al lado del pretil y que en época oportuna repondrían el número de árboles inutilizados, en sustitución de los que se derribaron. Todavía no se ha hecho esto.

El camino público que conduce a Loyola empezaba a la cabeza del puente de Santa Catalina; ahora empieza a más distancia y tampoco tiene dispuesto para el paso de carros. que hace dificultoso el paso por él.

1 de Noviembre. El Ingeniero Jefe del ferrocarril al Alcalde.

Responde al oficio del 31 de Octubre y da las órdenes para que se limpie la base del terraplén del ferrocarril y se deje la mayor anchura posible al paso de Puertas Coloradas.

Mando también se construyan los pretiles derribados y se reponga en su anterior estado el espolón entre el puente de Santa Catalina y la propiedad del Sr. Gros.

Por lo que se refiere a las otras cuestiones referidas en su oficio, las paso a Mr. Desorgerius, Director de la explotación, a quien he trasladado el servicio de toda la parte que está ahora en explotación, y está encargado de terminar todas las obras y resolver las cuestiones que quedan pendientes en la vía del ferrocarril.

Siento que VS no se haya dirigido desde el principio a mí, como Ingeniero Jefe y representante de esta Compañía, pues tengo la seguridad que no hubiera habido motivo para contestaciones y que yo hubiera merecido de VS que se me trate como lo he merecido siempre.

El 6 de Noviembre se comunica a la Diputación en Tolosa.

Se recibe oficio del Gobernador, transmitiendo otro del 13 de Octubre, del Director General de Obras Públicas, con los encargos más estrechos y severos para la policía en el ferrocarril del Norte, porque el trayecto de dicha vía, con referencia al Comisario de la línea de Beasain y San Sebastián, daba parte que “en diferentes ocasiones han sido apedreados los empleados de la Compañía, puestos en la vía objetos voluminosos y piedras que debían producir descarrilamientos, y aun resistidos los Agentes de la fuerza pública, cuyo auxilio invocaban los dependientes de las estaciones.”

La penetración de VS alcanza perfectamente que estas suposiciones son hasta ofensivas para los habitantes de esta provincia. Antes de ahora el Ayuntamiento de esta Ciudad ha hecho presente al Sr. Gobernador que las circunstancias de este país, por su gran población rural y frecuencia con que de una casa a otra se comunican las personas, aconsejan que se cierre la vía y que se haga esto con más especialidad a las inmediaciones de las estaciones, y porque la Empresa no cuida de esto, a pesar de los consejos

que se dan, se vienen abultando excesos que a lo menos por esta parte de la vía férrea no se han cometido.

Puedo asegurar a VS que igual oficio ha dirigido el Gobernador a los Alcaldes desde Irún a Beasain y considerando muy conveniente que se reúnan, para tratar y ponerse de acuerdo y fuese en presencia de VS a fin de dar al acto mayor importancia.

Comunicación al Gobernador Civil el 10 de Noviembre. Recibí a su tiempo el oficio de VS de 29 de Octubre. Ni en las costumbres ni en el carácter de los habitantes de este país, está incurrir en los graves excesos que atribuye el Comisario, que tiene a su cargo la sección del ferrocarril de Beasain a esta Ciudad. Si tales cosas han ocurrido, ¿ por qué no cita el paraje, para saber a qué Alcaldía corresponde aquel territorio? Al menos al de esta Ciudad no ha dado ningún parte de hechos semejantes y si ha sido omiso, él mismo es el primer responsable de tal omisión.

No es posible a los Alcaldes de los pueblos por donde pasa la vía dejar impune semejantes cosas; si alguno ha incurrido en semejantes actos, justo es que sufran las penas a que se hayan hecho acreedores; pero si resultase que la denuncia carece de verdad, justo es también que el que haya supuesto lo que no ha ocurrido sufra su pena.

Por lo tanto, ínterin los Alcaldes tomen los informes conducentes en el caso, sobre semejantes desmanes, reitero a VS que velaré porque en la vía férrea del distrito de esta Ciudad se guarde el orden debido.

10 de Noviembre Comunicación del Alcalde de San Sebastián a la Diputación en Tolosa.

Yo respondo a VS en lo que toca al territorio de esta Ciudad que no ha ocurrido ninguno de los hechos que supone el Comisario que tiene a su cargo la sección del ferrocarril de Beasain a ésta; y deberíamos renunciar dolorosamente al concepto de que disfrutamos, si la denuncia fuese cierta.

No, no puede ser, porque eso no cabe en las moderaciones de nuestras costumbres. Estoy bien persuadido que de los informes de los Alcaldes resultará la falta de verdad de la denuncia, y deposito toda mi confianza en la dignidad de VS para que esa ofensa no quede impune.

Y hay más. No se han llenado todas las circunstancias, con arreglo a lo que demandaban los planes del ferrocarril y a los casos que de conformidad con los Arquitectos de los Ayuntamientos se ha convenido, porque hay pasos de nivel determinados que no se han hecho, al paso que muchas servidumbres han quedado o cerradas o muy perjudicadas.

La población rural de este país es numerosa y si se encuentra privada de comunicaciones indispensables que antes tenía, procurará otras que le son necesarias y sin las cuales no puede estar.

Si a lo expuesto se agrega que la vía está abierta y las comunicaciones son a cada momento, sería injusto culpar a quien hace lo que le es indispensable para la vida, cuando los verdaderos responsables son los que tenían obligaciones que cumplir y no han cumplido, y los que deben precaver ciertas cosas no las precaven.

Ninguno tiene derecho a reducir al aislamiento a un campo poblado y todos están sometidos a las prescripciones de la ley para respetar derechos adquiridos, mucho más en servidumbres públicas. ¿Es acaso este país un desierto de Africa para tener la vía abierta a todo acceso, cerrando y entorpeciendo las servidumbres que existían y pretender en seguida que nadie entre en la vía?

Habilítense las servidumbres indispensables en la forma que deben estar para personas y ganados; quítese todo pretexto a los que inflijan las reglas establecidas y castíguese al que incurra en ellas; esto es lo justo y si en seguida se cerrase el acceso a la vía, es bien seguro que entonces no habría necesidad de imponer ni esas penas, porque no habría infractores.

No he podido menos de consignar estas consideraciones, al ver que en medio de lo que ocurre, sea este país objeto de acusaciones tan calumniosas y graves como las que provoca nuestra justa indignación.

El 18 de Noviembre, el Gobernador Civil transmite la comunicación del Ingeniero Jefe del ferrocarril del Norte que expresa “que siendo de la mayor importancia el cumplimiento de la ley, en lo relativo al cierre de la vía, excito a la Empresa para que en breve plazo se lleve a efecto tan necesaria obra, de la cual nada hay resuelto.”

El 26 de Noviembre el Ayuntamiento se dirige al Gobernador Civil.

Antes de dar principio a las obras del ferrocarril del Norte, había un camino de servidumbre para los caseríos llamados Madrilcho, Champonene y Elchecho, situados en el alto que está al frente de la fuente llamada de Chofre.

Dicho camino servidumbre partía desde la carretera, al norte de la casa de Beneficencia y al empezar las obras se reclamó del Ingeniero la conservación de la servidumbre, y contestó que había dispuesto adquirir el terreno necesario que había de tomar en las pertenencias de la casa de Beneficencia.

El hecho es que las obras del ferrocarril se han ejecutado, que aquella gestión ningún resultado ha tenido y que las casas citadas se encuentran sin el camino servidumbre que les es necesario.

Piden los interesados la protección natural del Ayuntamiento y éste se dirige a VS para que tome las disposiciones necesarias.

El 1 de Diciembre, el Alcalde de San Sebastián al Alcalde pedáneo de Alza.

He llegado a entender que hay alguna denuncia pendiente, con motivo de la novedad causada por la Empresa del ferrocarril, por una desviación hecha en las inmediaciones de la casa Ancho y haberse obstruido en parte un camino indispensable; por lo tanto, paso a encargar a V. que enterándose del caso y escuchando el dictamen del Arquitecto Antonio Cortazar, proceda en términos que quede ejecutado lo que dicho señor determine.

La instalación del ferrocarril en la jurisdicción de San Sebastián, era naturalmente de gran importancia e interés, pero el desarrollo de las obras afectaba a muchos terrenos, sobre todo de caseríos y vías secundarias de comunicación, además de algunos frondosos paseos de la Ciudad.

Fue un cúmulo de protestas por parte de las personas afectadas en distintos barrios por donde transcurría el ferrocarril, protestas que el Ayuntamiento trataba de solucionar, con las reclamaciones dirigidas a la Compañía del ferrocarril.

Siguiendo las efemérides de esta historia del ferrocarril en San Sebastián, parece más bien una relación de reclamaciones y protestas, que desdibujan y hasta ocultan el verdadero interés que suponía la llegada del ferrocarril, que abriría nuevas relaciones y ofrecería mayor riqueza.

23 de Diciembre. La Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España, División de San Sebastián, comunica al Ayuntamiento.

Que el alquiler convenido el 30 de agosto de 1860 para el prado existente a la derecha del camino real que se dirige a Hernani, desde la Cordelería de la Viuda de D. Joaquín Díaz, hasta la conclusión de dicho prado que termina en el ángulo que divide el camino real y el que se dirige al barrio de San Martín, por el lado de la Antigua. Habiendo concluido los trabajos de la línea férrea de esta División, la compañía dejará su uso

Tan solo necesitará por un motivo temporal, la pequeña parte que marca, por la que pagará cien reales mensuales, y ofrece al Ayuntamiento la caseta que levantaron, por cinco mil reales.

El Ayuntamiento acuerda tomar nota de la desocupación del terreno y que desmonten la caseta, que no interesa.

16 de Enero de 1864. Comunicación al Ingeniero del ferrocarril. Estaba en la inteligencia que con el celo que V ha demostrado, no habría ya ninguna reclamación pendiente sobre servidumbres, por motivo de la apertura de la vía férrea, pero me encuentro que hay una que ha quedado de tal manera que difícilmente pasan las personas y no pueden pasar ni los ganados ni los carros. Esto sucede en el camino que desde los caseríos de Miracruz y Pelizar, en la antigua calzada para Pasajes, se dirige por el barrio de Eguía para el de Loyola y Astigarraga.

Los interesados me han presentado su queja y estoy en el deber de atenderles. Espero sus disposiciones para que quede todo en su estado regular.



(H) Las vías del ferrocarril que actualmente cruzan bajo la calzada de Eguía y siguen por el paseo de Zubiaurre.

El 24 de Enero contesta el Ingeniero de la vía al Alcalde. Atendiendo a su oficio del 16 de Enero, relativo a caminos atravesados por la vía férrea, le informo que he encargado al Jefe de la Sección Sr. Granet de reconocer en unión del Ayudante de la Inspección facultativa, todos los caminos de la línea y hacerme proposiciones para el arreglo de esos caminos.

El día 26, respuesta del Alcalde al Ingeniero del ferrocarril. Vd. manifiesta deseos de arreglar los caminos que mencionaba, pero todo me hace creer que las obras se harán en un plazo muy lejano, según lo sucedido

en cuantas reclamaciones han ocurrido en esta Ciudad, cerca de la Compañía.

Hoy mismo está sin arreglar el piso de todo el terreno del frente de la Misericordia, ni lo está el espolón y su pretil pegante a los arenales del Sr. Gros. Estos arreglos debían haberse habilitado, con arreglo a la ley, antes de abrir la vía y de obstruir el servicio público.

Estoy asediado por las reclamaciones de los habitantes en masa, de Alza, Puertas Coloradas y Loyola, que no pueden utilizar sus caminos y no puedo esperar a los plazos que V. señala. Si en breve no se hacen, mandaré hacerlos al Ayuntamiento de esta Ciudad, aunque tenga para ello que imposibilitar la vía del ferrocarril, haciendo responsable a la Compañía de lo que pueda resultar.

El 16 de Mayo, el Alcalde pasa al Gobernador Civil noticia de este incumplimiento de servidumbres.

10 de Junio. El Ingeniero Jefe de la División, desde Valladolid indica el estado de las obras que la Empresa del ferrocarril del Norte debe ejecutar en la Sección de Beasain a Irún, antes del 10 de Julio del presente año.

En San Sebastián:

– Mejorar el camino lateral de servidumbre a la derecha de la vía, con tres metros de anchura y arreglo de su afirmado, desde su arranque en la esquina de la Misericordia hasta el caserío Madrilcho.

– Construcción del camino lateral de servidumbre, desde el perfil 23 hasta su unión con el paso superior del 26-27.

– Construcción del camino lateral de servidumbre, a la izquierda de la vía, para unir el de esta clase del perfil con el paso superior.

– Arreglo de la solera del lateral de la derecha, en el mismo punto.

El 15 de Junio, varios vecinos del barrio de Puertas Coloradas, pidieron el 22 de Mayo, que conforme habían ofrecido llevar a efecto los Sres. Bor y Castier, contratistas del ferrocarril, la construcción de un arco en la regata o riachuelo en los terrenos de la casería Martillun, Mandomene y otros, el Arquitecto opina que siendo el camino de que se trata de uso particular de los solicitantes, a ellos compete gestionar si creen tener derecho para lo que solicitan. El Ayuntamiento adopta por acuerdo el dictamen del Arquitecto y así se oficiará a los interesados.

15 de Junio. A pesar de las gestiones practicadas y ofrecimientos hecho de parte de los Ingenieros del ferrocarril, es el día en que varias de las servidumbres antiguas e indispensables del barrio de Amara, permanecen en mal estado por efecto de las obras de la vía férrea.

El Sr. Alcalde ha practicado cuantas gestiones han estado a su alcance y en esta situación, debiendo el Ayuntamiento prestar su amparo a sus administrados, mucho más en casos de justicia tan evidente, acuerda acudir al Gobernador Civil, solicitando de su autoridad superior, la resolución de estas reclamaciones.

Nuevo puente y tranvía para la estación

11 de Noviembre de 1863. En relación con los contactos habidos con la Junta de Comercio, de si la estación del ferrocarril debería colocarse a la izquierda del Urumea o colocar un puente si se ponía a la derecha, y habiendo dejado el punto a la Diputación y a la ciencia resolverlo, el 21 de Marzo de 1858, no ocultando la mala situación en que quedaría esta Ciudad y su Comercio en el caso que la Compañía del ferrocarril colocase la estación a la derecha del Urumea, parecía justo que la Empresa colocase un puente que comunicara la orilla izquierda y que con ello accedía a la Diputación esperando su apoyo.

La Compañía se decidió por la Estación en la orilla derecha y que el puente sería colocado tan pronto como la Diputación estimase que había llegado el momento conveniente.

El Ayuntamiento considera que situada como está la Estación en la orilla derecha y en explotación la vía férrea, faltando comunicación con la Estación, ha llegado el caso fijado para colocar el puente. Acuerda se llame la atención de la Diputación rogando su protección.

El 20 de Noviembre, la Diputación contesta que se ha dirigido a la Sociedad Crédito Mobiliario, pidiendo la colocación del puente, por haber llegado el momento previsto por la administración, cuando por encargo suyo decía a la Diputación el Ingeniero Bominart el 23 de Marzo de 1858, que en el caso de colocar la Estación a la derecha del Urumea, como ha sucedido, “sería siempre posible poner la Estación en comunicación con el puerto, echando un puente sobre el Urumea si el interés del Comercio de San Sebastián lo reclamase en un porvenir más o menos próximo.”

La Diputación no se ha limitado a esto, sino que se ha dirigido a sus Comisionados en las Cortes y a los Diputados a Cortes de esta Provincia, para que gestionen allí con eficacia cerca de la Sociedad Crédito Mobiliario.

El Ayuntamiento agradece a la Diputación su celo a favor de esta Ciudad.

El 23 de Diciembre, los Comisionados en Cortes de la Diputación, dan cuenta de las conversaciones con la Sociedad Crédito Mobiliario y la Compañía del Ferrocarril del Norte. Ambas Compañías han ofrecido que se

dedicarán al estudio del particular, si bien dan a entender la idea de que la Provincia y la Ciudad entraren a contribuir en el coste. Una vez finalizado el estudio, darán cuenta de la determinación.

Con fecha 23 de Febrero de 1865 transmite la Diputación la nueva gestión practicada con la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España y la sociedad Crédito Mobiliario Español, en apoyo de las comunicaciones directas entre la Estación y esta Ciudad y su puerto, y se está a la espera de respuesta.

4 de Mayo de 1865. Respuesta del Director de la Compañía del ferrocarril del Norte a la Diputación.

Hace mención a la última comunicación de la Diputación en 23 de Febrero, sobre el enlace del puerto y la Estación. A pesar de que en otras ocasiones hemos estado de acuerdo, en esta ocasión debo separarme de la opinión de esa Diputación, de suponer que la Compañía tiene la obligación de construir un puente u otra obra cualquiera que no fuera de nuestra vía férrea.

El trazado del ferrocarril se ha establecido de acuerdo con el Gobierno, quien lo aprobó previa información pertinente. La Compañía no ha podido aceptar más obligaciones que las de ejecutar las obras necesarias.

Si el Ingeniero Bominart dijo que sería posible poner la Estación en comunicación con el puerto, echando un puente sobre el Urumea, sólo ha indicado, como Ingeniero facultativo, un medio de establecer una comunicación, pero no quiere significar que sea la Compañía quien tenga que costear la obra.

Debo además llamar la atención de esa Diputación al tratar sobre el comercio, que hay que observar que el movimiento de la Estación es muy escaso y está lejos de responder a las esperanzas que todos pudimos concebir.

Fácil es de convencerse, estudiando el tonelaje transportado por la Estación, que lo más lo forman la hulla y el material destinado tanto a esta Compañía, como a las demás con las que empalma la del Norte. Esto no puede llamarse tráfico de dicho puerto, viniendo directamente desde Irún o comprarlo a otro de los puntos con los que esta Compañía está en comunicación.

Uno de los puntos que más debe fijar la atención de la Diputación, es la existencia de dos vías de portazgo en la entrada de la población, pues tan perjudiciales son al interés del comercio y porvenir del puerto, cuanto que esos portazgos tienden a entorpecer las negociaciones extranjeras y a desviarlas de ese destino.

De todos modos, cuando la RO de 5 de Julio de 1864 aprobó el establecimiento de la carretera de Andoain a Irún, ya se fijaron medidas especiales en interés de los particulares y agricultores, pues bien comprendió el Gobierno que el peaje que se imponía, constituía un gravamen de consideración.

Esta Compañía, a pesar de todo, no ha contraído sobre el particular compromiso alguno, pero hará todos los esfuerzos para ayudar a cualquier empresa que tomase la concesión de una vía de empalme entre la Estación y el puerto.

El 29 de Mayo el Ayuntamiento se dirige a la Diputación.

Los portes de mercancías desde este Puerto a la Estación del ferrocarril cuestan muchísimo, y de aquí la competencia que hacen Bilbao, Burdeos y otros puertos, que no podrían hacerla en otras circunstancias, mirada la situación ventajosa de este Puerto respecto a la línea del Norte. Es por lo tanto urgente construir un tran-vía desde el Puerto a la Estación. Esa vía no sería útil solamente para San Sebastián, sino también para la Provincia.

El Ayuntamiento no posee todavía un proyecto formal, y por cálculo prudencial gradúa en 125.000 duros el coste total del puente, de la vía, del material fijo y móvil y de los almacenes que serían necesarios.

Una Compañía local o del país, podría organizarse para la construcción y explotación de la vía, porque ofrecería más confianza y tendría interés.

Calcula tarifas posibles para su rendimiento.

El Ayuntamiento está dispuesto a contribuir y gestionar con la Compañía del Norte, si bien con poca esperanza de buen éxito.

En estas circunstancias, el Ayuntamiento acude a VS pidiendo que someta a las próximas Juntas Generales la súplica que hace de que la Provincia preste o contribuya con una subvención de 35.500 duros.

El Ayuntamiento ruega a VS apoye la solicitud, y si la Provincia acoge favorablemente, el Ayuntamiento se pondría de acuerdo con la Diputación sobre todos los puntos secundarios.

16 de Junio. El Ayuntamiento se dirige al Ingeniero Francisco Lafarga, para que prepare un anteproyecto y presupuesto para un tran-vía que ponga en contacto el puerto de San Sebastián con la Estación del ferrocarril, para presentarlo a las Juntas Generales.

Sería indispensable un puente sobre el Urumea, situado sin perder de vista las prescripciones por las que las obras del ensanche de esta Ciudad no pueden pasar del paraje a donde en su caso vendrían a ejecutarse el proyecto del nuevo puente y las marismas de dicho río. Vd. se halla bien ente-

rado de lo dispuesto por el Gobierno en esta parte. Y el Ayuntamiento indica que la anchura del puente requerirá que sea capaz para el tran-vía necesario, para carruajes y peatones, pues ha de servir a todos estos objetos.

16 de Agosto. El asunto pendiente del proyecto de tran-vía sometido a las últimas Juntas Generales de la Provincia, aceptaron el pensamiento indicado, con algunas diferencias sobre la forma de organizar una Sociedad entre la Diputación, el Ayuntamiento y el Comercio de esta Ciudad y la Compañía del ferrocarril del Norte y se estudie detenidamente el proyecto.

El 10 de Enero de 1866, la Comisión nombrada para ocuparse del proyecto de una tran-vía a la Estación del ferrocarril, manifiesta que ha tenido sus conferencias con el autor del proyecto y con el Ingeniero del ferrocarril, en la sección de esta Ciudad, sobre la manera de realizar el pensamiento con toda la economía posible, y en ellas se ha indicado la idea de sustituir el tran-vía por un puente convenientemente situado, donde hoy está el de Santa Catalina o en sus inmediaciones, de manera que el servicio pudiera prestarse desde la Avenida Central que ha de haber conforme al plano del Ensanche de esta Ciudad.

Ante este nuevo punto de vista, la Comisión da cuenta al Ayuntamiento y éste acuerda que la Comisión continúe en sus gestiones y obtenga datos, proyectos y noticias conducentes del nuevo pensamiento, para que pueda tomarse la resolución más aceptable en vista del proyecto que ya existe y del nuevo que se formule.

15 de Marzo. Memoria descriptiva de D.Francisco Lafarga para el proyecto de tran-vía y nuevo puente.

El proyecto de ferrocarril con fuerza animal se realiza para unir la dársena de este puerto con la Estación del ferrocarril del Norte, con objeto de reducir de modo notable el transporte de la tonelada de mercancía desde el puerto a la Estación, que se halla sumamente gravado.

Por deseo del Ayuntamiento, abandoné el proyecto de trazado por la marisma del Urumea, pues va a llevarse el tran-vía por fuerza animal.

Trato de que se pase el río por las inmediaciones del puente actual y fuese a empalmar próximamente antes del primer puentecillo de las inmediaciones de la Casa de Misericordia. Así, saliendo el trazado paralelamente al muelle del Ingente, marcha sobre la curva de desviación de las olas, a apoyarse en la explanación actual frente al nuevo solar destinado que fue a la Aduana; luego cortando el perímetro de la Ciudad sobre la Concha, sostenido con un muro, va a pasar próximamente al emplazamiento del antiguo portazgo del Glasis, en donde torciéndose con alguna intensidad,

marcha por la gran avenida de árboles que conducen al puente de Santa Catalina, atravesando entonces el río, por medio de una curva se enlaza con la actual antes del puente, bajo el cual pasa el camino vecinal de Loyola.

Con este trazado se evitan grandes movimientos de tierras, que sería menester hacer si la vía fuese por la marisma del Urumea, y el puente, como se construye en el punto en que va más causada la ría, tiene las mejores condiciones para su establecimiento y conservación.

No se ocultará la presencia de las curvas de pequeño radio que hay en el trazado. Debe considerarse que se trata de un tran-vía explotado con fuerza animal, y es claro que en este caso el trazado ha de participar de condiciones especiales; así las curvas de 125 y 130 m, serían inadmisibles si se tratara de un ferrocarril ordinario, mas son completamente apropiados en el caso presente.

Ha de haber dos pasos a nivel, el próximo al portazgo del Glasis y otro pasado el puente de Santa Catalina. No creo necesario barreras por la razón de la pequeñísima velocidad de la explotación.

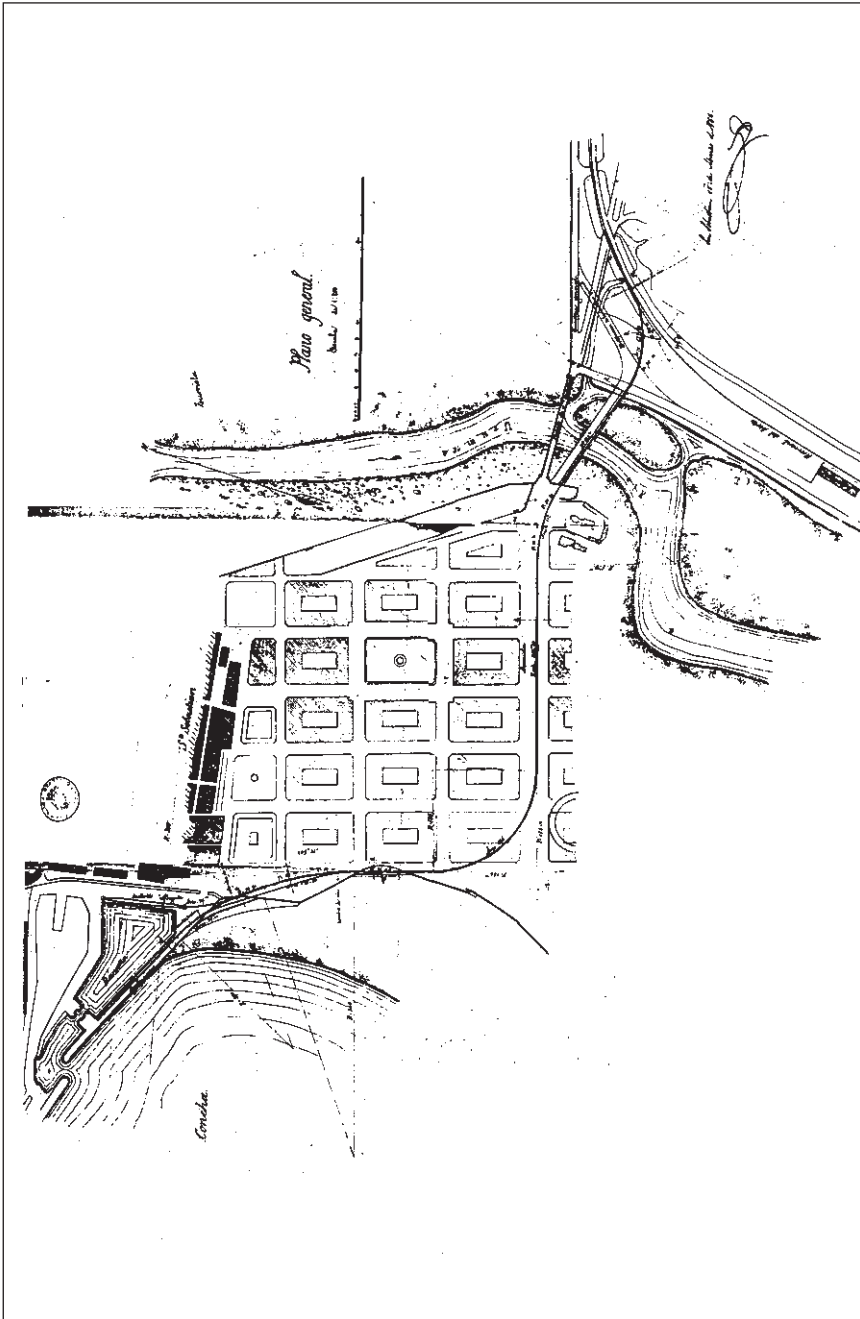
La vía se dispondrá sobre traviesas de dimensiones ordinarias, como las del ferrocarril del Norte. El piso entre railes será afirmado, de piedra machacada, como en una carretera.

El puente se colocaría en el sitio en que el río está mas encauzado, es decir un poco aguas abajo del actual de Santa Catalina, por consideraciones comunes, para abaratar el coste, pues es de gran importancia que sea lo más corto posible.

El emplazamiento del puente fijo ya donde los planos lo señalan, me pareció que era muy a propósito para el tránsito de carruajes y peatones, que pueda satisfacer a una necesidad apremiante en esta Ciudad, cual es la de un puente definitivo y resistente, que conduzca de la Ciudad a la Estación.

El puente ha de ser de hierro, de los llamados de celosía, en la rasante del paseo de la Zurriola; hubiera sido difícil proyectar un puente de piedra; basta considerar la poca distancia que hay entre la rasante y la línea de pleamar viva, sobre la cual habrían de estar los arranques, para deducir lo muy rebajado que los arcos habrían de ser, produciendo empujes terribles sobre las pilas y los estribos.

No pudiendo pensar en un puente de piedra, que a mi juicio es lo mejor, y no teniendo los de madera carácter definitivo, se adopta un tramo de hierro forjado para salvar los 130 metros del claro que el Urumea presenta y adopté el sistema de celosía, por la cuestión de la mayor belleza y mejor aspecto de la obra, con un carácter de ligereza.

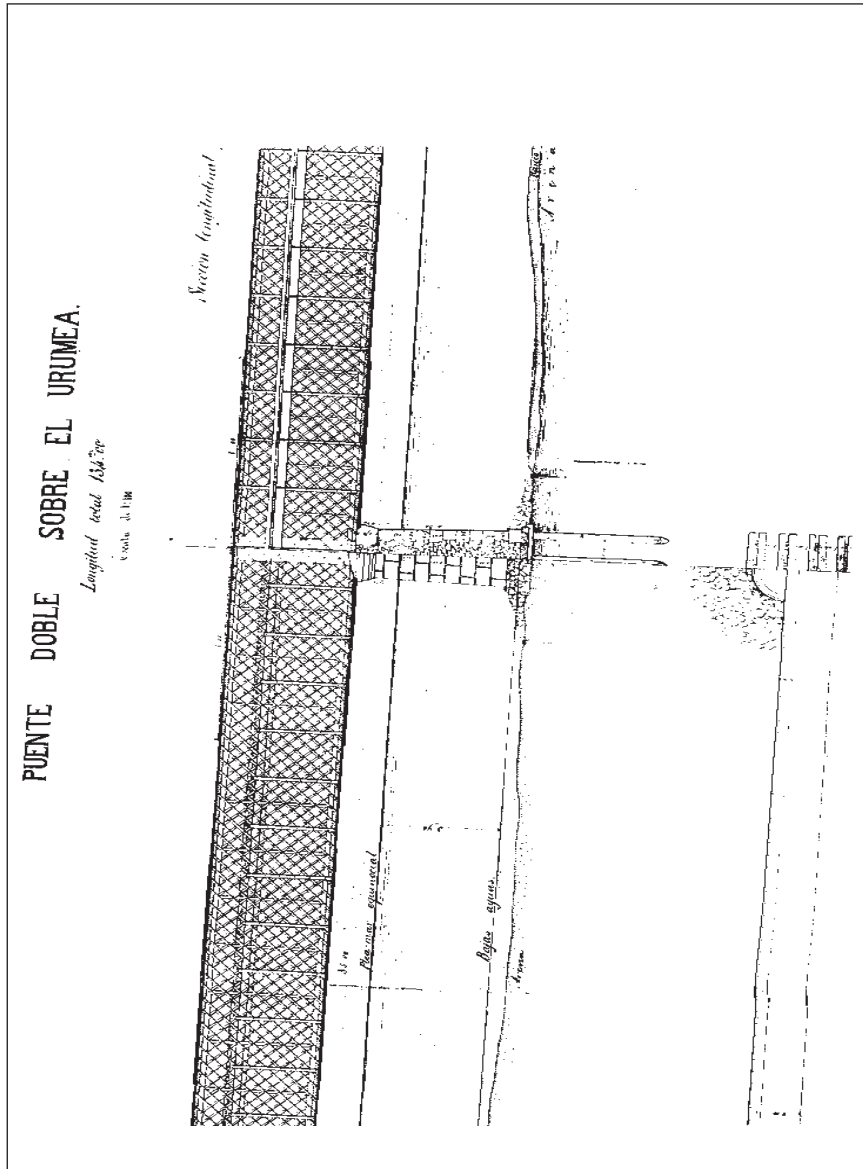


(1) Plano con el trazado del tran-via y el nuevo puente.



(J) San Sebastián en 1864

Y no es de poca importancia la cuestión de belleza en el caso actual, pues basta considerar que esta obra ha de llevarse a cabo en este sitio en que concurrirán dos paseos de notable hermosura y una anchísima calle de árboles y que ha de hacer juego con los edificios elegantes de una población que se está haciendo en este momento.



La distribución de su longitud de claro entre los estribos que es de 130 metros, se distribuye en cuatro, que son dos de a 25 metros y dos de 35 metros, por medio de dos pilas laterales y una central, con cuatro metros de altura en cada viga.

El coste del puente para los dos servicios es de 1.429.943,04 reales; esta cantidad puede repartirse del modo siguiente:

Puente de la carretera	875.506,77
Puente para el tranvía	750.772,60

Se extiende explicando las condiciones de explotación, y expresa a continuación los presupuestos de explotación o gasto anual de los dos motores.

Motor de sangre. Manutención y abrigo de ocho caballos, un conductor, un mozo de cuadra y dos peones camineros, además de otros gastos.	
Suma	63.020 reales

Motor de vapor. Alimentación del hogar con carbón, un maquinista y un fogonero, un guarda para la vía y otros gastos.	
Suma	53.460 reales

Puede verse que no hay comparación entre ambos proyectos en la economía de explotación, y eso teniendo en cuenta que si el tiro de caballos tarda 40 minutos en viaje redondo, la máquina lo puede hacer en la mitad de tiempo, con mucha holgura.

Presupuesto general	
Tran-vía a vapor	449.327,15 reales
Puente	1.626.279,37 reales
Total	2.075.606,52 reales

29 de Junio. Se presenta el movimiento comercial del Puerto de San Sebastián con los datos tomados en la Aduana y comprende todo el año 1865. Da un total de 43.247 toneladas (Véase detalle página siguiente.)

El 29 de Junio, las Comisiones de Hacienda y de Obras del Ayuntamiento, encargadas por la Corporación para hacer el estudio completo del proyecto del tran-vía que sirva de unión y facilidad de transporte entre el muelle de este Puerto y la Estación del ferrocarril, presentan su descargo.

Se encargó al Ingeniero del distrito D. Francisco Lafarga la formación del plano y presupuesto del tran-vía. Pero es necesaria la construcción de un puente de hierro sobre pilas de piedra que, al par que sirva para paso del tran-vía sobre el río Urumea, sirva también para la carretera y el tránsito general de los habitantes de esta Ciudad y sus barrios.

Un estado del movimiento comercial del Puerto de San Sebastián, formado de datos tomados en la Aduana y impreso todo el año de 1865 se ve que la realidad de este movimiento es como sigue:

	Kilogramos - Kg.	
Importación, de Francia	3590,066	
de Inglaterra	7761,557	
de Bélgica	2258,019	
de Noruega	1732,503	
de Dinamarca	109,000	
de América	2826,118	R ^o
		18377,263
Exportación, a Francia	694,29	
a Inglaterra	770,270	
a Suiza	60,000	
a América	2991,859	
		3894,558
Rebaje - importación, al Mediterráneo	7469,684	
al Océano	14424,741	
		15964,325
Rebaje - exportación, al Mediterráneo	5292,82	
al Océano	4592,620	
		5121,282
	Total	Kilog ^m 43247,428

que son 43.247 toneladas

San Sebastián 29 Junio 1866.

El presupuesto del costo de las obras asciende a 2.075.606,52 reales vellón, según el trabajo detallado del Sr. Lafarga. No está comprendido ningún costo de terreno, porque lo que ha de ocupar el tran-via, pertenece al Estado y otros a los propios de esta Ciudad, y en tal concepto han de cederse gratuitamente para esta obra de utilidad pública.

La Provincia, en sus Juntas Generales celebradas en Villafranca el año pasado, han reconocido la utilidad de este tran-via y propuso estudiar una asociación entre la Diputación, Ayuntamiento y Comercio de San Sebastián, invitando a la Compañía del ferrocarril del Norte.

Pero con la aclaración de que el Ayuntamiento y Comercio de San Sebastián deberían presentar allanadas completamente cualquiera dificultades que pudieran surgir con la Empresa de la Carretera que pasa por la Ciudad. Podría suplicarse a la Provincia que la Diputación, mediante convenio con la Empresa de la Carretera, adquiriera la propiedad de ésta y podría disponer la supresión de la cadena de la salida de esta Ciudad, y se allana de este modo la dificultad que puede surgir con la Empresa de la Carretera para la ejecución del tran-via.

El presupuesto de las obras asciende a	2.075.606,52	
Por adquisición del material móvil, caba- llerías y demás para su explotación y ser- vicio.	324.303,-	
Total	2.400.000,-	reales vellón.

Gastos de explotación.

Según explica el Ingeniero en su memoria, podría costar anualmente	63.000	
Y los intereses del capital al 5%	120.000	
Productos	183.000	reales vellón.

Por los datos del movimiento comercial del Puerto de San Sebastián en el último año, se ve que asciende a cuarenta y tres mil toneladas y se supone que este movimiento aumentará progresivamente. Con una tarifa moderada, de importe medio de cuatro o cinco reales vellón por tonelada de transporte, se puede esperar una recaudación anual de 200.000 reales, y con esa suma debe atenderse a los gastos de explotación, pago de intereses del capital y su amortización.

Estos son los datos que ha podido reunir la Comisión para que sean presentados a la Provincia, y se acuerde llevar a cabo este proyecto de tanta importancia para el Comercio y la Industria del país y generales de la Provincia.

El Ayuntamiento acuerda se prepare una exposición según lo expuesto por la Comisión para que sea presentada a la Provincia en las próximas Juntas Generales.

El 2 de Julio, el Ayuntamiento somete a la Diputación para su aprobación los planos, memoria y presupuesto del tran-via proyectado por Francisco Lafarga y añade las manifestaciones de las Comisiones de Hacienda y Obras del Ayuntamiento en 29 de Junio, esperando que lo adopte, acordando que sea llevado a efecto.

9 de Julio. Las Juntas Generales celebradas en Azcoitia, acuerdan dirigirse a la Diputación expresando que la mayoría de la Comisión de Obras Públicas ha examinado el proyecto de un tran-via, que dirige a VS el Ayuntamiento de San Sebastián.

La municipalidad de San Sebastián presentó una solicitud a VS en 29 de Mayo de 1865, haciendo ver lo útil y conveniente del tran-via que comunicará el puerto y la estación del ferrocarril. VS acordó que el proyecto se estudiara detenidamente.

El proyecto que se presenta, comprendiendo en él un puente de hierro sobre pilas de piedra, no sólo para el servicio del tran-via si también de la carretera y el tránsito de peatones, al parecer de la Comisión está muy lejos de ser económico, y tampoco vienen vencidas las dificultades, sino más bien quiere dicho Ayuntamiento que VS las venza.

Esto supuesto, la mayoría de la Comisión opina que el Ayuntamiento de San Sebastián debe seguir el espíritu del acuerdo de 4 de Julio del año último, de continuar los estudios del indicado proyecto para obtener toda la posible economía, sin faltar la solidez y buena ejecución.

10 de Julio. La representación de la Ciudad de San Sebastián, que es parte de la Comisión de Obras Públicas, expone a la Provincia que tiene el sentimiento de no poder conformarse con el dictamen de la mayoría de la Comisión, sobre los medios de allanar las dificultades para su ejecución, y se atreve a proponer a VS, acuerde pasar el expediente a la Diputación, autorizándole previamente par aprobar el proyecto o modificarlo, siempre que debidamente estudiado, resulte que no hay perjuicio a los intereses de la Provincia.

El 19 de Julio, enterada la Junta de los precedentes dictámenes, adoptó por decreto el de la mayoría. La representación de San Sebastián manifestó que insistía en su voto particular, al que se adhirió la representación de Hernani.

Los esfuerzos del Ayuntamiento por continuar con el proyecto y llevarlo a buen fin, fracasaron y no llegó a realizarse.

Inauguración. Reclamaciones

El 2 de Agosto de 1864, la Compañía del ferrocarril del Norte se dirige al Alcalde. Pone en conocimiento que esta Compañía ha dispuesto la inauguración de toda la línea, que honrará con su presencia SM el Rey. El Consejo de Administración le invita a VS a la ceremonia y al banquete.

El día 4, D. Roque de Heriz, Diputado General comunica al Ayuntamiento.

La Diputación comunicará a D. José Luis de Mercero, Diputado General del primer partido y a D. Antonio Cortazar, Director de Obras provinciales, con otra Comisión del Ayuntamiento, dispongan lo mejor para realizar el acontecimiento de la inauguración que será presidida por el Rey.

El día 5, el Ayuntamiento nombra como comisionados a los Sres. Ogarrío y Arsuaga para que se ocupen de la inauguración.

En sesión del día 17 de Agosto, el Ayuntamiento reflejó en acta los actos celebrados.

El día 15, festividad de la patrona de esta Ciudad, se notaba desde la mañana concurrencia de gente en la Ciudad y sus afueras, especialmente por la parte de la Estación del ferrocarril del Norte. Era el día en que se iba a celebrar el acto de inauguración de toda la línea, con asistencia de SM el Rey.

Un arco colocado a la cabeza oriental del puente de Santa Catalina, tenía el objeto de ofrecer a SM la expresión respetuosa de los sentimientos de esta Provincia y de esta Ciudad. Todo el puente estaba adornado con banderas, laureles en forma de guirnalda y otros objetos; y trabajando con suma actividad, pudo colocarse en el puente de Santa Catalina el alumbrado de gas.

Toda la Ciudad estaba desde la mañana adornada con colgaduras desde los balcones y ventanas, así como la Plaza Nueva con la cenefa que lleva los colores del pabellón nacional. El templo de Santa María se hallaba también cual correspondía a la festividad del día, y se preparó la Casa Consistorial por si SM entraba en la Ciudad.

Tomadas de esta manera las disposiciones propias del momento, además de las que adoptó oportunamente la Comisión, el Ayuntamiento hizo. publicar y circular la alocución que se hallará a seguido de esta acta.

Preparado todo, llegó el tren Real a las once y media, y recibido con la animación propia de los sentimientos de estos habitantes, SM a corto rato, recibió a las Autoridades. En seguida tuvo efecto el acto solemne de la inauguración de la vía, y concluído, pasó SM con los que le acompañaban y demás invitados al salón preparado para el convite.

Durante todo este tiempo, la música del Batallón ligero de las Navas, que está de guarnición, y los de aficionados del pueblo, alternaron colocados en parajes convenientes; y multitud de embarcaciones pequeñas surcaban en el Urumea, en cuya orilla derecha se halla la Estación del ferrocarril, y tenía efecto el juego de la regata, uno de los festejos preparados.

Antes que se concluyese la comida, SM con su hermano el infante D. Enrique, que se halla de temporada en esta Ciudad y de otras personas de su séquito, entró en ella, acompañado de varias autoridades. Permanecieron un rato en la Sala Consistorial, se dirigieron en seguida al templo de Santa María y salió para la Estación, habiendo sido obsequiado en esta corta excursión con el entusiasmo que saben demostrar la lealtad de estos habitantes, y partió de la estación a las tres de la tarde, continuado su viaje a París.

Por la noche fueron iluminados el paseo y puente de Santa Catalina con gran concurrencia de gente y se quemaron en un ángulo de la propiedad de D. José Gros, los fuegos preparados por aficionados del pueblo y los que hicieron traer desde Burdeos.

A las once de la noche había vuelto todo a la calma habitual y como es costumbre y sucede en esta Ciudad, por grande que sean el bullicio y la algazara, la Autoridad no tuvo que ocuparse del más pequeño incidente que turbase el orden, la seguridad y la alegría que reinaron.

Alocución del Ayuntamiento a sus administrados.

Hoy se celebra en esta Ciudad la inauguración del ferrocarril del Norte de España, y hoy llega a la misma SM el Rey, dando con su presencia mayor solemnidad a tan importante acto.

Habitantes de San Sebastián, vais a recibir al augusto esposo de la Segunda Isabel de Castilla, nuestra Reina, cuyo pendón fuisteis los primeros en levantar y por la que habéis prestado gustosos señalados servicios.

Sois leales y el Ayuntamiento nada tiene que aconsejaros. Salud al Rey con el entusiasmo propio de vuestros constantes sentimientos y no olvidéis que la Ciudad de San Sebastián ha merecido siempre el buen recuerdo de sus Monarcas.

28 de Setiembre. A 25.500,25 reales vellon ascienden los gastos habidos con motivo de dar la venida de SM a la inauguración. La Diputación contribuye con sus dos terceras partes, esto es 17.000 reales. Los gastos peculiares en obsequio a la inauguración de la línea importan además 8.196,50 reales vellón

7 de Setiembre. El Gobernador Civil transmite RO sobre el plan e informes del proyecto del cumplimiento de las vías férreas. Importante es

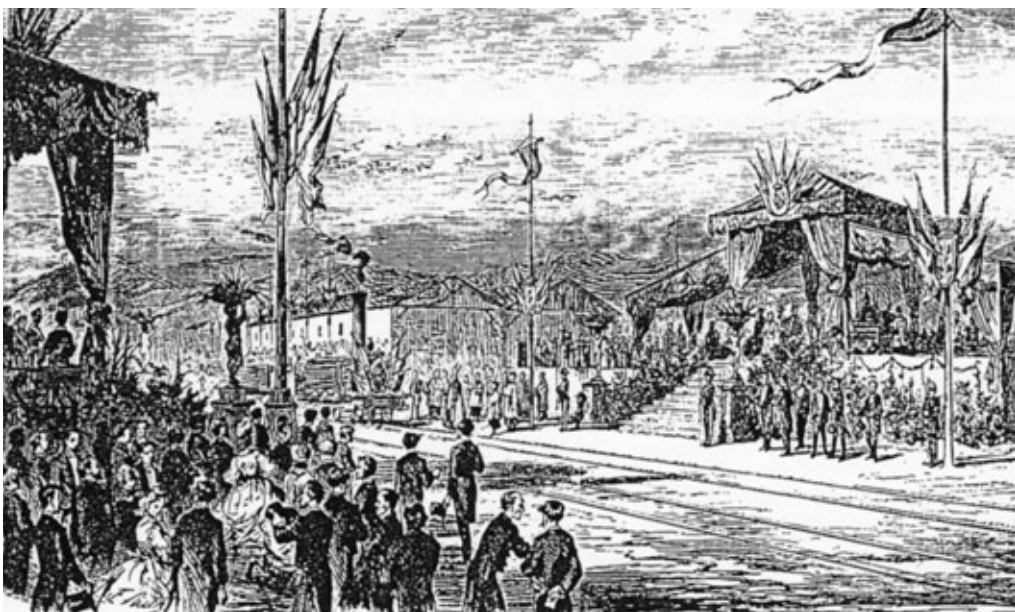
esta materia porque se trata en ella, ya del trazado por las Alduides, ya del de Irurzun a esta Ciudad.

Y el Ayuntamiento nombra la Comisión para que reuniendo todos los datos posibles, proponga el informe que el Ayuntamiento ha de dar.

El 28 de Setiembre, D. Fermín Lasala da cuenta de varios asuntos, y en cuanto al plan de vías férreas, sin ocultar que el proyecto de las Alduides gana terreno, hace mérito de lo que resulta en los anteproyectos sometidos a examen, y muy conforme con el Ayuntamiento de que una vía desde Bilbao a Zumarraga sería perjudicial a este Comercio, indica que el Sr. Aldamar trata de llamar la atención del Gobierno sobre otro proyecto, de una vía litoral de Bilbao a esta Ciudad.

Esta idea podría ser muy buena y lo será, pero el Ayuntamiento por su parte debe ocuparse muy seriamente del proyecto para Irurzun y su objeto principal se dirige hoy a eso.

El 9 de Noviembre, la Compañía del ferrocarril da cuenta de que ha hecho bajas notables en las tarifas para el transporte de las mercancías, conciliando de esta manera sus intereses con los del Comercio.



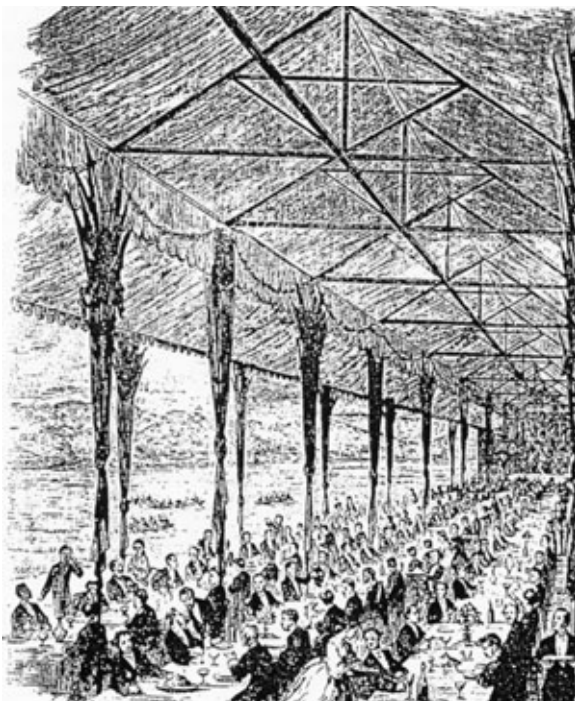
Acto inaugural el ferrocarril del Norte, celebrado en San Sebastián el 15 de Agosto de 1864, según un grabado de la época. IMAGEN K

El Ayuntamiento indica que se dirija a la Compañía la atenta y expresiva comunicación a que se hace acreedora.

7 de Diciembre. No habiendo recaído todavía resolución en cuanto a la petición entablada por la parte precisa del arenal para construir un camino desde el paseo de Atocha por frente a Torres, en dirección a la propiedad de Mundaiz y otras fincas, acuerda el Ayuntamiento se haga recordar al Agente en Corte y que procure su despacho. El 21 de Diciembre, el Agente en Corte contesta que el expediente ha bajado al Ingeniero civil del distrito para informe, oyendo al Inspector del ferrocarril, a la Compañía y al Ayuntamiento.

El 8 de Marzo de 1865, el Arquitecto Municipal dice al Ayuntamiento.

Hallándose la regata del Chofre, a la derecha del camino que desde el puente de Santa Catalina se dirige al barrio de Loyola, cerca del puente de hierro del ferrocarril, casi obstruida por efecto de la caída del muro lateral y ejecutado por la Empresa del ferrocarril del Norte, se hace preciso el que se rehabilite dicho muro, a fin de que el curso de las aguas vayan sin interrupción y sin el perjuicio que le está causando el muro opuesto de contención del indicado camino de Loyola.



Banquete inaugural del ferrocarril del Norte, celebrado en San Sebastián el 15 de Agosto de 1864.
IMAGEN K

El Ayuntamiento pide al Sr. Grasset Jefe de sección del ferrocarril, la reposición de dicho muro.

El 15 de Abril el Ayuntamiento se dirige al Sr. Grasset. La fuente situada a la entrada del paseo llamado de las Puertas Coloradas, está obstruida y no es posible reponerla sin ponerse de acuerdo con Vd. Por lo tanto, este Ayuntamiento le invita a que se entienda con el Arquitecto Municipal.

10 de Mayo. Se va a proceder a abrir un camino para carruajes desde frente a la casa llamada Torres, en dirección a la de Mundaiz, pasando al contacto del ferrocarril en el extremo de la huerta de la casa Torres. El perito encargado de esta obra es D. José Clemente Osinalde, y formado el plano se desea anunciar la subasta. Para que no haya diferencias, se presentará a Vd. (Jefe de la estación del ferrocarril) y lleguen a un acuerdo para ejecutar esta obra que es de conocida utilidad pública.

El 8 de Agosto respuesta a la Compañía del ferrocarril del Norte en Madrid.

El Ayuntamiento ha recibido la comunicación de esa Compañía, con el plano modificado del camino por frente a la casa Torres, con dirección a Mundaiz.

Las veces que este Ayuntamiento se ha ocupado del arenal entre la vía férrea y el paseo de Atocha, ha tenido presentes las necesidades de terreno que pueda tener esa Compañía para la Estación de esta Ciudad, y nunca ha aspirado mas que a una parte de él para objeto de servicio público, que crece desde que se obtuvo el derribo de los muros y el ensanche de esta Ciudad; y como su porvenir está cifrado principalmente en el progreso del Comercio, y los aumentos que requeriría la Estación serían una prueba de que este Comercio prospera, con lo que los intereses de esa Compañía y los de esta Ciudad marcharían en perfecta armonía.

En el caso actual del camino trazado, el Ayuntamiento no ve inconveniente en que se proceda a su ejecución, con arreglo al plan presentado, pero cuando la Compañía lo juzgue necesario se dé otra dirección más apartada de la vía férrea, en la parte que pasa al extremo de la huerta de Torres.

El día 17, la Compañía contesta que tal cual está proyectado el camino, haría imposible primero, la colocación de la segunda vía general y segundo, la colocación de las varias vías de empalme, destinadas a servir sucesivamente los terrenos de ensanche de la Estación.

6 de Febrero de 1866, comunicación al Ministro de la Gobernación.

El Ayuntamiento de San Sebastián expone que la orilla derecha del Urumea, que pasa bañando los muros de esta Ciudad, era enteramente

abierta antes que se construyera la vía férrea del Norte y que las aguas que bajan por las alturas inmediatas pasaban sin obstáculo alguno al río.

Al construirse la vía, lo fue en dicha orilla del río y entre éste y las alturas citadas quedó el arenal llamado de San Francisco y Torres sin dejar para el curso de las aguas las salidas indispensables, y resulta de aquí que se estancan y corrompen, pudiendo llegar a inspirar serios temores para la salud pública.

Y sabida cosa es que toda Empresa tiene la obligación de dejar expeditas las servidumbres. Tan solo dejó la Empresa un punto de salida para las aguas, bastante angosto y en un extremo del arenal, esto es, al costado del puente de Santa Catalina, en las afueras de esta Ciudad, en términos que en grandes mareas que producen algún movimiento de arenas, queda obstruída y cerrada la salida para las aguas, que se estancan. Y la indiferencia con que ve la Empresa del ferrocarril esto, llega al extremo que además de no haber dejado las servidumbres al ejecutar las obras, pretende que no es de su deber tener expedito el único e insignificante conducto de desagüe que dejó.

De esta manera, el Municipio ha invertido ya por dos veces sus fondos para el desagüe de las aguas estancadas, cuando es la Empresa del ferrocarril la obligada, por la obra que ejecutó, y es la única causa que ha traído esa necesidad.

Por estas razones, el Ayuntamiento suplica a VE impetre la declaración corriente para que la Empresa del ferrocarril del Norte se obligue a conservar expedita la salida para el río Urumea de las aguas que bajan desde los altos de los barrios rurales de Eguía y Ulía.

El 14 de Mayo, el Ayuntamiento pide a la Junta Provincial de Sanidad, emita su opinión sobre el particular, en relación con las aguas estancadas y su peligro.

El 16 de Febrero el Ayuntamiento al Sr. Ladame, Ingeniero del ferrocarril.

Llenados los requisitos indicados, se va a dar principio al camino desde frente a la casa Torres en dirección a Mundaiz, con las salvedades que establecía la Administración del ferrocarril del Norte. Y para que la obra no sufra obstáculos, le advierto que el Regidor José Clemente Osinalde es el encargado de este particular.

Comunicación el 21 de Noviembre a los propietarios D. Fermin Lasala, Conde de Alcolea y D. Juan Jose Olazabal.

El nuevo camino que desde el paseo de Atocha conduce a Mundaiz está concluído. Teniendo presente el Ayuntamiento lo pactado con Vds. y los

demás interesados en dicho camino, sírvanse reconocer si la obra está concluída con arreglo a las condiciones de la contrata.

El 19 de Diciembre, Basilio Bengoechea, vecino de esta Ciudad, se queja que por el mal estado del camino que va desde la antigua población al puente de Santa Catalina se hace muy difícil y muy costoso el transporte de las mercancías entre la Ciudad y la Estación del ferrocarril, causándole al exponente gran perjuicio.

Suplica al Ayuntamiento sea reparado el camino lo antes posible.

14 de enero de 1867. El Director de Obras Públicas, por medio del Gobernador Civil se dirige al Ingeniero Jefe de la División del ferrocarril del Norte.

En vista de lo informado por las Secciones 3^a y 4^a de la Junta Consultora de Caminos CyP, acerca de los terrenos robados al mar por la Empresa concesionaria del ferrocarril de Burgos a Irún, con destino a emplazamiento de la Estación de San Sebastián.

Que la Empresa y el Ayuntamiento se pongan de acuerdo para fijación de bases, detallando en un plano la planta de los terrenos necesarios para el futuro desarrollo de la Estación y la superficie que exige tomar la prolongación del paseo de San Francisco y los caminos de servidumbre.

13 de Marzo, comunicación a la Diputación.

A propuesta de D. Fermin Lasala que ha contribuído con 98.760,83 reales y el Conde de Alcolea con 4.000 reales, se ha construído, previa autorización del Ayuntamiento, en terrenos del común, un camino de coches que empieza en la terminación del paseo de San Francisco de Atocha y concluye en los pertenecidos de Mundaiz.

Este camino, a cuyo coste han atendido dichos señores y no la Municipalidad, pone a las propiedades de toda la parte de Mundaiz y al público, en condiciones de viabilidad que no tenían. Y estos señores pretendieron, como era justo, que concluído el nuevo camino quedaran superadas las de peatones que conducen de Mundaiz por Zulueta al arenal y al alto de Piñueta.

Desean otorgar escritura con el Ayuntamiento, a fin de quedar asegurados sus derechos con la supresión de los caminos de peatones, cerrando al intento sus posesiones.

Se pide la autorización de VS.

7 de Agosto. Las Juntas Generales de esta Provincia, en sesión del 4 del mes pasado en Oñate, comunican a los Tenientes de Alcaldes de la Ciudad de San Sebastián.

Tomando conocimiento de una exposición de los Tenientes de Alcaldes de San Sebastián, de los grandes perjuicios que sufrían los habitantes de aquella jurisdicción, a quienes se imponían multas de consideración por las infracciones a la ley de ferrocarriles, cuando éstas provienen de que la Compañía del Norte no había cumplido a su vez los deberes que la misma ley impone, de respetar las servidumbres y cerrar la vía.

La representación de Ataun expuso su acuerdo con San Sebastián y que la Junta debía obligar a la Compañía a que, respetando la ley, se eviten los perjuicios a ganaderos y colonos del país, por la falta de cerraduras y de servidumbre.

Los representantes de Asteasu, Tolosa y Amezqueta, demostraron el daño que ocasionaba a la salubridad pública las aguas estancadas y sin salida en los hoyos abiertos al contacto de diversas poblaciones de la Provincia, sin que haya surtido efecto las enérgicas reclamaciones dirigidas por la autoridad. Así lo expone también la representación de Cegama y Beasain.

Se recurre con esta fecha al Ministro de Fomento.

29 de Enero de 1868. El Gobernador Civil comunica al Ayuntamiento una RO del Ministerio de Fomento, expedida el 17 de Abril último, declarando a la Compañía del ferrocarril del Norte dueña de los terrenos comprendidos entre la vía férrea y el paseo de Atocha de esta Ciudad, a excepción del que fuese indispensable para la construcción del camino que desde el paseo mencionado se dirige a Mundaiz, por delante de la casa Torres, e imponiéndoles la obligación de sanearlos en el término de un año, contando desde la fecha de la RO, indicado término que ha sido prorrogado seis meses.

Ha sorprendido notablemente a la Corporación esta RO, porque tiene hechas gestiones a la Superioridad, a fin de conseguir parte de los terrenos referidos para destinarlos a campo de instrucción de la tropa.

El Ayuntamiento acuerda que se vuelva a elevar a la Superioridad, pidiendo nuevamente una porción del terreno expresado para el destino propuesto en un principio.

20 de Octubre de 1869. El Jefe de la Sección de la vía del ferrocarril, suplica al Ayuntamiento la autorización para prolongar unos ocho metros el talud que con piedras secas ha de construirse en las márgenes del arroyo Chofre, que desemboca en el puente situado en el camino de Loyola, a la salida del paso inferior del ferrocarril.

El Ayuntamiento accede.



IMAGEN (L)

8 de Febrero de 1870. El Diputado General D. Jose Manuel Aguirre Miramon se dirige al Ayuntamiento de San Sebastián. El Corregidor político de esta Provincia transmite la comisión del día 27 de Enero, del Director General de Obras Públicas, Agricultura, Industria y Comercio.

Vista la comunicación de fecha 18 de Mayo último, pasada por la Diputación de esa Provincia, reproduciendo las que dirigió en 2 de Mayo de 1864 y 7 de Agosto de 1867, solicita, después de reseñar los perjuicios que ocasiona la falta de cerramientos de la línea Madrid Irún, se obligue a la Compañía concesionaria a llevar a cabo esta obra, según previenen las disposiciones, y que desaparezcan las zanjas donde se estancan aguas que afectan a la salud pública.

Visto el informe emitido por el Ingeniero Jefe de la División del ferrocarril del Norte, que la Compañía tiene emprendido el establecimiento de setos vivos a lo largo de sus líneas, por medio de plantaciones de espinos blancos y acacias, la Dirección General ha dispuesto como medio de conciliar todos los intereses, excitar el celo de dicha Empresa para que active esas plantaciones y quede cuanto antes constituido el cerramiento de la vía.

Continúa la Dirección General, que el mayor o menor descuido de la Compañía en cumplir los preceptos legales, no exime a los particulares de la observancia de las disposiciones que les corresponden. Que no es lícito invadir la propiedad ajena, cualquiera que sea ésta, exista o no impedimento material que le resguarde.

Que los caminos de hierro cuando no están cerrados, constituyen por sí mismo, pertenencia particular, tanto más aceptable cuanto mayor es la trascendencia e imposible reparación de los accidentes que la invasión de los mismos puede producir. Que conculcando este principio, existe la vulgar creencia de que solo se respete el recinto de las líneas férreas en aquellos sitios donde se impide el acceso por medio de un obstáculo o valla insuperable.

Que este error ofrece graves inconvenientes, pues considerándose los dueños de ganado, libres de toda responsabilidad, con derecho a ser indemnizados por la Compañía, en el caso de sufrir alguna pérdida por el atropello de sus reses por los trenes, les dejan pastar en el mayor descuido y abandono, afectando en casos a la seguridad de aquéllos.

Que con el fin de desarraigar tan perniciosa creencia, se dictó la orden circular de 23 de Enero de 1865.

Que según el informe precitado, sólo existe sin sanear en la línea Madrid Irún, dos zanjas en las inmediaciones de Tolosa.

El 13 de Abril de 1870, Domingo Oñate pide autorización para construir una plaza de toros en el terreno comprendido entre la vía férrea y el paseo de Atocha.

El informe, aprobado por el Ayuntamiento dice. Examinado el proyecto,

- 1º. Sería conveniente a los intereses del vecindario que la plaza se situara lo más distante posible del citado paseo de Atocha, con objeto de que éste quedara lo más abierto de que es susceptible, por ser uno de los puntos de reunión el más frecuentado en invierno.
- 2º. Para comunicarse con la nueva plaza, es indispensable la construcción de un camino de coches; ese camino podría hacerse en terrenos de la Empresa del ferrocarril, arrancando desde el paso inferior del mismo, a la entrada del referido paseo de Atocha, o en el extremo de éste, por la parte meridional del caserío denominado Chirritenea.
- 3º. El emplazamiento del camino para la plaza de toros, debe hacerse fuera del paseo y que no se haga de él más uso que el atravesarle, debiendo la Empresa de la Plaza de Toros, disponer, en terrenos que no sean del Ayuntamiento, las plazuelas, vías y demás servicios de la Plaza.
- 4º. En cuanto al edificio, como no tienen aplicación a él las ordenanzas municipales, le manifestamos que su disposición, forma y construcción es semejante a los de su clase; pero como en su eje-

cución se va a hacer uso de la madera, deberá ésta ser de las mejores condiciones posibles, para la comodidad y solidez indispensables en una plaza de toros.

12 de Mayo, comunicación al Gobernador Civil. Próxima ya la estación de verano, conviene que se active todo lo posible la ejecución de las obras necesarias para evitar que las aguas se estanquen entre el camino de Mundaiz y las alturas próximas, cuyo mal no corresponde a este Ayuntamiento remediar sino a la Compañía del ferrocarril.

28 de Diciembre. El Gobernador Civil dice, en vista de la comunicación dirigida por este Ayuntamiento, se previene al Jefe de la Estación del ferrocarril de esta Ciudad, que cumpliendo la ley del 14 de Noviembre de 1855, permita la entrada en el andén de la misma estación, a los celadores de arbitrios municipales y a cualesquiera otros agentes de la autoridad, que debidamente autorizados, se presenten a desempeñar algún servicio público.



El sistema de diligencias entre Madrid y San Sebastián desaparece en 1870, a los pocos años de inaugurarse el ferrocarril del Norte. El tren va a introducir cambios en todos los planos de la vida, desde la dieta alimentaria hasta las formas mentales. No es extraño que la llegada del tren a cualquier pueblo, fuera celebrada de manera masiva y excepcional.

A través del ferrocarril, Guipúzcoa se engarza en una red de comunicaciones modernas, mecanizadas y de largo alcance. El impacto iba a ser profundo y a largo plazo, llegando su influjo hasta campos tan distantes a los que motivaron su construcción, como el del folklore.

Ante la escasez de mano de obra para afrontar con rapidez el tendido de la línea Madrid Irún y la cualificación que requería la construcción de túneles y terraplenes, se incentivó la emigración temporal de trabajadores que ya habían construido la línea del Midi, y experimentados en salvar obstáculos montañosos de tanta consideración como los Alpes.

Los campamentos levantados al efecto entre Beasain y el Goierri, acogieron a un millar largo de trabajadores procedentes de las regiones alpinas, y en ellos sonó por primera vez la “fisamórnic” o acordeón diatónico, que habían incorporado a su propio folklore. El instrumento y la nueva melodía fueron desplazando al txistu y la alboka, incorporándose a las romerías y fiestas populares guipuzcoanas, que hicieron de ellos un medio de expresión propio, la “trikitixa”.

Un hecho puntual que podría servir de anuncio y exponente de las transformaciones que en la vida guipuzcoana provocaría el ferrocarril¹³.

En 1872 se había declarado la guerra carlista y hasta 1876 el tránsito de trenes estaba cortado desde Miranda de Ebro en toda la línea hasta Irún.

El 28 de Diciembre de 1875 el General en Jefe de la División de Guipúzcoa, encarga al Ingeniero Jefe de la Compañía del ferrocarril, ponga a disposición del Ayuntamiento, con destino a alojamiento de 400 caballerías del Ejército, el cocherón de mercancías de la Estación del ferrocarril y establecer un barracón en el terreno de la vía, al contacto del almacén de mercancías.

Siendo urgente la instalación de los pesebres y demás, que en aquel local deben prepararse, se ruega la entrega para mañana de dicho cocherón.

24 de Mayo de 1876. El Director de la Compañía del ferrocarril del Norte, dice con fecha 18 del corriente que, accediendo a los deseos de este Ayuntamiento, ha dictado la orden oportuna a fin de que la carretera comprendida entre el puente de Santa Catalina y la Estación de esta Ciudad, se conserve en buen estado de limpieza.

16 de Julio. Solicitud de vecinos del barrio de Eguía para que se habilite el camino que ha de enlazar la carretera de Mundaiz con el puente del ferrocarril, situados sobre la trinchera del mismo nombre.

El Arquitecto Municipal informa que efectivamente existe el paso superior sobre la vía, pero en tan malas condiciones de comunicación con la parte habitada de aquellas cercanías, que resulta inútil para el objeto a que fue destinado; por esta circunstancia, los labradores se ven obligados a atravesar la línea férrea misma con sus yuntas y aperos de labranza, por no tener otros medios hábiles de que valerse para pasar de un lado a otro de sus heredades; que es preciso hacer una excitación al Inspector Facultativo de los ferrocarriles del Norte, para que se habilite el camino de empalme que piden los recurrentes.

Se acuerda adjuntar las indicaciones del Arquitecto Municipal y dirigir un oficio al Inspector.

13. Elena BARRENA. Oc. pp. 57, 59.

8 de Noviembre. Accediendo a lo solicitado por este Ayuntamiento, la Compañía del ferrocarril participa que ha tomado las disposiciones necesarias para abrir un camino de enlace entre el caserío Mundaiz y el paso superior de la vía férrea, en la trinchera del mismo nombre, kilometro 621.

Se acuerda que conste y que se dé traslado de esta comunicación a los que recurrieron al Ayuntamiento, en súplica para conseguir ese resultado.

El 29 de Noviembre, los vecinos de San Sebastián, Ignacio M^a Olano y Francisco Olivan se dirigen al Ayuntamiento. Que en el mes de Febrero corriente, suministraron a la Empresa del ferrocarril del Norte, con destino a la primera locomotora que empezó a recorrer la vía, después de terminada la guerra, el carbón y aceite que aparecen en las cuentas presentadas, y que debían acudir a la Empresa para su cobro.

Hasta la fecha y a pesar de las reclamaciones, la deuda no se ha liquidado.

El día 1 de Diciembre el Ayuntamiento acude a la Empresa y el día 20 ésta acepta.



(LL) Vista de las vías del ferrocarril del Norte, cercanas a la Estación. Al fondo, a la izquierda el cerro de San Bartolomé y a su derecha la cuesta Aldapeta.

15 de Febrero de 1877. Habiendo observado que en los días de lluvia quedan los terrenos de San Francisco convertidos en un inmenso lago, cuyas aguas desaparecen muy lentamente, no sin antes producir emanaciones que pueden perjudicar a la salud pública, acuérdate dirigir una comunicación al Gobernador Civil de la Provincia, en súplica de que convoque a la Junta de Sanidad y adopte las disposiciones necesarias para cortar tan grave mal, dando al efecto órdenes terminantes a la Empresa del ferrocarril del Norte, propietaria de aquellos terrenos.

El 27 de Marzo, la Junta de Sanidad acuerda obligar a la Empresa del ferrocarril del Norte a desecar los terrenos de San Francisco.

El 11 de Abril, el Ayuntamiento se dirige a la Empresa del ferrocarril, solicitando dé órdenes para entarimar los pasos superiores, colocando tableros en los puentes del km. 623, debido a las chispas que se desprenden desde los pasos superiores, próximos a la Misericordia.

7 de Setiembre de 1878. Según consta en el expediente del arenal de Atocha, la Compañía del ferrocarril, concesionaria de los terrenos de San Francisco, entró en posesión de los mismos en 14 de Febrero de 1868, por RO del 17 de Abril de 1867. Se le impusieron a la Compañía la obligación de terraplenar y sanear aquellos terrenos, en el término de un año. Aquel proyecto ha sido eludido a pesar de las enérgicas quejas que el Municipio ha elevado al Gobierno y al Ingeniero Jefe del ferrocarril del Norte.

Semejante estado de cosas no puede continuar, pues es un perenne foco de infección el pantano de cenagosas aguas en que se halla convertido el sitio.

Como nada puede esperarse de la Compañía, se acuerda solicitar del Ministro de Fomento la extinción del derecho otorgado a la Compañía, tras-pasándolo al Ayuntamiento, que se compromete a realizar las obras de saneamiento necesarias, a cambio de la propiedad que se le conceda.

El 24 de Enero de 1879, el Ministerio de Fomento, aplicando anteriores órdenes y consideraciones, declara la propiedad definitiva de dichos terrenos, que fueron de dominio público, a favor de la Compañía del ferrocarril del Norte y no procede la anulación de la concesión, pero obligando a la Compañía a realizar su saneamiento.

El 5 de Mayo, el Ayuntamiento pide a la Corporación de la Diputación las autorización para enlazar el puente de Santa Catalina con el espolón del camino de la estación del ferrocarril, haciendo un caño de desagüe en el punto que hoy establece solución de continuidad entre dicho puente y el espolón.

Se puede depositar la piedra machacada para la carretera, bien en el terreno de Flamenconea, donde hasta ahora ha estado el portazgo, bien frente a la casa de campo del Sr. Alonso Martínez.

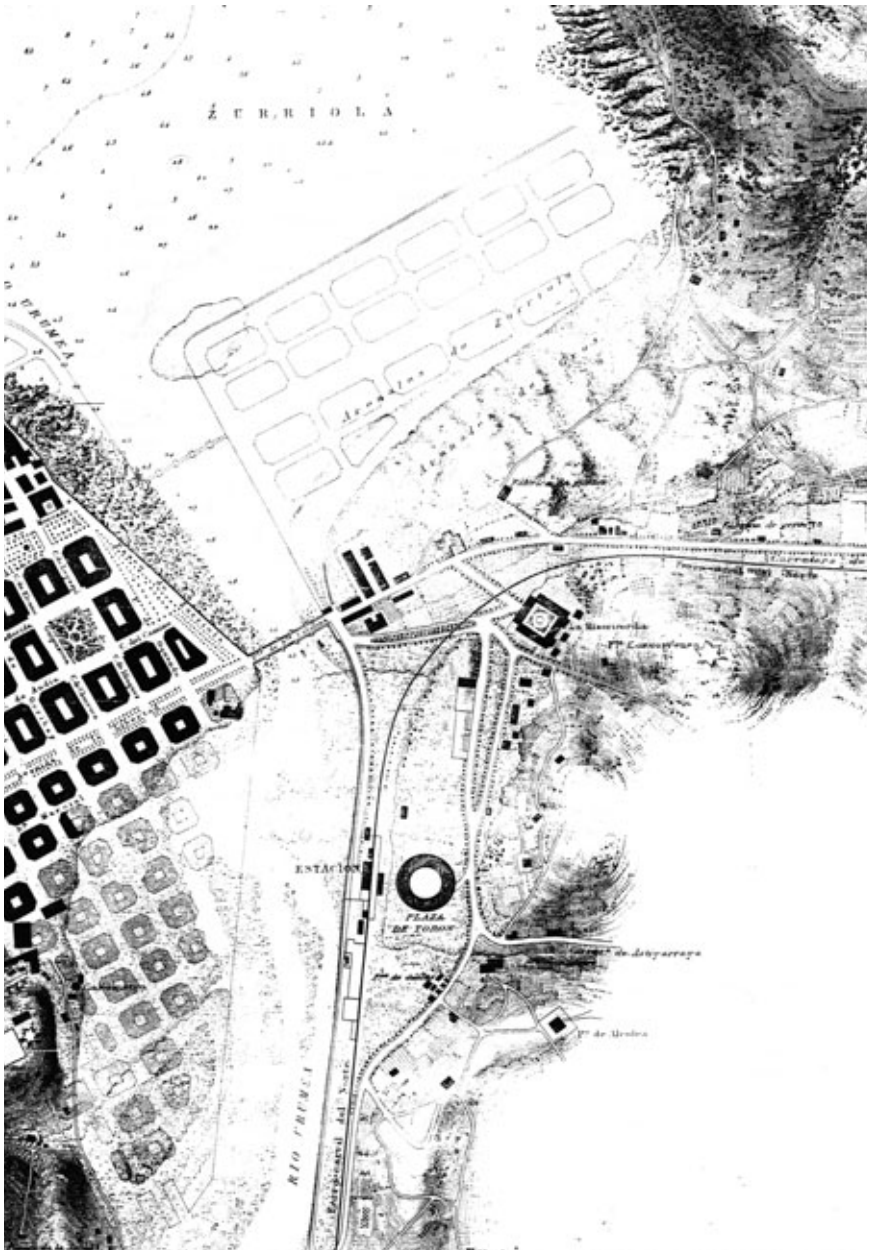


IMAGEN M

28 de Mayo. Se denuncia al Gobernador la presencia de siete nuevos casos de calenturas tercianas en el barrio de Atocha, cuya causa unánimemente reconocida, es el mal estado de los terrenos de San Francisco, cuyo saneamiento no ha podido conseguirse todavía, a pesar de tantas gestiones practicadas.

26 de Junio, RO del Ministerio de Fomento, obligando a la Empresa del ferrocarril, en plazo de treinta días, al saneamiento de los terrenos de San Francisco. Expirado ese término, hará la concesión de los mismos a quien lo tiene solicitado.

16 de Noviembre. A pesar del tiempo transcurrido y las órdenes emanadas, la obra sigue pendiente. Se realizan nuevas gestiones en el Ministerio.

El 28 de Febrero de 1880, D. Fermín Lasala, Ministro de Fomento, comunica al Ayuntamiento que ha recomendado a la Compañía del ferrocarril del Norte la conveniencia de que en breve plazo procedan al saneamiento de los terrenos contiguos a la estación del ferrocarril y paseo de Atocha.



(N) Panorámica de la Ciudad y en primer término la Estación del ferrocarril.

Nueva estación y terrenos contiguos

28 de Agosto de 1880. El nombrado Subdirector de la Compañía del ferrocarril del Norte, D. Antonio López, desea que antes de aceptar el nombramiento se obtenga de la Compañía la promesa de construir una nueva estación en la capital, para lo que es preciso que el Municipio contribuya con alguna cantidad.

Se acuerda en el Ayuntamiento nombrar una Comisión para tratar tan importante asunto.

En sesión del Ayuntamiento del 1 de Setiembre, se trata de lo expuesto sobre la nueva estación del ferrocarril. La Comisión reunida con el Sr.

López anotó que el mismo manifestó que la Compañía llevaría a efecto la construcción de la nueva estación, invirtiendo unos cien mil duros, a condición de que el Municipio de San Sebastián contribuya con unos doce o quince mil duros.

Se le hace ver al Sr. López lo angustioso del erario municipal, como para pagar de una vez esa suma; y que estaría dispuesto a satisfacerla en plazos que a su tiempo se señalaran, abonando el Municipio el interés del 5% hasta su completo pago.

El Presidente dice que el Ayuntamiento debe contribuir con quince mil duros, ya que se trata de importante mejoría. Y así se acuerda.

El día 19 continúa la sesión anterior sobre el mismo tema. Un Concejal se pregunta si es obligación de las Compañías de ferrocarril la construcción de estaciones y si pueden obrar libremente. Se le contesta que no pueden ser obligados por los Ayuntamientos ni que se sujeten a tales o cuales condiciones. Que la Compañía construirá donde le convenga, sin tener en cuenta el ornato. Es el Ayuntamiento el interesado en ello. La subvención del Ayuntamiento es precisamente con ese carácter y objeto, o sea que la estación responda a las condiciones de ornato públicas, al mismo tiempo que a las necesidades del servicio a que la Compañía debe atender.

Se aprueba la subvención.

El día 21 la Compañía del ferrocarril responde al Ayuntamiento y le agradece su buena disposición y pregunta en qué forma y bases está el Ayuntamiento dispuesto a hacer efectiva esa suma.

En sesión del día 25 se acuerda que las setenta y cinco mil pesetas sean abonadas en los plazos siguientes, bien que el presupuesto total de la obra llegue aproximadamente a las quinientas mil pesetas.

A la mitad de la obra ejecutada	15.000	
A la terminación	15.000	
En el término de tres años, con interés de 5%	45.000	75.000

El 7 de Febrero de 1881, se acuerda solicitar de la Empresa del ferrocarril, la cesión del terreno comprendido entre el juego de pelota y el paso superior del ferrocarril del Norte, con el objeto de regularizar aquel punto, que ofrece tan feo aspecto, plantando árboles, construyendo un pretil y prohibiendo lavar y secar la ropa.

21 de Febrero. En vista de las obras que se están ejecutando en la estación del ferrocarril y la reforma que en virtud de ellas se introduce en aquella vía, el Ayuntamiento acuerda que su Comisión de Obras presente un plan de lo que haya que practicar en aquellas inmediaciones.

7 de Marzo. Se acuerda solicitar a la Empresa del ferrocarril, pidiendo que ensanche los dos espolones del camino a la estación de esta Ciudad y que prolongue el de la derecha hasta la trinchera de Mundaiz, ahora que se está ensanchando la carretera que conduce a dicha estación.



IMAGEN Ñ

El 24 de Marzo, el Subdirector de la Compañía del ferrocarril y el Ingeniero de la misma, comunican que es preciso que el Ayuntamiento presente un plano o croquis de los terrenos que solicita la Empresa, próximos a la plaza de pelotas, pues desean ponerse de acuerdo con el Ayuntamiento acerca del destino de los terrenos de San Francisco, propiedad de esta Empresa, advirtiendo que son varias las personas y sociedades que han querido comprarlas; y la Empresa no las ha vendido por el temor de que se construyan allí casas, sin sujeción a condiciones preestablecidas por la Municipalidad, convirtiendo aquella parte de la población, que puede ser de las más bellas, en un barrio de mal aspecto.

Dijeron también que el asiento del terreno donde se halla la plaza de toros, expira dentro de dos años y conviene que el Ayuntamiento tenga presente este dato, para que no se halle la población sin plaza de toros, sin esa fiesta tan defendida por unos como combatida por otros, pero que es la que más gente atrae.

Añaden que la Compañía ensanchará el espolón de hacia la vía, en el camino de la estación, dándole 2,50 metros sobre los otros 2,50 que hoy tiene, de modo que quedará con una anchura de 5 metros. Pero no les es posible a la Compañía prolongar el camino hasta la trinchera del km

622, obra cuyo coste ascendería a medio millón de reales; pero está dispuesta a ayudar al Ayuntamiento en el caso de que se decida realizarla, facilitándole gratuitamente la tierra necesaria para relleno del terreno que se robará a la vía y transfiriendo al Municipio, en la parte necesaria, la concesión que tiene otorgada la Compañía por el Gobierno, para ganar terrenos al Urumea.

El Sr. Presidente hace notar la necesidad que hay de terrenos para edificios particulares y la gran conveniencia de que las construcciones que se hagan en los de San Francisco lo sean con sujeción a determinadas condiciones y planos, y propone que el Arquitecto Municipal, trate de esto con el Ingeniero de la Compañía.

El 20 de Abril el Ayuntamiento se dirige a la Diputación. Habiéndose dado un ensanche considerable a la carretera que conduce a la estación del ferrocarril del Norte, trata el Ayuntamiento de verificar el empalme de aquella vía con la de Astigarraga, en condiciones que no desdigan de un sitio de tanto tránsito y tan próximo a la Capital.

Tenga para ello VE contribuir por su parte, ensanchando el andén o espolón situado al frente de la casa del finado S. José Gros

La Diputación accede a la petición del Ayuntamiento y le cede el trozo de espolón propiedad de la Provincia que comunica con el del camino que conduce a la estación del ferrocarril. El Ayuntamiento podrá colocar bancos, árboles y otros objetos que crea necesarios para su ornato, pero a nadie se le permitirá en dichos terrenos establecer tinglados o puestos ambulantes de ninguna clase.

29 de Julio. Memoria del Arquitecto Nemesio Barrio sobre el proyecto de ensanche de la confluencia de la carretera de Francia, Astigarraga, Estación del ferrocarril y puente Santa Catalina.

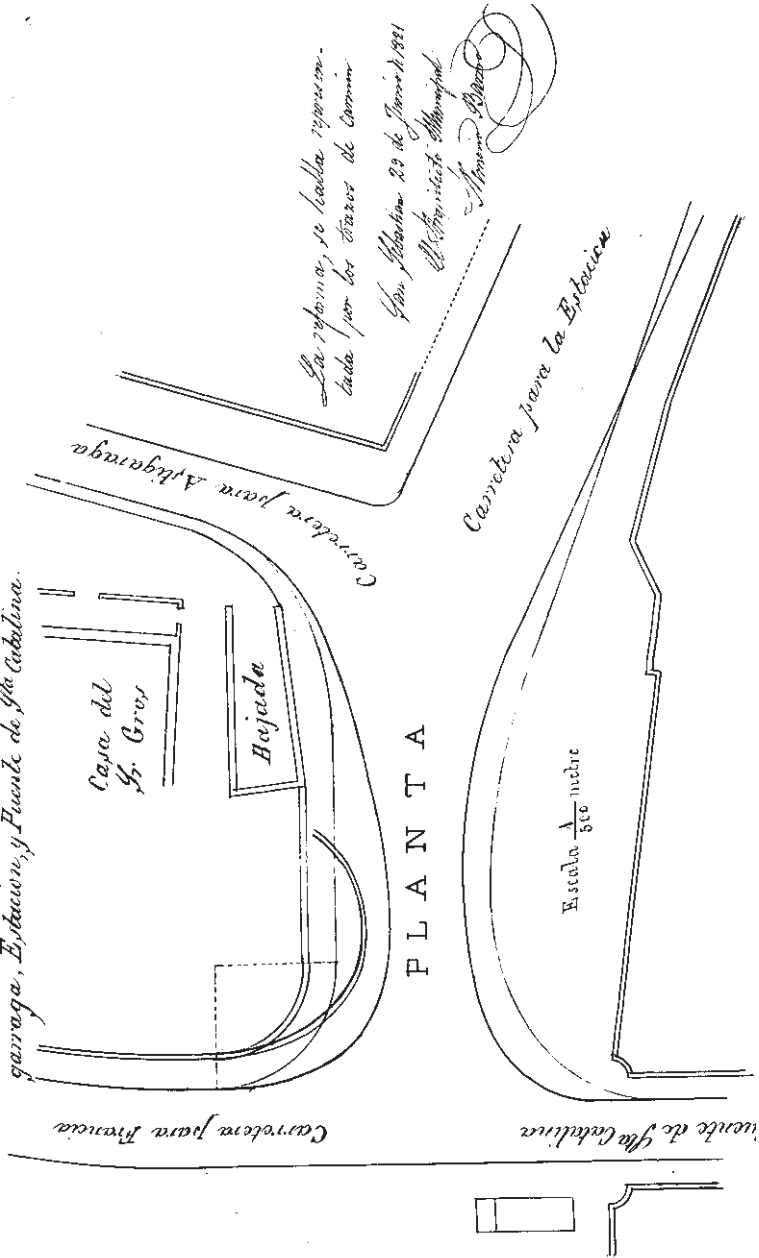
El movimiento extraordinario desarrollado en la Estación del ferrocarril de esta Ciudad, en todas las épocas del año y especialmente en verano, ha hecho que aumente grandemente los vehículos empleados en los transportes, y como la vía de acceso de la referida estación era estrecha, solía con frecuencia presentar accidentes desagradables.

Por esta causa, la Empresa del ferrocarril ha ensanchado la expresada carretera, pero solo lo que a ella correspondía en sus terrenos, o sea entre la estación y el empalme con el camino de Astigarraga, quedando un trozo de 60 a 80 metros sumamente estrecho en las confluencias de las carreteras de Irún, Astigarraga y Estación. Para la seguridad de los viajeros, es indispensable dar a este trozo la anchura necesaria.

El presupuesto del coste aproximado sería de 1.570 pesetas.

ENSANCHE

entre las carreteras de Francia, Aspl. garraga, Estacion, y Puente de Sta Catalina.



La reforma, se le deba reparar cada por los tramos de camino

San Sebastián 29 de Enero de 1881

El Arquitecto Municipal

Manuel Ribera

IMAGEN O

Más tarde, el 28 de Enero de 1884, hubo necesidad de expropiar un terreno de 105 metros propiedad de José Gros, abonándole a D. Tomás Gros a razón de 20 pesetas metro, la cantidad de 2.100 pesetas de indemnización.

El 3 de Setiembre, la Empresa del ferrocarril del Norte se dirige al Alcalde.. Tomaron nota en su día de las condiciones del pago del Ayuntamiento. A pesar de estar ya ejecutadas la mayor parte de las obras de la Estación, cuyo presupuesto excede de las 500.000 pesetas, esa Corporación no ha satisfecho ninguno de los plazos acordados. Esperan que el Ayuntamiento cumpla.

14 de Noviembre. Conferencia del Alcalde con el Ingeniero del ferrocarril, acerca de las condiciones en que la Compañía de esa línea vendería al Municipio los terrenos llamados de San Francisco, pertenecientes a la misma y cuya adquisición conviene muchísimo al Municipio, tanto para la construcción del Depósito Alhóndiga, como para la de una gran fábrica de tabacos, y para evitar como ha sucedido en otros puntos próximos a la población, se construyan casas a capricho o conveniencia de los particulares, sin sujeción a ninguna regla de ornato.

Que el Sr. Salas, Ingeniero del ferrocarril le manifestó que el precio de los terrenos comprendidos entre los talleres del Sr. Saralegui y la Plaza de Toros ascendería a su juicio a unos 40 reales metro y el de los comprendidos entre la Plaza de Toros y el paso inferior del puente del ferrocarril, oscila entre 50 y 60 reales metro, precio que pareció al Alcalde excesivo y así se lo manifestó al Sr. Salas.

En siguientes reuniones con el Ingeniero Jefe, se establece un precio de 35 reales, a condición de que el Ayuntamiento compre todos esos terrenos, excepto una zona que se reserva el Sr. Arana, propietario de la Plaza de Toros.

Se da fin a la entrevista, pidiéndole al Ingeniero jefe influya en la Compañía a vender los terrenos al Ayuntamiento a 30 reales metro.

La extensión de los terrenos entre los almacenes del Sr. Saralegui y la zona que se cede al Sr. Arana, son 13850 metros. La zona que se cede al Sr. Arana, incluyendo la Plaza de Toros, 12566 y los comprendidos entre esa misma zona y el paso inferior del puente del ferrocarril, 21310. De modo que la extensión total es de 47716 metros; deduciendo 12566, el Ayuntamiento tendría que comprar 35160 metros a razón de 30 reales, importando 1.054.800 reales.

Se aprueba la idea del Alcalde y se acuerda autorizarle para que continúe sus gestiones en tan importante asunto.

El 16 de Enero de 1882, la Comisión de Hacienda dice que estando acordada por el Ayuntamiento la adquisición de los terrenos de San

Francisco, conviene no perder oportunidad para obtener de la Compañía del ferrocarril la venta de los mencionados terrenos y se continúen las gestiones con el Director de aquella línea Sr. Barat, manifestándole que ha llegado el caso de formalizar la escritura de venta en las condiciones estipuladas.

El día 23, el Sr. Barat contesta que con el deseo de someter al Consejo de Administración el proyecto de venta de San Francisco, se le fije el precio de m² y las demás condiciones de pago, con el fin de obtener la aprobación en toda regla y preparar el contrato de venta.

La Comisión de Hacienda presenta el plan económico para esa compra.

En el presupuesto 81-82 se autorizó un empréstito de 248.031,13 pesetas. Se extiende en detalles de un plan económico sobre préstamos, gastos, créditos, remanentes y fondos que quedan a disposición.

El 21 de Junio, de acuerdo con los artículos que han de servir para la escritura de venta, el Director de la Compañía del ferrocarril, entrega al Notario Sr. Elosegui la escritura de poder para ese acto. El sábado día 24 estará preparada la escritura.

La adquisición de las dos parcelas en terrenos de San Francisco, supone un precio de 312.705,45 pesetas, que serán pagadas en tres plazos iguales: el 1º en el acto de otorgar la escritura; el 2º en igual día del año siguientes y el 3º a los dos años, hipotecando los referidos terrenos para responder de los últimos plazos.

El 19 de Diciembre de 1881, el Ayuntamiento encarga a la Comisión de Hacienda y Obras el informe sobre la subvención de 75.000 pesetas a la Empresa del ferrocarril, por las obras que acaba de ejecutar en la Estación de esta Ciudad.

El 27 de Febrero de 1882, ante las reclamaciones de la Compañía desde Madrid, se responde que según datos de la oficina de la Compañía, las obras no han terminado aún y que desconocen el coste de la marquesina. Este debe ser el motivo de que no hayan presentado el presupuesto de las obras de la Estación a la Comisión de Obras del Ayuntamiento.

Sesión del 15 de Mayo. Las Comisiones de Obras y Hacienda han estudiado el asunto de la subvención de 75.000 pesetas a la Compañía del ferrocarril, establecida siempre que el importe de las obras de reforma y embellecimiento que se trataba de hacer en la Estación, excedieran de 500.000 pesetas. El importe ha excedido con mucho, como se ve por estos datos.

370.958,81	en los edificios de la Estación
22.500	uno de los plazos de la gran maquinaria que está por pagar.
186.000	por 3720 m ² que se han tomado para vías y paseos , que se calculan a 50 pesetas m ² .
579.458,81	
37.329,50	presupuesto de mejoras, riego y jardines, etc. que han de hacerse este año.
29.000	nuevo almacén de mercancías que está proyectado en reemplazo del destinado a trenes de recreo.
645.788,31	pesetas en total.

Calculando a 20 pesetas en vez de 50 los terrenos que se han tomado para vías y paseos, en lugar de 186.000 pesetas, serían 74.000, por lo que el total quedaría en 534.188,31.

Que se comente con la Asamblea de Asociados en este punto de las 75.000 pesetas, si deben o no considerarse como de ornato las obras ejecutadas por la Compañía del ferrocarril, en la cantidad de 500.000 pesetas, dudas que hay que desvanecer completamente, pues la obra de mayor ornato que ha podido hacer la Compañía, es el camino que conduce desde la Ciudad a la Estación.

El 5 de Junio se le comunica al Director de la Compañía del ferrocarril del Norte en Madrid, que en sesión del 25 de Mayo, aprobó la Junta Municipal de esta Ciudad el acuerdo por el que el Ayuntamiento dispuso contribuir con 75.000 pesetas al costo de las obras de la Estación. El pago se hará de esta forma:

15.000	pesetas del presupuesto adicional del corriente año
30.000	” ” ordinario 82-83
30.000	” restantes a razón de 15.000 en cada uno de los años siguientes.

El día 10 responde la Compañía y le recuerda al Ayuntamiento que se le prometió en 1880 un interés del 5% sobre las 45.000 pesetas que se abonarían en tres años. Supone una omisión por parte del Ayuntamiento no haberlo citado

El 13 de Marzo y 6 de Mayo de 1883, nuevas reclamaciones de la Compañía de los plazos vencidos y los intereses.

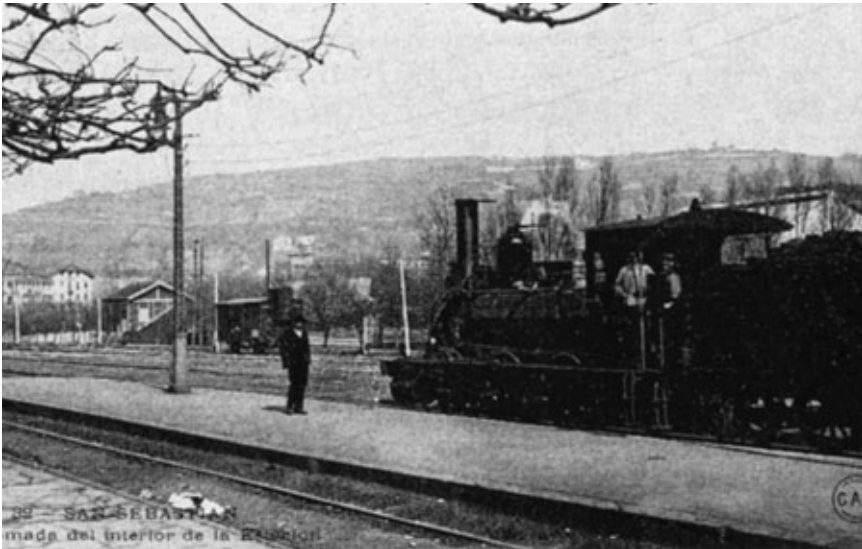


IMAGEN (P)

El 16 de Agosto de 1882 se solicita a la Compañía del ferrocarril la ocupación de unos 590 metros de terreno de dicha Compañía, comprendiendo en ellos el cauce o regata del Chofre que es pública, para hacer un espolón en el empalme con el camino a Astigarraga, en las mismas condiciones de compra en que se adquirieron los demás terrenos.

15 de Enero de 1883. La Dirección General de Obras Públicas de Madrid, se dirige al Director de la Compañía de Caminos de Hierro de España.

Para lograr el completo saneamiento de los terrenos inmediatos a la Estación de San Sebastián, dispone el Ministro de Fomento que inmediatamente proceda dicha Compañía a terraplenar los terrenos inmediatos, de manera que el terreno se eleve 50 centímetros sobre las pleamares equinocciales.

Que deberá completar el saneamiento, por medio de alcantarillado a caños de 0,25 m² de sección transversal. Estos trabajos de saneamiento se extenderán a todos los terrenos comprendidos en la primera concesión y situados entre el terraplén de la Estación y el paseo de Atocha, ya estén al Norte o al Mediodía del área que ocupa la Plaza de Toros.

Plazo de ejecución ocho meses. Las obras debe hacerlas la concesionaria y debe ponerse de acuerdo y fijar los detalles para ejecutar los trabajos.

16 de Mayo de 1883, sesión relacionada con la subvención de 75.000 pesetas, aprobando la disposición de la Comisión de Hacienda al Ayuntamiento y comunicándolo a la Compañía.

Que a pesar de estar aprobado no se abonó ninguna suma en el presupuesto del ejercicio actual ni el anterior. Se ha de cumplir con la Compañía y proponen consignar en el presupuesto de 83-84 la suma de 60.000 pesetas, entregándole a la Empresa el 1º de Julio próximo 45.000 y durante el curso del año económico las restantes 15.000, con interés del 5%, desde el 1º de Julio. El resto de 15.000 en el presupuesto de 84-85, con interés del 5% desde 1º de Julio próximo.

El día 25 la Compañía acusa recibo y da su conformidad.

13 de Octubre. Por RO del 17 de Abril de 1867 se concedieron a la Compañía del Ferrocarril del Norte de España, los terrenos de San Francisco, en los cuales se halla enclavada la plaza de toros, con la obligación de sanearlos.

En Junio de 1882 el Ayuntamiento de San Sebastián compró esos terrenos a la Compañía, los cuales debió sanearlos la Compañía. El 28 de Diciembre de 1882 comunicación de la Dirección diciendo que dichos terrenos se hallaban sin sanear y se declaraban insalubres.

El Ingeniero Jefe del ferrocarril y el Arquitecto Municipal Sr. Goicoa, reconocieron los terrenos en cuestión. Que la mayor parte del terreno se ha llegado a sanear, pero en una zona de terreno situado al Norte de la Plaza de Toros, no se ha dado al terreno la rasante conveniente, de manera que permanece en él la humedad.

15 de Febrero de 1888. Contrato entre la Compañía del ferrocarril del Norte y la Compañía del Tranvía de San Sebastián, para facilitar el transporte de viajeros sin equipaje, entre la Estación de San Sebastián y el interior de la Capital. Se autoriza a la Compañía del Tranvía, a su cuenta y riesgo, prolongar la línea del tranvía desde el final de puente de Santa Catalina hasta el extremo del patio de viajeros de la Estación.

El 28 de Julio de 1892, el Concejal Sr. Acha denuncia los escándalos y atropellos que a la llegada de todos los trenes se producen, pero especialmente en el de las diez de la noche, y propone que por la Alcaldía o por quien proceda, se tome una determinación contra ese abuso que perjudica al buen nombre de la Ciudad.

El Alcalde también observó eso mismo a la llegada del tren correo y está entendiéndose con el Gobernador sobre este asunto, para reforzar con algunos agentes dicho punto.

El 5 de Noviembre de 1892, el Arquitecto Municipal Nemesio Barrio, da noticia al Ayuntamiento de la construcción por la Compañía del ferrocarril, de un muro lindante con el camino que conduce al caserío Mundaiz.

Sesión del Ayuntamiento el 15 de Noviembre. Que la Compañía del ferrocarril está construyendo un muro de contención o separación en sustitución de la valla de madera que tiene en la actualidad cerca de la posesión del Sr. Lasala, y a fin de que examine la obra, se ordenó al Arquitecto Nemesio Barrio un reconocimiento, quien comunica que, en efecto, la Compañía construye dicho muro de medio metro de grueso, para sustituir la valla de madera que tiene diez centímetros, por lo que la Compañía gana una zona en toda la extensión del muro por el semigrueso, aumentando su propiedad con perjuicio de los terrenos de servicio público.

Que se pase la comunicación a la Compañía, para que suspenda la construcción del muro.

19 de Noviembre. Informe del Arquitecto Nemesio Barrio al Alcalde.

Reconocida minuciosamente la obra con el Concejal Diego Echevarría. El muro está trazado y determinado por estacas por 103 metros de longitud, situado al Occidente del camino de Mundaiz. Da detalles del muro que en algunos trozos gana la Empresa terreno y en otros lo pierde, resultando más bien que pierde terreno, pero que todo ello no tiene importancia alguna para poderlo tomar en consideración.

9 de Febrero de 1897. La Dirección de la Compañía del ferrocarril propone al Ayuntamiento la cesión de la carretera de acceso a la Estación del Norte, desde el empalme con la de Astigarraga hasta el patio de viajeros de la Estación, a fin de que pueda atender a su conservación y la de los andenes y a su embellecimiento.

El 13 de Abril, sobre el ofrecimiento por parte de la Compañía, del camino que conduce a la Estación, la Comisión de Gobernación expone. Que se complace en reconocer las ventajas que a los intereses de la Ciudad representa la realización de este proyecto. Es una vía de considerable extensión y que contribuirá a implantar mejoras que cabe realizar, por lo que recomienda la adquisición de la referida carretera.

Su estado de conservación a cargo exclusivo de la Compañía, dista mucho del que corresponde a una población como la nuestra, en que con tanta asiduidad y esmero se atiende a las vías públicas. Precisa que los viajeros que llegan a San Sebastián por la línea del Norte, que es precisamente la que trae a esta Ciudad el mayor número de forasteros, en toda época y sobre todo en verano, conozcan desde que bajan del tren, que se encuentran en una población bien administrada, pudiendo entrar en la misma sin las molestias del barro ni del polvo, por una vía bien atendida, para que tam-

bién nuestros convecinos frecuenten esa carretera como excelente paseo obligado, por la margen derecha del río Urumea y su desembocadura en el Cantábrico.

Los inconvenientes que en el orden económico pudieran presentarse en este proyecto, no son tales que impongan la renuncia a estos beneficios. Dos son, por el momento, aparte de las mejoras en el arbolado y otros servicios, las obras que hay que practicar necesariamente: reforma y conservación de la carretera y alumbrado de la misma.

El Arquitecto José Goicoa ha formado los presupuestos, proponiendo como trabajos de reforma, el arreglo del pretil, la colocación de asiento o banco de sillería arenisca desde el puente de Santa Catalina al de madera; el arreglo y ensanche del espolón de la orilla del río, reduciendo la anchura de la carretera a doce metros, levantando los raíles del tranvía y cambiando la cuneta; arreglo del camino con piedra dura y en los espolones.

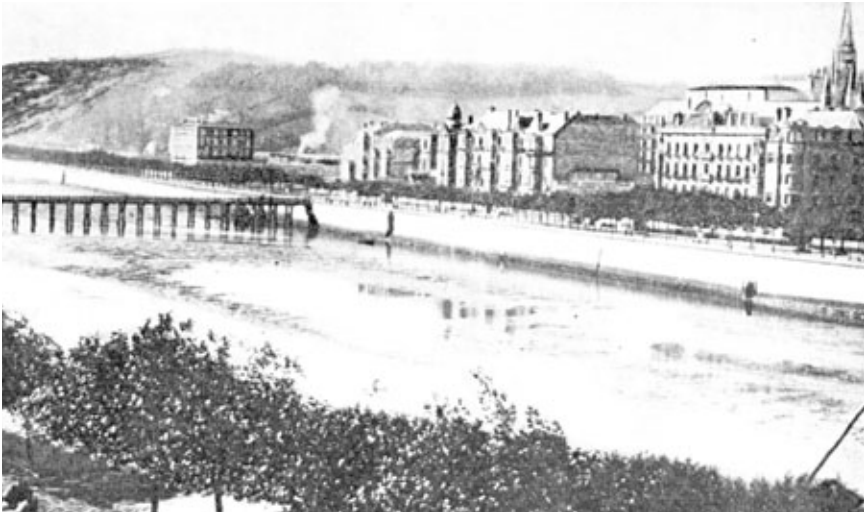
Estas obras ascienden a 11.040 pesetas. Los gastos de conservación ascenderán a 12.082,50 pesetas el primer año; 10.260 el segundo y 8.860 el tercero y siguientes, reduciéndose estas cifras considerablemente si la reforma se lleva a cabo, pudiendo fijarse en 6.830 pesetas.

La Compañía aceptará correr con los gastos de conservación del primer año y estos gastos se rebajarán desde el momento en que se construya el proyectado puente de piedra a la Estación, pues se reducirá casi por completo el tránsito por esta carretera.

En cuanto al alumbrado, el proyecto formado por el Ingeniero Municipal resulta de un total de 16 farolas, con la tubería general y mano de obra, y ascendería a 3.035,60 pesetas, calculando el consumo anual de fluído en 1.781,78 pesetas.

Por tanto, si se logra conciliar los intereses de la Compañía y del Municipio, no debe tenerse inconveniente alguno en aceptar la cesión. Entre las condiciones que se presentan a la Compañía, cuyas condiciones se detallan con referencia a la carretera, se apunta que la Compañía facilitaría al Ayuntamiento, con destino a las obras de reparación y conservación, durante los cinco primeros años, 1550 m³ de piedra almadenada el primer año, 1300 en el segundo y 1100 los tres restantes, obligándose a sustituir el alumbrado de petróleo por el de gas, en la Estación y sus dependencias.

El 18 de Mayo, el Jefe de la 5^a Sección del ferrocarril del Norte, manifiesta que la Compañía no estima conveniente aceptar las condiciones propuestas por el Ayuntamiento para la cesión de la carretera de acceso a la Estación de esta Ciudad, pues considera que debe ser libre y gratuita para ambas partes.



(Q) El puente de madera frente a la Estación del ferrocarril, donde luego se levantaría el puente Maria Cristina. En primer término la arboleda y el terreno junto al río todavía no completamente encauzado, lugar que después sería el Paseo de Francia.

17 de Agosto. Informe de la Comisión de Gobernación. Hace notar las modificaciones que la Compañía ha introducido en la propuesta presentada por el Ayuntamiento.

Hay una limitación importante, puesto que sustrae de la proyectada donación, el trozo de carretera denominado patio de viajeros, o sea la sección lindante con el edificio destinado a la Estación. Debe insistirse en recabar esa superficie de terreno, pues de lo contrario no sólo el puente provisional de madera sobre el río Urumea, sino el definitivo de piedra en proyecto, desembocarían en terreno ajeno, y esto pudiera tener inconvenientes de consideración.

Además, si esa carretera ha de constituir, especialmente en invierno, uno de los paseos más concurridos de la población, es preciso que el Municipio pueda disponer libremente de la misma, en toda su extensión, de puente a puente. Esta Comisión entiende que VE debe mantener sin modificación alguna, la primera de las condiciones propuestas para el acuerdo.

En cuanto a la piedra almadenada, la Compañía no acepta el compromiso de facilitarla, ni ofrece tampoco sustituir el alumbrado de petróleo por el de gas en la Estación.

Bajo este aspecto, pesará sobre el erario municipal todos los gastos de arreglo del camino, espolones, pretil, banco. Como se ve, los sacrificios que

habrá de imponerse VE son considerables y la Compañía no ha aceptado las compensaciones propuestas.

No se ignora que esa extensa superficie de terreno es susceptible de muchos aprovechamientos; el ensanche que puede dársele, ultimando el expediente de encauzamiento del Urumea, por la parte que linda con el río y su margen derecha, con objeto de obtener una superficie apta, por ejemplo, para la edificación.

Todo esto habría de ser objeto de posterior estudio y por el momento basta aceptar en principio la idea, adquiriendo la carretera sin limitación alguna que, en este u otro sentido, pudiera convenir a VE. Pudiera pues gestionarse la cesión propuesta en estos términos y con las salvedades indicadas.

Se comenta el informe entre los Concejales y se aprueba que la Comisión recabe la cesión del patio exterior.

El 24 de Agosto la Comisión se reúne con el Sr. Grasset de la Compañía, sobre la cesión del trozo de terreno junto a la Estación. Se llega al convencimiento de que no hay posibilidad de llevar a feliz término este asunto.

La representación de la Compañía no se cree autorizada, por impedírselo las leyes generales y sus compromisos con el Estado, para ceder la parte denominada patio de viajeros.

La Comisión informa al Ayuntamiento que debe recabar de la Compañía la más completa seguridad y garantía de que, en todo tiempo, la Compañía respetará el libre tránsito de personas, carruajes y toda clase de vehículos por el denominado patio de viajeros, de modo que no quede interrumpida la libre circulación desde su empalme con la de Astigarraga hasta el proyectado puente de piedra sobre el Urumea.

Según esta Comisión, deben ultimarse las gestiones para la cesión de la carretera.

Con cambio de impresiones entre los Concejales, queda aprobado el informe.

El 18 de Julio de 1899, la Comisión de Obras señala que la RO de 28 de Abril de este año, resuelve el expediente sobre la cesión de la carretera que se dirige a la Estación del Norte, instruido por este Ayuntamiento hace tiempo.

A juicio de esta Comisión, es onerosa para los intereses de VE, pues no solo no se cede a esta Corporación la propiedad y dominio de la citada carretera, como era de esperar, sino que aceptada en las condiciones que en

la disposición se indican, VE tendría que correr con los gastos no pequeños de su conservación y entretenimiento, por lo que esta Comisión no vacila en proponer a VE que no acepte las condiciones que se imponen en la indicada RO y se conteste al Ingeniero Jefe de vías y obras del ferrocarril, que por estas razones VE no puede celebrar ningún convenio para hacerse cargo de la indicada carretera, sin perjuicio de entablar las reclamaciones conducentes para que la Compañía del ferrocarril tenga en buen estado esa carretera.

Pasarela y reforma de la estación

El 7 de Julio de 1896, en sesión del Ayuntamiento, al preguntar el Sr. Pavía qué se ha hecho respecto al paso superior sobre el ferrocarril del Norte, el Sr. Aguinaga le contesta que hace ocho días se aprobó el presupuesto y la Comisión de Obras no ha tenido tiempo para ocuparse de ella. Prometen activar el asunto.

El 22 de Abril de 1897 ante la nueva pregunta del Sr. Pavía sobre esta cuestión, se le responde que la Compañía del ferrocarril no consentirá ninguna construcción que no fuera de fábrica de hierro.

El 27 de Setiembre, gran número de vecinos de la Ciudad, encabezados por D. Fermín Lasala Duque de Mandas, se dirigen al Ayuntamiento.

Son grandísimas las ventajas que el puente provisional de madera, construído sobre la ría del Urumea, ha procurado a todos los habitantes de los barrios de Eguía y Loyola.

La situación actual, sin la seguridad de poder disponer en todo tiempo y a toda hora del paso por las vías de la estación, no debe existir.

Se producen interrupciones, bien por la marcha de los trenes lo requiere u otras causas relacionadas con la explotación de la línea, se ocasiona gran perjuicio a los habitantes de los citados barrios.

Habiéndose anunciado el concurso para las obras de la nueva fábrica de tabacos, será de gran interés para la gente trabajadora el fácil acceso a la Ciudad y a este importante edificio que ha de dar trabajo a muchas familias.

Por todo ello, creemos de vital interés la construcción de una pasarela sobre la zona del ferrocarril, que sirva de complemento al puente provisional de madera, que tan buenos servicios presta. Esta obra ha sido reconocida de utilidad general por las Corporaciones anteriores, hasta el punto de haber incluído en presupuestos una cantidad para su realización.

Esperamos de VE tenga en cuenta estas consideraciones y acuerde la ejecución de ese paso.

El 9 de Octubre, la Comisión de Obras informa que conocida hace tiempo esa necesidad, se ocupa del asunto, habiendo encargado al Arquitecto el estudio de un proyecto de pasarela; en el presupuesto extraordinario que se está formando en la actualidad, se consigna la cantidad necesaria para su construcción. Ultimados ciertos trámites con la Dirección General del ferrocarril, se espera llevar a cabo en breve término la construcción proyectada.

Se aprueba este dictamen en sesión del día 12

Se le comunica lo anterior al Duque de Mandas, portavoz de los vecinos.

7 de Enero de 1898. El Ingeniero de Obras Municipales, Marcelo Sarasola, presenta el proyecto de pasarela metálica, por encima de las vías, del ferrocarril, que cruzándolas junto a la estación, enlace el Ensanche de Amara con la carretera que se dirige al barrio de Loyola.

Datos de la Memoria. Se proyecta enlazar el camino de Loyola, en la proximidad de la estación, para prestar servicio a todo el tránsito del barrio que existe junto a la fábrica de tabacos en construcción, a los barrios de Eguía y Loyola a Astigarraga, Hernani y mil caseríos de los alrededores, evitando a los peatones el tener que ir, como lo hacen hoy, a cruzar las vías imperiosamente junto a la Casa de Beneficencia, para dirigirse luego al puente de Santa Catalina.

Además, los días de corridas de toros, cruza por las vías férreas un gentío inmenso, precisamente en los momentos en que la circulación de trenes es mayor, pues se forman trenes especiales para los viajeros que salen de los toros. Se comprenderá que es preciso evitar el movimiento de personas en un lugar tan peligroso.

El lugar más indicado para su emplazamiento, es la prolongación de la alineación marcada para eje del puente definitivo en proyecto (el de María Cristina). Esta solución técnicamente es la mejor pero presenta dificultades de orden económico, pues habría que destruir una dependencia del ferrocarril y expropiar terrenos de la fábrica de tabacos y plaza de toros, por cuyas razones optamos por otra solución más económica.

La solución sería emplazarla entre la fonda y las cocheras, pues no podría establecerse entre la estación y la fonda, porque quitaría luces a dependencias de ambas construcciones. Esta solución no exige expropiaciones de ningún terreno y tiene la ventaja de hallarse en prolongación de un camino público, con el inconveniente, respecto a la solución primera, de exigir algún rodeo.

Se trata de establecer una vía aérea y no subterránea que presentaría todo género de inconvenientes estéticos y económicos y ninguna ventaja.

Explica razones técnicas, indicando que se le daría a la pasarela una sección de 2,50 metros. Describe minuciosamente los detalles técnicos y los cálculos de todos sus elementos.

El presupuesto ascendería a 44.241,78 pesetas, cuyo detalle es:

Por el puente y escaleras	32.318,30
Barandillas y decoración del puente	6.088,-
Columnas	4.968,-
Imprevistos 2%	867,48



IMAGEN (R)

10 de Enero de 1898. La Comisión de Obras da su aprobación y lo presenta al Ayuntamiento quien lo aprueba, señalando que se active su construcción para que pueda estar disponible el próximo verano.

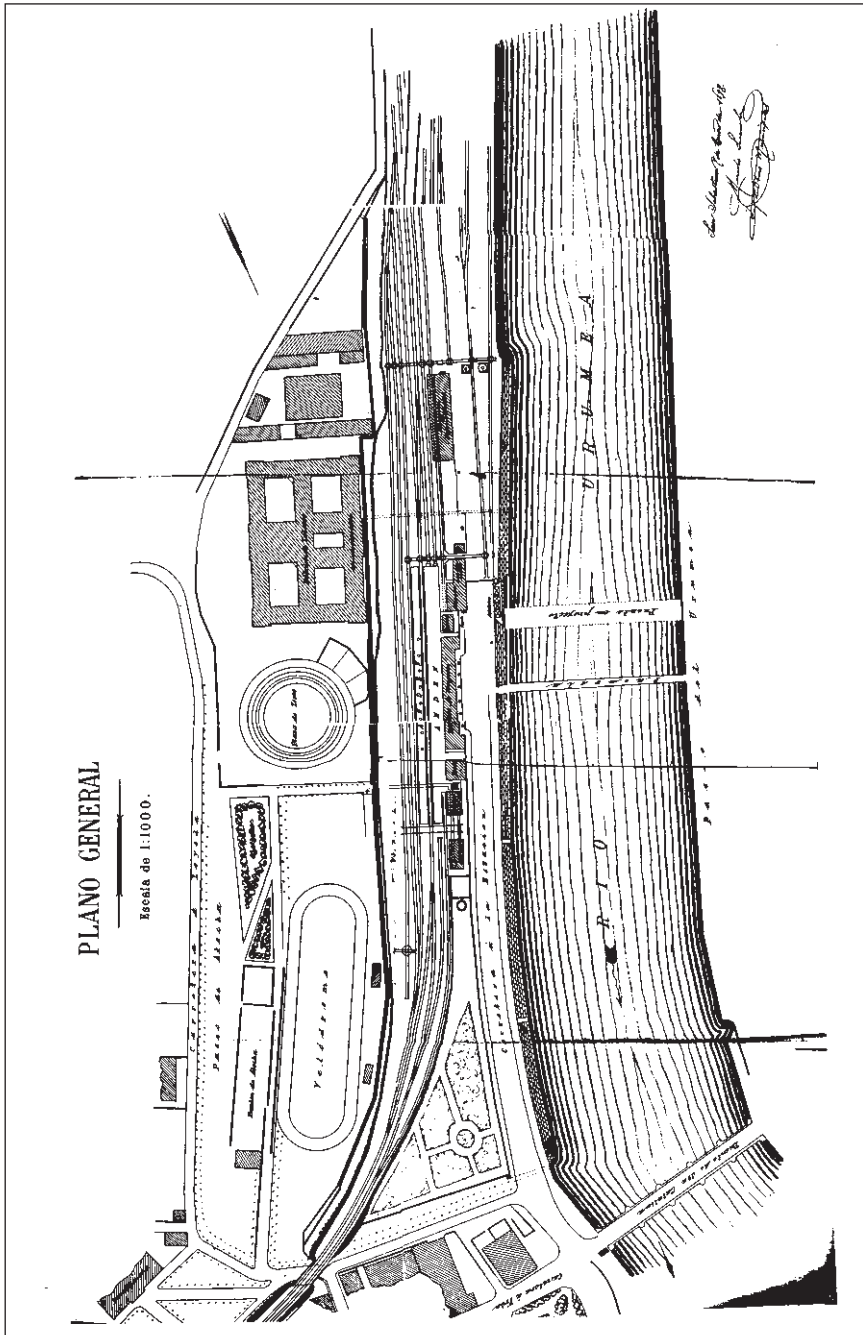


IMAGEN (S)

El día 15 se presenta el proyecto al Ministro de Fomento y se acude al Duque de Mandas para que lo active

La Compañía del ferrocarril está conforme con el proyecto.

El día 21 de Febrero se recibe la aprobación del Ministro de Fomento.

El 7 de Marzo, la Comisión de Obras para ganar tiempo declara obra de urgencia y se acude a la excepción de subasta.

El día 13 se abre el concurso, al que se presentan cinco licitaciones y es concedido a Juan Cruz Arteaga, en 34.800 pesetas. La escritura notarial se firma el 21 de Abril.

El 13 de Agosto de 1898, el Sr. Arteaga escribe al Alcalde, que está a punto de terminar la pasarela y los días 14 y 15 del actual se puede disponer su uso.

El día 22 de Septiembre se liquida la obra al Sr. Arteaga.

Sesión del Ayuntamiento el 28 de Agosto de 1900. A propuesta del Sr. Laffitte acuérdate gestionar que la Estación del ferrocarril del Norte sea clasificada de primera clase, con lo que ganaría el Comercio de esta plaza, que podría exportar e importar con más facilidad las mercancías, facilitando a los viajeros otras comodidades que hoy no disfrutan por ser de segunda, y se establecieran talleres y depósitos de coches y berlinas que redundarían en beneficio de la clase obrera.

El 18 de Setiembre el Alcalde se dirige al Director de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

Por acuerdo en sesión del 28 de Agosto le expone una pretensión que estima justa.

En estos treinta años, el desarrollo de esta Ciudad ha sido grande y con él el movimiento de viajeros y mercancías, porque también ascendió el comercio y la industria.

La Compañía de su dirección, comprendiendo la insuficiencia de los edificios, almacenes y dependencias que tenía a la sazón, acordó y ejecutó reformas de consideración hace aproximadamente 22 años, al terminar la guerra civil. Desde entonces, la población ha continuado aumentando y nada ha hecho la Compañía en tan largo número de años para atender a las necesidades cada vez mayores.

Continuamente llegan a nosotros clamores del comercio, de que los almacenes de depósito para recepción y expedición de mercancías resultan sumamente pequeños; que muchas de ellas tienen que quedarse en los muelles, descubiertos a la intemperie. No encontrándose tampoco en buen estado los patios y carreteras de entrevías, por falta de buen adoquinado, se

produce mucho polvo o mucho barro, haciéndolo intransitable para los carros de arrastre como para los peatones.

En cuanto a los edificios y dependencias destinadas al servicio de viajeros, se encuentra que para la expedición de billetes, el compartimento es tan pobre y reducido que no cogiendo en él, se ven en la necesidad de formar cola fuera, en el patio de la Estación, con desorden y confusión correspondientes.

Para facturar los equipajes, una vez tomados los billetes, se precisa salir a la calle para trasladarse a la dependencia destinada al efecto, con las consiguientes apreturas. En los andenes y a los pies de los mismos viajeros, y dificultando la circulación, se descargan en cantidades extraordinarias, toda clase de bultos.

La Estación carece de dependencia destinada a depósito de bultos de mano de los viajeros y que no quieran llevar consigo a la población, servicio que echan muy de menos, especialmente los extranjeros que en gran número y diariamente vienen a visitar la Ciudad. También se carece de retretes y salón de toilette de señoras y de servicio sanitario y de otros detalles indispensables.

Próximos como estamos a la frontera francesa, donde tanto el comercio como el público en general, encuentran toda clase de facilidades en estaciones de mucho menos importancia que la de esta Ciudad, hay que tener presente y llamar muy especialmente la atención de VE, que esta hermosa capital se ve honrada anualmente y por larga temporada con la estancia de SS MM y AA con cuyo motivo frecuentemente vienen soberanos y príncipes extranjeros, además de una numerosísima y distinguida colonia.

Como consecuencia de todo esto, los rendimientos para la Compañía deben ser de consideración, mereciendo por tanto que esa Dirección eleve la Estación de San Sebastián al rango de primera clase, que justamente le corresponde, dotándola de cuantas mejoras sean indispensables para su tráfico, comodidad y facilidades para el viajero, de que hoy carece.

El 13 de Octubre, parecido escrito es dirigido por el Alcalde al Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas.

El 7 de Diciembre, carta del Diputado a Cortes por San Sebastián, D. Francisco Zavala al Alcalde de San Sebastián, Conde de Torre Muzquiz, desde Madrid.

Da noticia de los acuerdos tomados por la Dirección de Obras Públicas.

– Que se prolonguen los andenes de la Estación del ferrocarril del Norte, reformándose la distribución interior del edificio, para que resulte más amplio e inmediato a la sala de facturación.

- Que se recomiende a la Compañía la habilitación de local para depósito de bultos de mano.
- Que se trasladen los muelles al lado de Irún, por venir el mayor tráfico desde Madrid, evitándose tener que cruzar los bultos al andén.
- Que se prolongue en unos cien metros el muelle cubierto, por el lado de Irún, donde ahora está el muelle descubierto, construyéndose uno nuevo.
- Que se adoquine el patio con piedra machacada de buena calidad.

Se remitirá esta disposición a la División de ferrocarriles, para que lo transmita a la Compañía.

El 11 de Diciembre se dice en la sesión del Ayuntamiento que la solicitud del Ayuntamiento para mejora y ampliación de la Estación enviada al Ministerio, ha sido secundada por D. Pablo Alzola, Director, el Sr. Escalona y la influencia del Diputado Francisco Zavala y del Conde de Torre Arias.

El día 13 se envían cartas de agradecimiento a D. Joaquín Sánchez de Toca, Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, a D. Francisco Zavala, Diputado, Eduardo Escalona, Conde de Torre Arias, Senador, Rafael Gasset, Pablo de Alzola Director General de Obras Públicas.

El 12 de Abril de 1905, la Compañía del ferrocarril se dirige al Alcalde.

Después de lo convenido que ese Ayuntamiento sufragará los gastos de embellecimiento y reforma en la Estación del ferrocarril de dicha Ciudad, con motivo del traslado de la pasarela que cruza la vía, del sitio que ocupa en la actualidad a la prolongación del puente de María Cristina, se ha formulado el contrato que se acompaña. (El nuevo puente de Maria Cristina se había terminado en Diciembre de 1904)

VE había pedido que se hiciera de preferencia el pórtico de sillería, en vez de cemento armado, como se había proyectado, pero no se podrían terminar las obras para mediados del mes de Agosto próximo si se hace de sillería, y además supondría un gasto mayor de las 56.000 pesetas en que ha sido presupuestado.

El 26 de Abril, las Comisiones de Hacienda y Obras han examinado el contrato de la Compañía del ferrocarril, con el proyecto de las obras a que se refiere.

Dichas obras están de modo imperioso requeridas por la existencia del nuevo puente de Maria Cristina, y es lógico modificar el aspecto actual de

la Estación del Norte, parte de cuyas fachadas exteriores desdican en absoluto de la belleza que deben ostentar los edificios emplazados en lugar importante de la Ciudad, que es su punto principal de ingreso, lugar por mejorar el cual, ha realizado el Municipio cuantiosos dispendios.

Situado el puente de Maria Cristina en donde hoy lo vemos, resulta injustificable el actual emplazamiento de la pasarela establecida sobre las vías del Norte, y es forzoso trasladarla al que en el proyecto se le asigna, con lo que la coincidencia de los ejes de las dos citadas obras determinan la directa comunicación entre el casco de la Ciudad y la zona servida por la carretera de Hernani, así como entre ésta y la Estación del ferrocarril de la Costa. La pasarela acortará la distancia que separa la Ciudad del barrio de Atocha.

Al Ayuntamiento interesa que la vía de acceso a la Estación, desde el puente de Santa Catalina, así como el patio exterior, se mantengan en buena conservación y no ofrezca al viajero como impresión a su entrada a la Ciudad, el espectáculo poco grato de una explanación cubierta de polvo, de lodo o de piedra suelta, impropia para el tráfico de peatones y vehículos.

En cuanto al pórtico, se propone su construcción de hormigón armado. Se pidió que fuera de sillería y aunque la Compañía trata de justificar la adopción de hormigón por economía de tiempo y dinero, las Comisiones consignan que el precio del m³ de sillares artificiales no difiere sensiblemente del de la buena sillería, así como que el plazo de ejecución de fachadas, utilizando este material podría ser breve.

El Municipio pagará hasta el límite máximo de 56.000 pesetas, por el importe de las obras proyectadas. Tal sacrificio es a juicio de las Comisiones pequeño en absoluto, en relación con el beneficio que reporta; aparte de lo que al ornato y embellecimiento se debe, tienen los informes ideados directa conexión con el magno problema del encauzamiento del Urumea en su margen derecha.

La urbanización del terreno comprendido entre los dos puentes, ha de someterse a un plan que conduzca a la creación de un hermoso trozo del futuro San Sebastián; sería pues desacertado, impropio y aun atentativo al interés de la Ciudad, comenzar la labor por la aceptación de un estado de cosas a todas luces inconveniente.

En virtud de las condiciones expuestas, creen las Comisiones que el proyecto de obras y el de convenio, deben ser aprobados por VE con algunas variantes que ya se han expuesto.

Temen las Comisiones que el aspecto de la fachada resulte desagradable, por efecto de las manchas que aparecen en los sillares de cemento, manchas que son persistentes y para destruir las cuales habría de recurrir

a la pintura, con lo que ni resulta tan ornamental la fachada, ni tan económica su conservación permanente en buen estado. Insisten pues en pedir la sustitución del material.

Que se formalice el contrato con las modificaciones señaladas en el informe.

Aprobado en sesión del día 27 y se pone en conocimiento de la Compañía.

23 de Mayo. Ultimado con la Empresa del ferrocarril del Norte el contrato para llevar a cabo las reformas que se hacían necesarias en la Estación, que VE se dignó aprobar en sesión del 27 de Abril y habiéndose dado ya comienzo al derribo de los pabellones situados frente al puente de Maria Cristina, como asimismo a las fundaciones para el nuevo emplazamiento designado a la pasarela, viene a ser de absoluta urgencia y completamente obligado trazar una vía amplia y cómoda que sirva de unión entre el extremo opuesto de dicha pasarela y el Paseo de Atocha, facilitando la comunicación entre el casco de la Ciudad y los barrios allende de la vía férrea.

Por ello, la única solución racional es atravesar los terrenos pertenecientes a la Sociedad de Fomento de San Sebastián, aprovechando el hueco formado entre el murallón de la Fábrica de Tabacos en construcción y la antigua Plaza de Toros, obteniéndose así una faja de 9,50 metros de anchura, muy suficiente para elevar un terraplén sobre el que se asentaría el nuevo camino.

Será necesario entablar conversaciones con la Sociedad de Fomento para tratar de estos terrenos.

20 de Junio de 1905. El contrato entre la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España y el Municipio de San Sebastián consta de ocho artículos.

La Compañía autoriza al Municipio de San Sebastián trasladar, por su cuenta y riesgo, la pasarela de su propiedad que cruza las vías de la Estación, a la prolongación del puente de Maria Cristina.

Será también de su cuenta la escalinata por ambos lados de la pasarela y las barandillas de hierro con sus zócalos, hasta llegar al pórtico que ha de construirse por el lado del Urumea.

La Compañía construirá por cuenta del Municipio de San Sebastián,

- Un pórtico con pilastras de sillería natural y arcos y ático de piedra artificial, compuesto de cinco arcos entre el edificio de viajeros y el muelle de equipajes.

- Derribará y volverá a construir el muelle de equipajes.
- Entre el edificio de viajeros y el muelle de equipajes, construirá un muro de fachada, con puertas de acceso de los retretes.
- Hará desaparecer el pabellón actual de los retretes y construirá otro de dos cuerpos.
- Colocará una marquesina en toda la longitud del muro de fachada, por el lado de la vía.
- Se completarán las aceras, alcantarillado y demás.

El Municipio de San Sebastián abonará a la Compañía el importe de las obras, no pasando de las 56.000 pesetas.

Exceptuando la pasarela, la escalinata por ambos lados de la primera mesilla y las barandillas de hierro con sus zócalos, quedarán de propiedad de la Compañía.



(T) La margen derecha del Urumea todavía sin rellenar y el futuro Paseo de Francia sin edificios.

El Municipio se encargará de la construcción con libertad, del camino de acceso a la Estación y patio de viajeros, desde el puente de Santa Catalina hasta la entrada del patio de mercancías, siempre que la anchura de la calzada quede de 10 metros como mínimo.

La Compañía abonará al Ayuntamiento de San Sebastián para conservación de dicho camino de acceso a la Estación, 2.500 pesetas anuales.

4 de Julio de 1905. RO del 15 de Junio del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, aprobando el proyecto de encauzamiento del Urumea, entre el puente de Santa Catalina y el arranque de la curva que hace la vía, unos 400 metros aguas arriba del puente del ferrocarril de Norte.

Esto supuso la ampliación del paseo de Atocha y la carretera, el relleno del terreno robado al río y la posibilidad posterior que dió lugar a la urbanización del Paseo de Francia.

El 18 de Setiembre, el Alcalde comunica a la Compañía la terminación de los trabajos de la pasarela.



IMAGEN (U)

El 8 de Noviembre, el Alcalde ruega al Director de la Compañía la modificación de la cornisa de la arcada, para establecer un reloj que será de gran utilidad para el público.

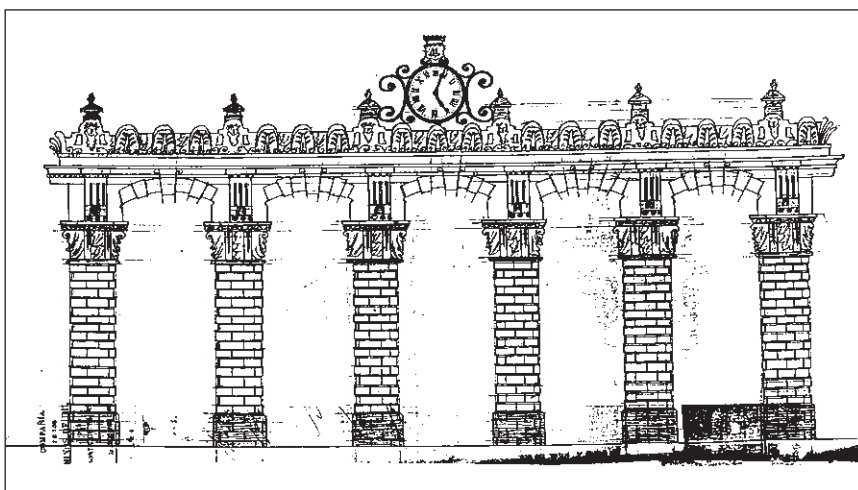


IMAGEN (V)

El 9 de Enero de 1906, la Compañía del ferrocarril da cuenta de haberse terminado las obras de mejora de la Estación, a fin de que el Ayuntamiento se incaute del patio de viajeros y camino de acceso a dicha Estación.

La cláusula 6^a del contrato celebrado entre el Ayuntamiento y la Compañía, previene que el Ayuntamiento queda en libertad de disponer el actual camino de la Estación, con arreglo a determinadas restricciones, conservándolo así como el patio de viajeros, recibiendo a cambio anualmente 2.500 pesetas.

El Ingeniero de Obras Municipales, Marcelo Sarasola dice que nada tiene que objetar y que desde el 1^o de Enero, el Municipio se haga cargo del camino.

El 21 de Enero la Compañía pide al Alcalde las 56.000 pesetas.

El 13 de Febrero, el Arquitecto José Goicoa da su conformidad, ya que se han terminado las obras ejecutadas por la Compañía, y la Comisión de Obras estima que, de acuerdo con el convenio, procede abonar a la Compañía las 56.000 pesetas, presupuesto de las obras.

El 19 de Marzo, cita para el día 22 entre la representación del Ayuntamiento y de la Compañía, para levantar acta y toma de posesión del Ayuntamiento.

El 1 de Octubre de 1907, en una reunión del Ayuntamiento con una Comisión internacional para asuntos del ferrocarril, se trató de establecer

un tercer carril para que los trenes españoles puedan llegar hasta Biarritz y los franceses hasta San Sebastián, lo cual aumentaría poderosamente las comunicaciones entre San Sebastián y esa población francesa.

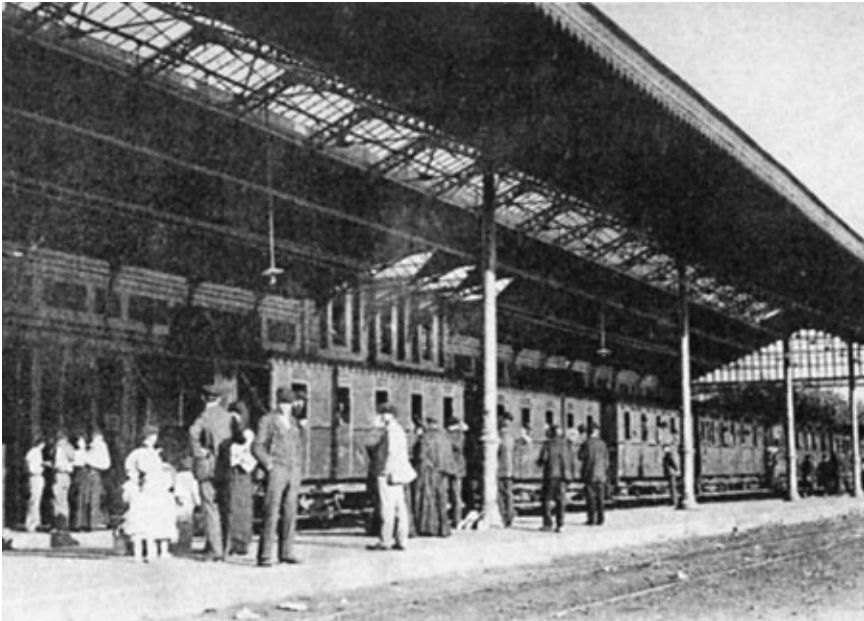


IMAGEN (X)

Que se haga constar en acta la satisfacción con que el Ayuntamiento ha visto que el Gobierno haya tomado la iniciativa de resolver tan difícil asunto.

Por lo beneficioso que sería para esta Ciudad, que se ruegue a los representantes en Cortes por Guipúzcoa, para que activen cuanto puedan el asunto.

El día 2 se envía esta comunicación a los Diputados José Gaytan de Ayala, Rafael Diaz, Aguado Salaverría, Manuel Serrante, Roque García Ogora, y Senadores José María Ampuero, Rafael Picavea, Conde del Valle.

En distintas fechas de Octubre, todos ellos responden positivamente.

El 23 de Noviembre de 1917, el Ayuntamiento indica que han transcurrido doce años desde la construcción de la pasarela de la Estación y su deficiente estado de conservación, constituye un peligro para el tránsito público, y es conveniente ejecutar algunas obras en la pasarela.

10 de Mayo de 1918. Para resolver el actual estado de la pasarela, se piensa en sustituirla por un paso subterráneo. Sería necesario adquirir a la Compañía arrendataria de Tabacos, 154,40 m² de terreno que sería necesario para dar salida en esa superficie a una de las bocas del paso subterráneo.

Como el terreno es propiedad del Gobierno, sería necesario acudir al Ministro de Hacienda para pedir la autorización.

El 8 de Octubre se pide al Ministro esa autorización

Entre tanto se ejecutan las reparaciones y el 21 de Mayo de 1919 queda reparada la pasarela y se abre de nuevo el servicio al público. Lo realiza Francisco Mendía por 7.550 pesetas.

9 de Octubre de 1922. Los arreglos realizados en la pasarela tenían carácter provisional y la Comisión de Obras informa que debe sustituirse la actual de hierro por otra de hormigón armado.

Se prepara el proyecto y su costo asciende a 431.497,88 pesetas

El 18 de Enero de 1923, habiendo desistido del proyecto de pasarela subterránea por los grandes problemas que acarrearía, se acuerda la ejecución de las obras. Se descarta también la idea de una pasarela para carruajes, pues eran múltiples los inconvenientes y su gran costo.

Por esas fechas, el Ingeniero Municipal Juan Machimbarrena explicaba.

Existía una vieja pasarela metálica, estrecha y en estado ruinoso, en el mismo emplazamiento que el actual. La Compañía del ferrocarril había reclamado con insistencia su arreglo al Ayuntamiento, pues en los últimos tiempos habían caído sobre la línea férrea algunos trozos metálicos de la estructura del paso, haciendo peligrar el tráfico del ferrocarril y el de los peatones.

El 10 de Octubre de 1922 presenté al Ayuntamiento el oportuno proyecto para sustituir la viga pasarela por otra más ancha de hormigón armado. El proyecto consistía en aprovechar cierta parte de las estructuras del paso ruinoso, envolviendo sus vigas principales en hormigón, aproximadamente hasta la mitad de su altura. Y continúa explicando detalles técnicos.

Tuve que llevar los trabajos sin interrumpir las circulación de peatones por la vieja pasarela, situada en el mismo emplazamiento y con una circulación de más de 3000 personas al día. Las obras por decisión del Ayuntamiento fueron realizadas por administración¹⁴.

14. Juan MACHIMBARRENA. Urbanismo aplicado. San Sebastián presente y futuro. ARCHIVO MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN. Sección D. Obras. Negociado 13.



IMAGEN (Y)

Últimas incidencias

El 26 de Octubre de 1909, propietarios y vecinos del barrio de Ategorrieta, dicen que sus fincas de relativa importancia y buena situación, en el aristocrático barrio de Ategorrieta, están privados de vías de comunicación que facilite el acceso a sus casas de campo.

Y es que todas esas propiedades se encuentran encerradas dentro de un círculo de hierro que las limita y oprime, desde la Central Eléctrica del tranvía de Hernani hasta la jurisdicción de Alza, la línea del ferrocarril del Norte. Resulta por tanto de verdadera necesidad, cómodas y asequibles comunicaciones con el centro de la Ciudad.

Cinco años hace que demandaron medidas para salvar la valla que incomunica sus fincas y lograr un amplio camino con paso superior o inferior a la vía férrea, que evite los peligros y dificultades de los dos únicos pasos a nivel existentes en el barrio.

...
 Ferrocarriles. Expedientes 1976.4 a 13 - 1977.1 - 1979.2 a 10. Negociado 8. Camino de la estación del ferrocarril. Expedientes 1961.4,5,8. - 1966.1 - 1967.5,6. Negociado 12. Puentes y Pontones. Expedientes 1991.4 a 8 - 1992.1,2. Negociado 14. Tranvías. Expedientes 1975.20,21. Actas de Sesiones. Años 1851, 52, 55 a 66. 1870. 1876. 1879 a 82. 1892. 1897 a 1900. 1905,6,10,19.

Está aumentando de día en día la población de este barrio y se hace sentir más la falta de comunicación. No sería muy costosa la apertura de una amplia carretera que, partiendo de la general de Irún, frente a Jai-alai, cerca de la fuente de la Campana, recorra aquella zona hasta llegar al puente próximo a la Casa de los Sres. de Peña, estableciéndose al efecto el paso antiguo, a través de un arco existente desde 1861 en las inmediaciones de la misma fuente, arco que la Empresa de los Caminos de Hierro del Norte de España cegó hace algún tiempo, sin licencia de ese Municipio.

Suplican la apertura y construcción de esa carretera, con espolones a los bordes de ella y todos los servicios de luz y agua potable.

El 19 de Noviembre, informe positivo a favor de esa propuesta, del Ingeniero de Obras Municipales, Eugenio Villamino.

El día 23, informe favorable de la Comisión de Obras, quien añade que convendría que los interesados participaran al Ayuntamiento los terrenos que se hallan dispuestos a ceder gratuitamente para la apertura de esa vía.

El día 6 de Diciembre, los propietarios y vecinos contestan que están dispuestos a ceder graciosamente al Ayuntamiento la parte de terrenos necesarios para la obra.

19 de Enero de 1910. Informe de la Comisión de Obras sobre permuta de terrenos de la margen derecha del Urumea, con la Compañía del ferrocarril del Norte.

El terreno ganado sobre el lecho del río Urumea con el muro de encauzamiento construido en la margen derecha, entre el puente Santa Catalina y el de Maria Cristina, tiene una forma irregular, pues mientras enfrente de la Estación tiene aproximadamente un ancho de 30 metros, hacia la mitad alcanza a 42 metros.

Esta forma irregular de terreno no se presta a obtener todo el producto si fuera de forma rectangular, pues en este caso los solares en que se dividirían serían también rectangulares, favoreciendo notablemente a los edificios en ellos.

La Comisión ha gestionado con la Compañía del ferrocarril la permuta de una faja de terreno que el Ayuntamiento cedería a la Compañía, aguas arriba del puente Maria Cristina, que por ser sumamente estrecho no sirve para edificaciones, por otra que la Compañía cedería, del que forma los jardines de la Estación y que permitiría la desviación de la carretera de acceso al ferrocarril, con lo que se conseguiría regularizar por completo los terrenos del Ayuntamiento.

En esta permuta, los terrenos que cedería la Compañía valen 31.100 pesetas, más que los que habría de ceder el Ayuntamiento, pero éste, en

lugar de hacer ese desembolso, lo compensaría rebajando a 300 pesetas anuales de las 2.500 que hasta ahora satisfacía la Compañía, por entretenimiento de la carretera de acceso a la Estación.

La Compañía ésta conforme con todo lo expuesto y sólo falta la aprobación de VE.

27 de Abril. RO del día 12 de Abril, del Ministerio de la Gobernación, concediendo autorización para la permuta.

El 21 de Febrero de 1914. D. Leopoldo Ducloux, de la Comisión gestora, explica que teniendo en cuenta el desarrollo y aumento de la población de esta Ciudad, no es de extrañar que sus habitantes traten de vivir en las afueras; y lo que ayer fueron tierras de labor y caseríos, se convierten hoy en chalets con sus pequeños jardines, hermosando si aún cabe más, los bellos alrededores de esta Ciudad.

Uno de los sitios preferidos con tal objeto son los terrenos de la derecha del paseo de Ategorrieta, al otro lado de la vía, donde ya existen hotelitos, pero que no pueden urbanizarse con la expansión que debiera, por impedirlo ese cinturón de hierro que los aprisiona, llamado vía férrea.

Antiguamente existió frente a Jai-alai una pequeña perforación del muro de ferrocarril, en forma de arco, que permitía pasar por debajo de la vía a los peatones. Esto ya no existe y el acceso tiene que hacerse por paso a nivel.

El presupuesto de la carretera se calcula en 70.897,79 pesetas, y el paso inferior al ferrocarril en 35.260 pesetas, dando un total de 106.157,79 pesetas.

17 de Febrero de 1916. Proyecto de una carretera lateral al ferrocarril del Norte en Ategorrieta. Está comprendida entre la antigua Beneficencia (Atocha) y el puente de Inchaurreondo, en término de Alza; longitud 1821 metros. Se desarrolla junta a la vía del ferrocarril. Se enlaza con la carretera general de San Sebastián a Francia por cuatro puntos: el primero por el paso inferior frente a la antigua Beneficencia; el segundo por un paso inferior proyectado a la entrada del paseo de Ategorrieta; el tercero por el paso a nivel de las cocheras del tranvía y último por el puente superior de Inchaurreondo.

Anchura de 5,50 a 6 metros. Presupuesto 74.351 pesetas.

1 de Marzo de 1917. Se modifica el proyecto inicial del paso inferior, que queda en un coste de 24.000 pesetas, que serán pagadas: 5.000 pesetas por la Compañía del ferrocarril y 19.000 por los propietarios.

2 de Agosto. Las obras de construcción del paso inferior del ferrocarril, frente a Jai-alai se están terminando y en el momento en que estén concluidas, la Compañía cerrará el paso a nivel. Es forzoso que al llegar ese caso pueda transitarse por el paso inferior, lo que exige obras de explanación, cortando el espolón existente, hasta llegar a la carretera general, quitar los árboles, correr un banco de piedra y colocar listón.

El mes de Setiembre queda realizada la obra por el contratista Bartolomé Lasarte, por 25.555,78 pesetas.

29 de Enero de 1919. Se habla del proyecto de ferrocarril directo de París-Algeciras que interesa extraordinariamente a esta región, ya que por la prensa se habrá podido ver que se habla del paso por las Alduides de la frontera, y en otras Provincias se hacen gestiones fuertes para conseguir paso por dicho punto y no por Irún y San Sebastián, que es lo que a toda costa hemos de procurar. Estiman que el Ayuntamiento de San Sebastián debe realizar gestiones y sugerir el concurso de la Diputación y que se designe una Comisión al efecto.

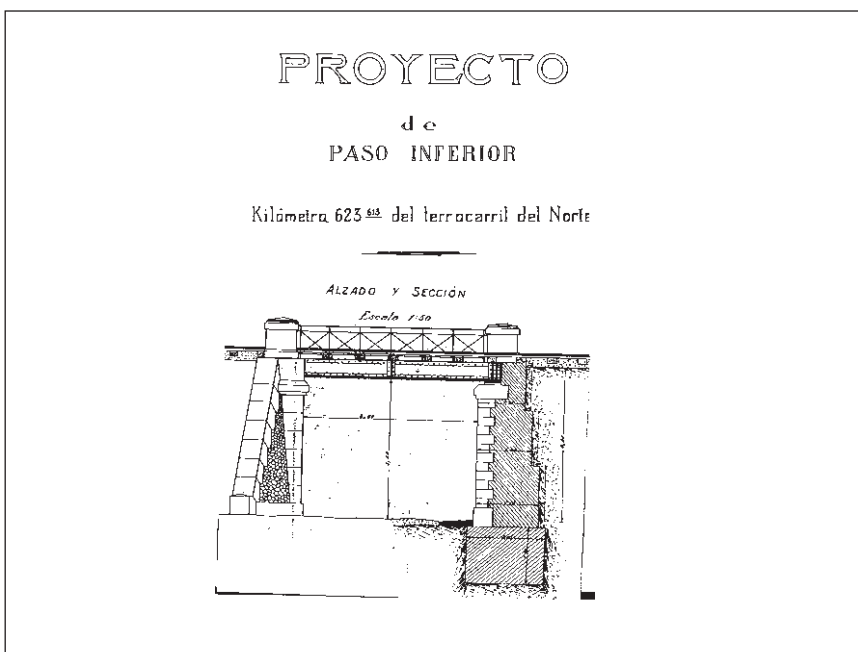


IMAGEN (Z)

14 de Febrero. Informe de la Comisión especial nombrada por el Ayuntamiento. Sobre el ferrocarril de Alduides, para que el trazado del ferrocarril proyectado desde Algeciras a la frontera francesa no perjudique

a San Sebastián, consideran preciso unificar su acción con el Ayuntamiento de Irún y reforzar las actuaciones ya iniciadas por la Diputación, a cuyo efecto se reunieron en el Palacio Provincial.

Es criterio cerrado del Gobierno que el proyecto sea el más corto de cuantos pudieran estudiarse. Cabe hallar una solución que armonice los intereses generales con los de la Provincia de Guipúzcoa, puesto que parece posible que el paso por ésta del futuro ferrocarril pueda reducir el recorrido, y así el Ministro de Fomento prometió atender tales indicaciones, siempre que resultaran comprobadas.

La Diputación acordó abonar el 50% del costo de los estudios y propone que el 50% restante lo hagan entre San Sebastián e Irún.

Se recibe telegrama desde Madrid del Alcalde Sr. Zuaznavar. Que acaba de conferenciar con representantes de las Diputaciones de Burgos, Santander, Vitoria, Bilbao y Alcaldes de Segovia, Burgos, Santander y Vitoria, leyendo el estudio, inclinándose a favor de la solución Madrid, Burgos, San Sebastián, Irún, Hendaya, Dax, en contra de la solución Madrid, Pamplona, Alduides y Dax. Con esta opinión se llevará el proyecto definitivo al Congreso.

19 de Noviembre. Informe de la Comisión especial sobre el ferrocarril de las Alduides. Se propone que entre los trazados que se indican para la unión con dicho ferrocarril, se acepte el de Pamplona, Lecumberri, Tolosa, Irún, cuyo desarrollo es el que más se aproxima al actual de la línea del Norte, en el trozo comprendido entre Tolosa Irún.

El Sr. Brunet opina que la aprobación de este informe debilitará sensiblemente el dictamen adoptado en la Asamblea celebrada recientemente en Burgos, con representación de León, Burgos, San Sebastián y otros Municipios.

Se acuerda confirmar y mantener la adhesión a las condiciones adoptadas en la Asamblea de Burgos.

La realidad es que el trazado acordado en Burgos fue el que se llevó a la práctica y es el que actualmente funciona.

23 de Enero de 1924. Varios industriales y vecinos de esta Ciudad exponen que a causa del extraordinario aumento de tráfico entre la población y los barrios de Atocha, Eguía y Loyola, el paso inferior del ferrocarril, paso único y obligado para dicha importante zona de población es defectuoso e insuficiente.

Urge estudien la ejecución de las obras para ampliar dicho paso inferior o respetándolo, hacer un paso superior capaz.

7 de Agosto de 1925. Varios vecinos de la Calle Iztueta se lamentan del abandono de la limpieza en esa calle. Hay que aprovechar y exponer esto a la Diputación y gestionar el ensanche del paso inferior, situado al final de la calle Iztueta, que es verdaderamente peligroso.



IMAGEN (AA)

El 10 de Setiembre, el Ingeniero de Obras Municipales dice que tan pronto como sea posible se redactará el correspondiente proyecto, para el cual no hay consignada cantidad alguna.

Ferrocarriles vascongados

Introducción

En 1878, D. José Timoteo de Hercilla, Alcalde de Durango, obtuvo la concesión a perpetuidad para el establecimiento de un ferrocarril entre esa localidad y el lugar de Dos Caminos, punto donde se establecería el enlace con el ferrocarril de Bilbao a Tudela.

Poco después, se creó la Sociedad del Ferrocarril Central de Vizcaya, que se hizo cargo de la concesión de Hercilla. El 1 de Junio de 1882 se inició el servicio del ferrocarril Bilbao a Durango, primera línea de vía estrecha y servicio público del País Vasco.

La construcción del ferrocarril Central de Vizcaya solamente fue el primer paso en el ambicioso proyecto de enlazar Bilbao con la frontera francesa.

El 20 de Febrero de 1885 un grupo de capitalistas obtiene la concesión para el establecimiento de un ferrocarril entre Durango y Zumarraga, punto donde empalmaría con la línea de ancho normal Madrid Irún, lográndose establecer por tanto un buen enlace con la frontera francesa. Asimismo, la concesión autorizaba a la construcción de un ramal entre Malzaga y Elgoibar.

Para permitir la realización de servicios ferroviarios directos entre Bilbao y la frontera francesa, sin la servidumbre de los transbordos en Zumarraga, el 15 de Julio de 1891 obtuvo D. Manuel Martí la concesión para construir un ferrocarril de vía estrecha de Elgoibar a San Sebastián, con la posibilidad de prolongarlo hasta la frontera francesa. Pese a lo ambicioso del proyecto, dificultades económicas motivaron que se desechara la idea de alcanzar la frontera, constituyéndose la Compañía del Ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián.

Las obras del primer tramo fueron realizadas con celeridad y el 3 de Agosto de 1893 entraba en servicio la sección de Elgoibar a Deva. El 9 de Abril de 1895 se inició la explotación del tramo Zarauz a San Sebastián, pero la quiebra del principal contratista de obras, unido a las dificultades económicas de la Empresa, no pudo inaugurarse hasta el 1 de Enero de 1901.

La explotación del ferrocarril resultó ser altamente deficitaria. Así la nueva empresa no tardó en caer en la órbita del Ferrocarril Central de Vizcaya, máxime teniendo en cuenta que los principales accionistas del

ferrocarril Elgoibar San Sebastián también lo eran del Central. El 11 de Mayo de 1906 se fusionaron los tres ferrocarriles y quedó constituida en Bilbao la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados.¹⁵

Su capital ascendía a 108 millones de pesetas y su objetivo la explotación de los ferrocarriles Bilbao-Durango, Durango-Zumarraga, Elgoibar-San Sebastián y Durango-Elorrio y varias líneas de autobuses.¹⁶

Primeros contactos

El 22 de Abril de 1890, la Comisión de Fomento se dirige a la Diputación de Guipúzcoa.

Enterados de la instancia elevada por D. Francisco N. Igartua, vecino de Bilbao, representante de la Empresa concesionaria del ferrocarril Elgoibar San Sebastián, suplicando a VE que cuando llegue el momento oportuno se le conceda el apoyo material establecido por la Provincia para la realización del proyecto de un ferrocarril que, partiendo de Malzaga y pasando por Azcoitia, Azpeitia, Cestona, Iraeta, Zarauz, Orio y Usurbil termine en San Sebastián.

VE tomó con fecha 10 de Noviembre de 1883, un acuerdo referente a ferrocarril, cuya base primera dice así: “Toda Sociedad o Empresa que proyecte construir un ferrocarril que recorra cualquier zona de esta Provincia, y solicite el apoyo material de la Diputación, deberá elevar a ésta la oportuna instancia, acompañada de escritura pública de constitución de la Sociedad, en la que se halle garantizado el aprontamiento del 25% del importe total de las obras y material de explotación a que ascienda el presupuesto.”

El recurrente manifiesta en su escrito que no se halla aún dentro de las circunstancias de dicha base y no acompaña a su instancia ninguno de los requerimientos que se le exige, razón por la que esta Comisión opina que por ahora, no puede hacer declaración alguna.

El 2 de Julio, el mismo D. Francisco N. de Igartua se dirige al Alcalde de San Sebastián.

Que las aspiraciones de ese Ayuntamiento y también las nuestras están próximas a su realización. La aspiración de comunicación rápida y directa de las capitales guipuzcoana y vizcaina espera se cumpla, tanto por la ley de autorización del 19 de Marzo último, como por la brillante suscripción obtenida en Bilbao.

15. SALMERON Y OLAIZOLA. Ferrocarriles Vascos. Barcelona 1990, p. 16,20.

16. *Enciclopedia Auñamendi*. Vol. XIII, p. 336.

Teniendo en cuenta los beneficios del ferrocarril de Elgoibar a San Sebastián ha de prestar a la Provincia de Guipúzcoa y especialmente a esa Ciudad, solicita al Ayuntamiento una subvención determinada, en la forma que más convenga a sus intereses.

La ley de ferrocarriles secundarios, aprobada en el Congreso de Diputados, garantiza el 6% de interés por veinte años, y este ferrocarril puede acogerse a la cláusula 2ª de la ley de autorización; si el Ayuntamiento acordase la subvención en acciones, es evidente que éstas habrían de reportarle una utilidad cierta y nada despreciable.

Le suplica convoque a sesión a los Sres. Concejales para tratar y resolver respecto a la subvención que se solicita.

El 9 de Julio se envía estudio a la Comisión de Obras y Hacienda el escrito de Francisco N. de Igartua que trata de construir un ferrocarril económico de Elgoibar a esta Ciudad, solicitando para ello una subvención determinada, en la forma que más convenga a los intereses del Municipio, a cuyo fin acompaña una memoria con su instancia.

Se da cuenta de la RO del Ministerio de la Gobernación por la que se solicita informe del Ayuntamiento en el plazo más breve posible, acerca del proyectado ferrocarril de vía ancha de Los Caminos (Bilbao) a esta Ciudad. Pasa a informe de la Comisión de Obras.

4 de Octubre. La Comisión de Hacienda y Obras de San Sebastián han estudiado detenidamente la petición del Sr. Igartua, considerando que el ferrocarril Elgoibar San Sebastián beneficiaría a esta Ciudad. Han querido estudiar detenidamente el compromiso que podrían contraer y a este efecto han procurado conocer el criterio de la Diputación Provincial, ante quien el Sr. Igartua envió una pretensión semejante.

La Comisión Provincial en acuerdo del 17 de Julio consideraba prematura la pretensión del Sr. Igartua, pues no acompañaba a su instancia la escritura pública de constitución de la Sociedad, ni acreditaba contar con un capital de 25% del importe de las obras, que son los dos requisitos exigidos por la Diputación el 10 de Noviembre de 1883 y entendió que no debía tomarse ninguna resolución hasta tanto el solicitante cumpliera lo exigido.

Estas Comisiones de Hacienda y Obras, encontrando prudente y acertado el criterio de la Comisión Provincial, propone a VE se conteste al Sr. Igartua que, sin perjuicio de resolverlo más adelante, después de ver la forma en que la Sociedad se halla constituida, no ha lugar por ahora a otorgarle la subvención solicitada.

El 29 de Octubre de 1891, D. Francisco N. Igartua se dirige al Alcalde de San Sebastián comunicándole que se ha constituido la Sociedad Anónima del Ferrocarril Elgoibar a San Sebastián, por escritura pública el

22 de Octubre último, con un capital de 3.600.000 pesetas, ante el Notario Félix de Uribarri, y publicado en la Gaceta del 19 de Julio pasado las RO de concesión para la construcción del ferrocarril de Deva a Elgoibar y de San Sebastián a Deva, que forma la Compañía de Elgoibar a San Sebastián.

Concurren pues todas las condiciones y circunstancias para la demanda de apoyo con destino a la construcción de la línea. La Compañía se constituyó con la exclusiva cooperación de particulares y con esta cooperación dio comienzo sus trabajos desde Elgoibar a Deva y desde San Sebastián a Zarauz, trabajos que prosiguen con actividad. Aparte de estos trabajos de explanación, tiene la Compañía contratado el material de vía, de carriles y accesorios.

No se ha descuidado ni un momento los trabajos de construcción, con el fin de terminar en el más breve tiempo posible el ferrocarril que interesa a la Provincia de Guipúzcoa, y en especial a la Ciudad de San Sebastián. Para realizarlo no es suficiente el sacrificio que los accionistas se imponen y será necesario que las Corporaciones, que tantos beneficios han de conseguir, coadyuven a la Compañía en la empresa que se propone.

El Ayuntamiento de su digna Presidencia no tiene acordado bases definitivas de subvención, pero en vista de lo expuesto, espera con confianza acuerde la subvención para la construcción del ferrocarril Elgoibar a San Sebastián.

El 25 de Enero de 1892, a informe de las Comisiones de Hacienda y Obras se dirige la instancia del Sr. Igartua Presidente de la Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián, en súplica de que tengan a bien otorgarle una subvención, a cuyo fin acompaña un plano para el emplazamiento de la Estación de esta Ciudad.

16 de Abril. Las Comisiones de Obras y Hacienda se dirigen al Ayuntamiento.

Se han hecho cargo de la instancia del Sr. Igartua y pasan a manifestar.

Que al construirse el ferrocarril del Norte, el Ayuntamiento no concedió subvención alguna; que más tarde, al irse a hacer la Estación definitiva en esta Ciudad, obligándose la Empresa a invertir 500.000 pesetas en la obra, ofreció otras 75.000 pesetas, cumpliéndose el compromiso por ambas partes.

La Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián no fija si la subvención en su caso habría de ser en metálico o en terrenos propiedad del Municipio, por los cuales debe pasar la vía, habiéndose hecho indicaciones verbales por las que se conoce que su deseo sería que sea la subvención con terrenos.

Emplazamiento de la estación en San Martín

Crean las Comisiones informantes que conviene a esta Ciudad fomentar toda clase de obras y de vías de comunicación, por lo que consideran que podría ayudarse a esta Empresa; pero la situación del Erario Municipal y los compromisos que pesan sobre él, por las muchas obras comprometidas o en proyecto, impiden no sólo conceder subvenciones en metálico, sino también ceder dichos terrenos, que son necesarios para sacar de apuros a la Administración local; y por eso entienden que podría concederse en concepto de subvención una faja de terreno de cuatro metros de anchura desde la calle de San Martín, en que ha de emplazarse la Estación, hasta el límite del actual ensanche, subvención que representa unos 2200 m², cuyo importe pasaría de 80.000 pesetas, cantidad mayor que la concedida al ferrocarril del Norte. Ahora bien, han de exigirse algunas condiciones.

- 1^a. La Compañía construirá a sus expensas y en el plazo de dos años a contar desde el 1º de Enero próximo hasta Febrero de 1893, una Estación definitiva que no desmerezca en belleza y solidez de los edificios públicos de la Ciudad.
- 2^a. Estará la Estación o una parte de él, situada en los solares de la manzana nº 40 de la zona de ensanche de esta Ciudad, o sea en el ángulo que forman las calles de San Martín y Easo.
- 3^a Será de cuenta de la Compañía la expropiación de las casas necesarias para que la Estación pueda situarse en el punto indicado; los terrenos que sobren en las calles de Easo y San Martín, quedarán para el Ayuntamiento, con destino al ensanche y apertura de dichas calles, cediendo en cambio a la referida Compañía igual extensión superficial en la misma manzana nº 40 o en la señalada en la propia zona de ensanche con el nº 57-.
- 4^a. El exceso de terrenos que de propiedad del Ayuntamiento ocupe la Empresa para la Estación, más talleres o almacenes, será pagado por ella en metálico, según tasación que se practique.
- 5^a. Deberá presentar la Compañía un plano con el trazado definitivo de la vía y emplazamiento de la Estación, cuyo trazado ha de ser aprobado por el Departamento, previo informe de su Arquitecto.
- 6^a. Para que la concesión de la faja de terreno indicada se entienda irrevocable, serán requisitos precisos la terminación de las obras del ferrocarril, desde esta Ciudad hasta Elgoibar y su explotación en toda su extensión; que la Estación tenga a juicio del Ayuntamiento las circunstancias que se expresan en la condición 1^a y que los talleres de la Empresa se sitúen y subsistan en terrenos jurisdiccionales de esta Ciudad.

El Ayuntamiento aprueba este informe en sesión del día 19, y el día 20 se le entrega esta comunicación al Sr. Martí, representante autorizado de la Compañía.

Expropiaciones

5 de Agosto de 1891. El representante de la Empresa contratista del ferrocarril Elgoibar San Sebastián pide al Alcalde de San Sebastián, que ha de recorrer la línea por el terreno municipal de la jurisdicción de esa Ciudad, con las atribuciones que le concede la ley de expropiaciones, y para evitar molestias al Municipio, que designe persona que le acompañe para la formación de la relación nominal de las fincas que atravesará la línea y de los propietarios.

19 de Octubre. Inscrito en el Boletín Oficial de Guipúzcoa de hoy, sea notificada la resolución del Gobierno, declarando la ocupación de fincas del término de esta Capital, para la construcción del ferrocarril Elgoibar San Sebastián, sea notificada a:

Matías Arteaga	Herederos de Miguel Ignacio Vidaur
Herederos de Juan Queheille	Manuel Gurruchaga
Manuel Durandegui	Herederos de Fernando Herrera
Ramon Olazablal	Herederos de Ramon Lardizabal
Rol de Francisco Otazu	Orden de Domingo Arriaga
Juana Antonia Olazabal	Jose Maria Beitia
Hijos de Jose Maria Rezola	Conde de la Vega de Sella
Jose Martin Lasarte	Modesto Aizpurua
Herederos de	
Jose Miguel Arrillaga	Cipriano Irigoyen
Tomasa Soroa	Juan Bautista Ichazu
Ladislao Zabala y socios	Herederos de Jose Martin Ochazarain

Pueden interponer recurso de alzada.

El 16 de Marzo de 1892, en el Boletín Oficial de Guipúzcoa figura que la Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián promueve expediente de expropiación forzosa de fincas en el terreno de esta Ciudad, pertenecientes a

Jose Antonio Astiazaran	Lesmes Arrillaga
Rafaela Zavala	Fernando Hermosa

para la construcción de la indicada línea.

No se ha presentado reclamación alguna.

15 de Diciembre. El Arquitecto Municipal Nemesio Barrio presenta relación de m² que ocupan las construcciones, así como su valor aproximado al efectuar las expropiaciones de terrenos ocupados por ellas.

Manzana en la Plaza de San Martín, donde se hallan las casas de la Viuda de Cortazar, D. Eustasio Olasagasti, Calzacorta.	1.331,09 m ²
Jose Maria Marticorena, Guereca y Lasarte	857,60 m ²
Empresa del alumbrado de gas.	662,00 m ²
Total	2.850,69 m ²

2850,69 m² a 100 pesetas el metro de construcción, importan 285.069 pesetas.

Paso a nivel de Morlans

25 de Noviembre de 1891. El representante de la Empresa Manuel Martí, presenta al Ayuntamiento plano y memoria referente a las obras necesarias para el cruce de la línea del ferrocarril con la cañería de agua que existe en Morlans.

La memoria señala que la línea del ferrocarril cruza en Morlans una cañería de agua que alimenta en parte a la población de San Sebastián. Esta cañería es de hierro y está defendida por dos muretes en seco recubiertos por losas de tapa, que constituye una atagea para contener la cañería actual. Está en perfectas condiciones y aún podría servir quizá para recibir la carga del pedralén de la línea, que en el punto de cruce toma 2,60 metros de altura; pero para mayor seguridad, se propone sustituir la construcción actual por otra más resistente, que la Empresa levantará con permiso del Ayuntamiento.

Sin suspender el servicio de la cañería, se construirá una verdadera atagea con muros de mampostería, sólidas losas de tapa y su solera correspondiente.

Contigua a esta cañería existe un camino vecinal. al que nada le ha de perjudicar la vía; bastará una ligera modificación de su rasante, sin pasar de las pendientes que hoy tiene, para conservar el camino, cruzando la vía de nivel en perfectas condiciones de servicio.

4 de Diciembre. Informe del Arquitecto Municipal Nemesio Barrio sobre la memoria de Manuel Martí.

El cruce de ese ferrocarril atraviesa la conducción de aguas de Morlans algunos metros más acá del depósito de aguas de Izostegui. Según la memoria, en la tagea que se proyecta se va a reformar dando mayor espe-

sor a los muros, para que puedan resistir el terraplén o pedralén, que será de 2,60 metros y cubiertas con losas de tapas.

Creo que con la tajea que se proponen construir, es suficiente para la travesía del ferrocarril, y soy de opinión se le dé la autorización para ejecutar la obra.

El 24 de Mayo de 1892 informe del Arquitecto Nemesio Barrio. Me he enterado del proyecto presentado por D. Manuel Martí para el establecimiento de un paso inferior en el camino carretil de Morlans.

El proyecto se compone de planta, dos alzadas y una sección del muro. El eje de la vía corta el camino citado, muy oblicuamente y se han visto precisados a establecer un paso normal, variando el camino para sus entradas. El paso que se proyecta tiene 4 metros de ancho o luz y 4,75 metros entre el pavimento y la parte inferior de la forma.

Lo encuentro bien estudiado y soy de opinión que se apruebe y procedan a su construcción, sin interrumpir el tránsito público y corriendo la barandilla del puente otros 4 metros por cada lado, es decir que en vez de 3,50 metros que se representa en el plano, debe tener 15 o 16 metros en cada parte.

El 30 de Noviembre, la Corporación Municipal autoriza a la Empresa el relleno de los terrenos de Morlans.

El 25 de Marzo de 1894, la Empresa del ferrocarril pide al Ayuntamiento que, teniendo que extraer productos para los terraplenes de la línea, de los caseríos Andoicene y Tolarechiqui, y siendo necesario atravesar con dichos productos el camino de la Fuente de la Salud, suplica autorización para poner una vía que atraviere el citado camino de la fuente.

Queda autorizado.

El 22 de Mayo, el Arquitecto Nemesio Barrio informa que el camino para carros construido por el Ayuntamiento para el servicio de la nueva fábrica de gas, así como el de peatones que se dirige a Morlans, ha sido cortado por los concesionarios del ferrocarril de la Costa. Estos señores debían haberlo puesto en conocimiento de la Corporación Municipal antes de entrar en el terreno de las marismas, cuya concesión tiene concedida el Gobierno al Ayuntamiento de esta Ciudad. El mencionado paso, aun siendo provisional, es insuficiente y la Empresa debe presentar el proyecto de lo que se propone ejecutar, tanto en este paso como en Morlans.

13 de Julio. Informe del Arquitecto Nemesio Barrio sobre los planos presentados por el Director del ferrocarril Elgoibar San Sebastián, el día 4, para el cruce del arroyo de Morlans y paseo de la Fuente de la Salud.

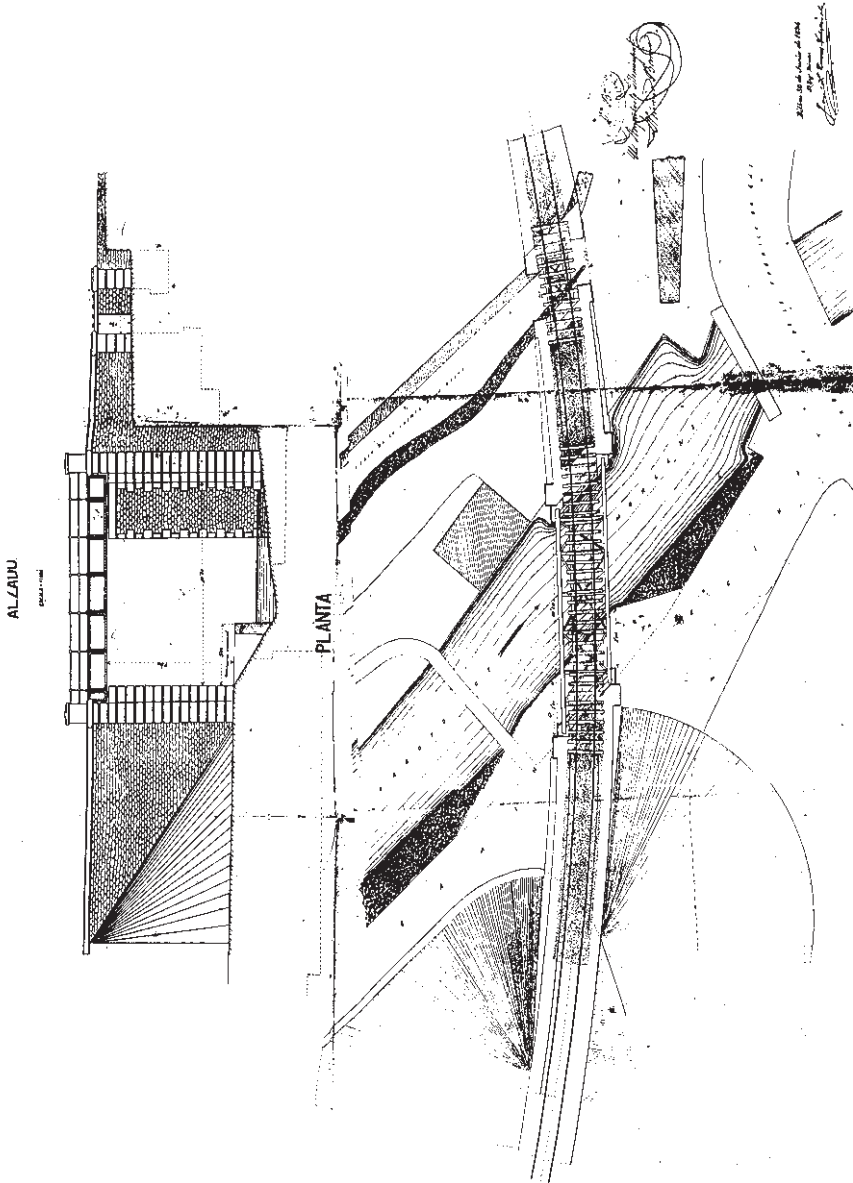


IMAGEN AC

Para el paso del arroyo de Morlans, se proyecta cruzar esta regata con un tramo de hierro que en sentido del eje de la vía tiene una abertura de 10,20 metros, cruzándose el eje de la vía con el del arroyo, con un ángulo bastante agudo, quedando suficiente espacio para que las gabarras puedan recorrer por la regata lo que en el día ejecutan, sin perjuicio.

En la margen derecha se ha rebajado la anchura en un metro, a menos de dos metros y lo creo insuficiente para un camino de carros, aunque sea camino vecinal.

En cuanto al cruce del paseo de la Fuente de la Salud, creo puede admitirse en 2,45 metros y 1,90 de alto; debe cubrirse por su parte superior para evitar caigan carbones que despida la máquina.

Con estas condiciones se debe aprobar el proyecto.

La Comisión de Obras está conforme, excepto con la altura de 1,90 metros, que debe llegar a 2,40, pues siendo dicho camino de mucho tránsito, sobre todo de caseras que vienen con carga al mercado, se hace necesaria dicha altura.

El 9 de Julio, el representante de la Compañía solicita al Alcalde que al ejecutar las obras del ferrocarril, en el trozo comprendido entre el arroyo de Morlans y la Estación de esta Ciudad, se ha procurado dejar libre el tránsito por la carretera de la fábrica de gas, para lo cual se construyó un paso superior provisional de madera.

El avance de las obras exige el alineamiento de rasantes definitivo de la explanación de la vía férrea, y como no existe altura suficiente entre la rasante de la línea y la de la carretera a la fábrica de gas, para que el cruce se haga como hasta ahora, es preciso establecer, por el momento, un paso a nivel provisional para facilitar las obras.

Las obras se ejecutarán sin interrumpir el tránsito, para lo cual se elevará la rasante de la carretera. Tendrá carácter provisional y una vez concluída la explanación de la línea, se construirá el camino definitivo a la fábrica de gas.

El Arquitecto Municipal Nemesio Barrio, una vez estudiado el proyecto, da su aprobación.

La Comisión de Obras da su conformidad, pero señalando que deben hacerse ciertos cambios de pendientes y altura del camino, que detallan.

28 de Mayo de 1895. La Comisión de Obras señala, sobre los terrenos ocupados por la Compañía frente al nuevo gasómetro, ocupación reconocida por el Sr. Martí, representante de la Compañía, de los terrenos que el Ayuntamiento posee en Morlans. El Ayuntamiento pagó por esos terrenos a razón de 2,20 pesetas m² y como la Compañía ocupa 1980 m², debe la

cantidad de 4.356 pesetas, que debe exigírsele el mismo precio pagado por el Ayuntamiento.

El 25 de Junio, la Compañía manifiesta que los terrenos ocupados en Morlans son de dominio público.

La Comisión de Litigios informa que en Marzo de 1890, la empresa ya disuelta “Empresa del alumbrado de gas de San Sebastián” vendió y enagenó a favor del Ayuntamiento, los dos terrenos del punto de Miratorres a Morlans. La venta la hizo su representante D. José Manuel Brunet y Prat, por el precio de 42.944 pesetas.

El Ayuntamiento debe rechazar el supuesto de que los terrenos son de dominio público.

Estación de San Martín

El 21 de Noviembre de 1892,. con referencia a la propuesta del Ayuntamiento y sus condiciones expuestas en Abril pasado, el Presidente del Consejo de Administración de la Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián, se dirige al Alcalde de San Sebastián y remite la memoria y presupuesto referentes al proyecto de Estación en esta Capital.

Este Consejo de Administración, en relación con el emplazamiento de la Estación de San Sebastián, ha fijado presentar tales edificios en el punto más céntrico y aproximado a la población, elegido entre los tres proyectos que el Ingeniero ha remitido al Consejo, o sea el comprendido entre las calles de Easo, San Martín, Urbieta y la paralela y contigua a la de San Bartolomé.

Este emplazamiento será beneficioso a la Compañía y en especial al Ayuntamiento de esa Ciudad, porque habrá de conseguirse con él no sólo colocar la Estación en el centro del pueblo y embellecer aún más de lo que está, con una buena construcción a esa hermosa Ciudad, sino que también el Ayuntamiento obtendría pingües rendimientos por el crecido valor que con ese establecimiento han de adquirir los terrenos de su propiedad contiguos a la Estación.

Mas aunque la Compañía está dispuesta a hacer cuantos sacrificios sean posibles, no puede por sí sola soportar el presupuesto del proyecto que se acompaña y que asciende a 1.060.830 pesetas. Por ello se ruega al Ayuntamiento amplíe la cesión de todos los terrenos de propiedad de VE y aumente la subvención ya antes concedida.

La Empresa del ferrocarril muestra decidido empeño en que la Estación se establezca en los terrenos que en el proyecto aparecen, así como la ins-

talación de los talleres dentro de esa jurisdicción; tanto es así, que ha rechazado ventajosísimas propuestas de diferentes Empresas que aspiraban a que ese centro de trabajo se llevara a ellas; no se duda que aceptando el Ayuntamiento que los talleres queden en su término, dado los beneficios que con los mismos ha de conseguir, aumentará en la proporción que considere conveniente la subvención que anteriormente otorgó a esta Compañía.

En la memoria que acompañaba a esta comunicación, relativa al proyecto de emplazamiento de la Estación de San Sebastián, se decía.

Para emplazamiento tanto de las vías y edificios destinados al servicio de viajeros y mercancías, como los necesarios para la instalación de los depósitos de máquinas y coches, talleres de reparación y demás servicios que la línea ha de exigir.

Los edificios, andenes y vías destinados al servicio de viajeros, ocupan las dos manzanas comprendidas entre las calles de Easo, San Martín, Urbietta y la paralela y contigua a la de San Bartolomé (calle de Urdaneta). El edificio de viajeros se proyecta en el centro de las dos manzanas, coincidiendo el centro del mismo con el eje de la calle San Bartolomé.

Delante del edificio de viajeros se establecerá un amplio patio de acceso de 70 metros de longitud por 17 de anchura, en el cual podrán estacionar los carruajes, dejando completamente libre la circulación por la calle de Urbietta. Los andenes, uno de 120 metros y otros de 100 de longitud, y las vías destinadas al servicio de viajeros, ocuparán el espacio situado detrás del edificio entre la calle San Martín y la de Urdaneta, contigua a las Escuelas municipales en construcción.

Detrás de las vías y ocupando el espacio comprendido entre estas y la calle de Easo, se proyecta unas pequeñas cocheras donde depositar los coches, que en caso de aglomeración de viajeros, haya necesidad de añadir a los trenes después de formados.

En el extremo contiguo a la calle de Easo, entre la de San Martín y San Bartolomé, se podrán establecer almacenes, oficinas u otras dependencias de servicio.

El emplazamiento de la estación de viajeros, según se ha proyectado, obliga a suprimir la calle San Bartolomé en el trazo comprendido entre la de Urbietta y Easo, la cual no puede tener movimiento, puesto que en el caso de que se llegara a llevar a cabo la prolongación de esta última, tal como está proyectado en el plano de ensanche, la comunicación entre ella y la de Urbietta podría hacerse por las de San Martín y Urdaneta.

La necesidad de dar a las vías destinadas a la llegada y salida de trenes de viajeros suficiente longitud en línea recta, obliga a prolongar las vías

principales y establecer un paso a nivel en el trozo de la calle de Urdaneta, comprendido entre Urbietta y la prolongación de la de Easo.

Este paso a nivel es completamente obligado e imposible de evitar, puesto que la rasante de las vías debe ser la misma que la de las calles, para que el acceso de los viajeros a la estación sea fácil y cómodo. En todas las principales capitales de Europa se encuentran pasos a nivel, en idénticas condiciones y aún en puntos en que el tráfico es extraordinario, caso que no se da en ésta. Además, la llegada y salida de los trenes tendría lugar pocas veces al día y a muy pequeña velocidad, no habiendo los inconvenientes y peligros de un paso a nivel en plena vía y con trenes a grandes velocidades.

Los almacenes de mercancías y vías de maniobras, depósito de maquinaria y coches y los talleres de reparación, se instalarán en las dos últimas manzanas del plano del ensanche, situadas entre la prolongación de la calle Easo y el monte San Bartolomé.

Si se lleva a cabo el proyecto de ésta en este emplazamiento, que reúne todas las condiciones de amplitud, situación y comodidad para todos los servicios, se encontraría en el centro de la población, contigua a la nueva iglesia en construcción, a la vista de la Avenida de la Libertad de la que solo distará 200 metros y con cómodo y espacioso acceso por la calle Urbietta.

Los solares situados en las inmediaciones de la estación, aumentarían considerablemente en precio, pues en ellos pueden construirse o instalarse fondas, almacenes de comercio o establecimientos industriales. Lo mismo ha de suceder con los solares situados a proximidad del emplazamiento elegido para la estación de mercancías y talleres de construcción y reparación. En estos solares actualmente no se construye, por hallarse en el límite del ensanche y completamente separados de la parte edificada de la población; podrán ser enagenados a mucho mayor precio que en la actualidad y ofrecen ventajas para la construcción de grandes almacenes y habitaciones.

La superficie total que la Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián necesita para la estación es de 21370 m², que se descomponen así:

Terrenos de propiedad particular	5270
Terrenos de propiedad del Ayuntamiento	16100
Total	21370

Los 5270 metros particulares que es necesario adquirir, se componen de:

Edificios y construcciones	1858
Terrenos de la actual fábrica de gas	2584
Terrenos sin edificaciones	828
Total	5270

Además de la superficie indicada, hay que tener en cuenta que tal vez sea necesario expropiar la totalidad de algunas fincas que en parte deben ser ocupadas. Estas parcelas sobrantes quedarán para el Ayuntamiento, para ensanche y apertura de las calles Easo y San Martín, cediendo en cambio dicha Corporación a la Compañía igual extensión superficial.

Deduzcamos el presupuesto aproximado de la expropiación de los terrenos para la estación. Fijamos en 60 pesetas el m² de terreno sin edificar en las tres manzanas más próximas al centro de la población y en las cuales se establecerá el edificio y vías del servicio de viajeros; y en 40 pesetas m² en el resto de terreno, o sea el situado detrás del monte de San Bartolomé, en el límite del ensanche; precio que es el calculado por el Ayuntamiento al conceder la subvención acordada.

Teniendo en cuenta que los edificios ya construídos que será necesario expropiar, se componen en su totalidad de casas viejas y pequeñas, de dos pisos a lo sumo, calculamos que su precio no debe exceder de 130 pesetas el m².

El importe total de la expropiación será:

Terreno propiedad del Ayuntamiento en las tres manzanas:

3900 m² a 60 pesetas 234.000

Terreno del Ayuntamiento situado en las dos últimas manzanas

12200 m² a 40 pesetas 488.000

Terreno de propiedad particular sin edificar

3412 m² a 40 pesetas 136.480

Edificios de propiedad particular

1858 m² a 130 pesetas 241.570

Parcelas sobrantes fuera del emplazamiento de la estación que será necesario adquirir,

286 m² de edificios a 130 37.180

160 m² de terreno a 60 9.600

Importe total 1.146.830

De esta cantidad hay que deducir el importe de la subvención concedida por el Ayuntamiento y cuyo importe según lo calculado por dicha Corporación excede de 80.000 pesetas, lo supondremos en 86.000, resultando por tanto 1.146.830

Menos	86.000
-------	--------

Cantidad que la Compañía está obligada a pagar por la expropiación de los terrenos.	1.060.830
---	-----------

Esta cantidad es elevadísima y demuestra que las ventajas que para la Compañía y el público han de resultar colocando la estación en un punto tan interior de la población de San Sebastián, no puede obtenerse sino a coste de un enorme sacrificio pecuniario por parte de la Compañía.

Como las ventajas del emplazamiento son también de gran importancia para la Ciudad de San Sebastián, sería preciso para llevarlo a cabo, que el Ayuntamiento aumentara la subvención que en principio tiene acordada.

Esta cifra se refiere únicamente al importe de la expropiación de los terrenos vecinos. Pero ha de tenerse en cuenta también el presupuesto de construcción de los diversos edificios, instalación de vías, andenes, etc., cuyo presupuesto se remite adjunto al Ayuntamiento para que tenga conocimiento de lo que a la Compañía habrá de costar la construcción de la estación, los cuales están fuera de los límites de los recursos de la Compañía, siendo por lo tanto necesario que la Corporación acuerde aumentar la subvención en la debida proporción con el importe de las obras.

El emplazamiento proyectado obliga a la Compañía a construir una estación cuyas proporciones, aspecto y decoración no desdigan del sitio en que han de hallarse situados, ni de los demás edificios públicos de la Ciudad, viéndose por lo tanto obligada la Compañía a gastar una cantidad mucho mayor que si se construyera en punto más alejado del centro de la población.

Creemos necesaria alguna explicación acerca del trazado de la vía, desde el punto llamado Morlans hasta San Sebastián.

La línea cruza la ensenada de Morlans, dejando completamente libre el emplazamiento de la nueva fábrica de gas, que se está construyendo en la actualidad. A partir de este punto, el trazado seguirá la orilla del río Urumea, adosando la explanación del ferrocarril al muro que sostiene el paso de peatones llamado de la Fuente de la Salud, por el lado del río y sin ocupar nada de dicho paseo.

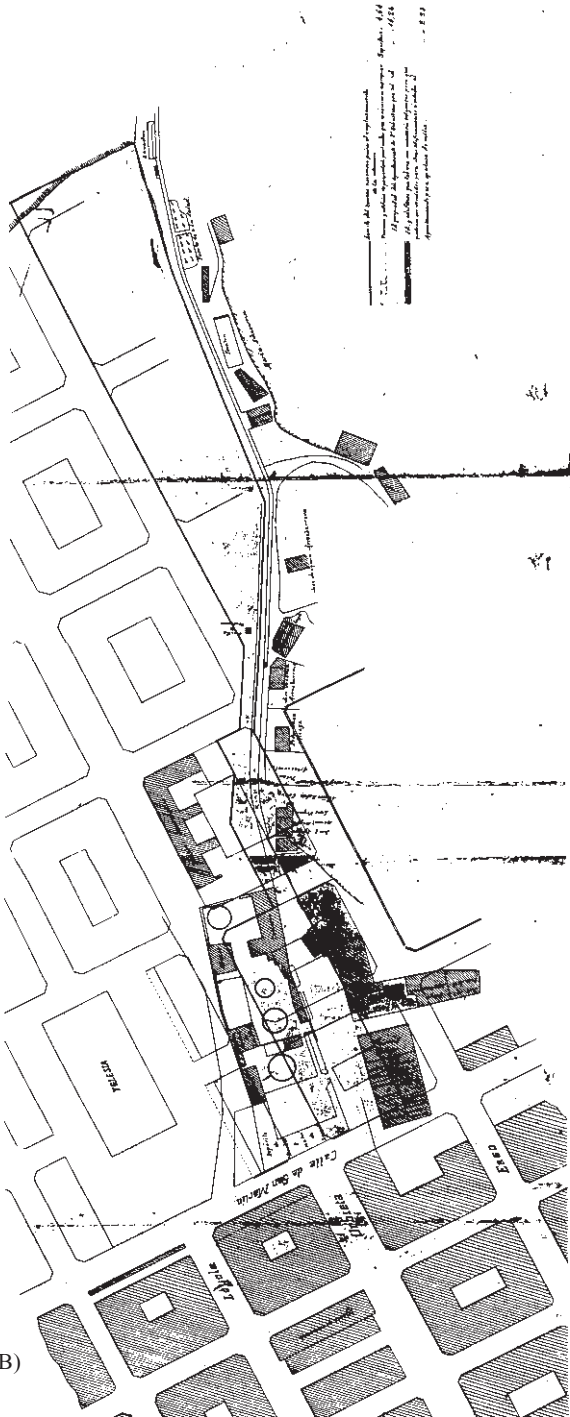


IMAGEN (AB)

Este trazado obliga a desviar la carretera de servicio de la nueva fábrica de gas, cuya desviación se hará a cargo de la Compañía del ferrocarril. La vía quedará por lo tanto establecida entre el paseo de la Fuente de la Salud y la nueva carretera, completamente independiente y aislada de ambas vías.

Bilbao 18 de Noviembre de 1892

El Ingeniero Director. José L. Torres Vildosola.

Presupuesto aproximado de obras para la ejecución de la estación de San Sebastián.

Según detalle, asciende a 220.410 pesetas.

El 30 de Noviembre, 37 propietarios y vecinos de los barrios de Amara y San Martín se dirigen al Ayuntamiento. Que habiéndose enterado de las noticias relativas a la construcción de la estación del ferrocarril de la costa en esa zona, en larga carta razonada piden al Ayuntamiento que acepte el proyecto de la Compañía para la instalación en esa zona, que ha de ser beneficioso para todos.

2 de Enero de 1893. Informan al Ayuntamiento las Comisiones de Obras y Hacienda, una vez estudiada la comunicación del Presidente del Consejo de Administración de la Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián.

Admiten las Comisiones que ningún nuevo dato se aduce en la memoria y planos que ahora se presentan para que se modifiquen las razones que se tuvo para conceder la subvención a la Compañía, de la faja de terreno ofrecida.

Hoy se hallan persuadidos que los terrenos que se ofrecían a la Compañía, tienen bastante más valor que el de 80.000 pesetas entonces calculadas, gracias a la construcción de las Escuelas, la Iglesia y el proyectado Instituto, y a la próxima desaparición de la actual fábrica de gas, resultando que esa subvención de gran importancia es superior a la que se dió al ferrocarril del Norte, que tantos beneficios ha traído a San Sebastián.

La situación económica de VE con ser satisfactoria, no es tan desahogada como para que no halle dificultades si ha de hacer frente a las grandes necesidades de esta Ciudad en su creciente desarrollo, teniendo en vías de ejecución obras tan costosas como las fábricas de tabacos y de gas, nuevas escuelas, etc. y en proyecto el puente sobre el Urumea, el aumento en la dotación de aguas potables, la apertura de calles en San Martín y otras, siéndole por tanto sensible desprenderse de recursos convenientes para atender a aquellas.

Aunque entienden las Comisiones que la Ciudad de San Sebastián, contribuyendo con la subvención antes citada, ayuda de modo importante

a la ejecución de la nueva vía férrea, creen las Comisiones que VE podría hacer que el auxilio se concediese en la forma que la misma expresa.

Dicho proyecto debería ajustarse a las siguientes consideraciones.

Se refieren a lo estipulado en su anterior informe de Abril de 1892, al cual añaden otras particularidades.

En ningún caso podrá exceder la suma que la Municipalidad reconozca a la Compañía, en concepto de construcción de la estación del ferrocarril, de las 285.069 pesetas que, según documento suscrito por el Arquitecto Municipal, importan los 2850,69 metros de construcción, no pasando por tanto de la referida cantidad el importe de la subvención o ayuda que la Corporación concede a la Compañía. Este importe no se satisface en metálico, sino que son sumas que se reconocen como valor de los terrenos que se entregan a la Compañía.

En relación con las permutas necesarias en las manzanas 40 y 57 del ensanche, la Compañía debería satisfacer el importe de sus respectivos terrenos, a la familia Martiarena.

Se extienden en particularidades sobre terrenos, permutas, obligaciones y demás condiciones.

Añaden que creen conveniente se establezcan además de los pasos a nivel en las calles que cruza la vía, otros pasos superiores para que los peatones no tengan que esperar a que los guardas abran los rastrillos o cancelas.

El día 3 de Enero, el Oficial letrado comunica al Presidente de la Comisión de Hacienda, sobre su consulta si las leyes autorizando la construcción del ferrocarril afecta a la ocupación de calles o vías de población.

La vigente ley de ferrocarriles declara el derecho de los concesionarios a ocupar gratuitamente los terrenos de dominio público necesarios para el camino y sus dependencias. En la ley de ferrocarriles de 25 de Abril de 1860 se aclara que en los terrenos concedidos y que pueden disponer los concesionarios, no están incluidos los bienes comunes y propios de los pueblos. Por lo tanto, las vías públicas urbanas no están sujetas a la cesión gratuita decretada por la ley de ferrocarriles.

Esto en cuanto a las calles existentes ya. En cuanto a los en proyecto, que se supriman por la construcción del ferrocarril, entiende el que suscribe que el abono procede se verifique al propietario del terreno que habrá de ocupar la calle.

El 16 de Febrero, el Presidente del Consejo de Administración de la Compañía, responde al Ayuntamiento que a la Compañía le es imposible comprometerse a cumplir las condiciones impuestas por el Ayuntamiento, y se ve en el caso de renunciar al proyecto.

Nuevo emplazamiento de la estación en Amara

El 11 de Marzo de 1894, ante la imposibilidad de construir la estación en la zona de San Martín, un año después el gerente de la Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián., Eduardo de Aznar y Tutor, vecino de Bilbao, se dirige al Ayuntamiento de San Sebastián en una larga carta de la que suscribimos.

El Ayuntamiento de San Sebastián respondió generosamente a la Compañía con el fin de acercar la estación al pueblo, sacándola de las cercanías del túnel de Morlans, en donde el proyecto oficial la colocaba.

Se concedía terrenos para implantar la vía, en una extensión que pasaba de cuatro metros de ancho por 600 de longitud. Pero la Compañía no pudo aceptar porque aquella zona de terreno no respondía por su forma a las necesidades del proyecto, pues exigía una mayor anchura, aunque en menor longitud.

Se han estudiado diversos proyectos, obedientes a la idea de internar la cabeza de la línea en el centro de la población. Fué preciso desistir y alejar la estación del centro de la población, pero manteniéndose a toda costa dentro del casco del ensanche.

En tales condiciones, se ha elegido el proyecto que presentamos y que ocupa las dos manzanas nº 67 y 69 y la calle transversal que las separa, en el ensanche de Amara. Pertenecen por completo al Ayuntamiento, su situación es conveniente porque a ella puede llegar la línea sin alterar el plan del ensanche, sin cortar ni cerrar ninguna calle.

Su acceso desde la población es fácil cuando se ejecuten las calles de Urbietta, Pedro de Egaña, y aceptable la distancia al centro de la población y más lo será mañana, a medida que el ensanche de Amara vaya realizándose.

El emplazamiento elegido no es el mejor, porque estas líneas prestan mayor beneficio a las poblaciones cuanto más se acercan a su centro, pero siendo aceptable es el más económico y el que menos sacrificios exige al Ayuntamiento.

Pide que el Ayuntamiento ceda gratuitamente a la Compañía, las dos manzanas 67 y 69.

El 22 de Mayo, las Comisiones de Obras y Hacienda explican que la concesión gratuita de las manzanas 67 y 69 están en el límite del sacrificio a que puede llegar VE, y de aquí que se fije en 2000 m² la transferencia gratuita de terreno.

Se están haciendo terraplenes sobre el río o en espacio del mismo a que alcanza el proyecto de VE y conviene llamar la atención de la Compañía sobre este particular.

La Compañía del ferrocarril podrá ocupar temporalmente la superficie que estime necesaria en las manzanas 67 y 69 de la calle de Pedro de Egaña, en parte intermedia entre ambas y la de Amara, en la zona del ensanche de esta Ciudad, para instalar la estación y accesorios. No implica pues aquella ocupación la transmisión de dominio.

El valor actual de la indicada superficie se fija a razón de 45 pesetas m². Satisfará la Compañía el interés del 4 1/2 % anual correspondiente a la cantidad que resulte.

Si la Corporación Municipal exigiera que la Compañía deje libres dichos terrenos, deberá hacerlo, quedando obligada a trasladar a otros la estación, vías y dependencias. Terminadas las obras del ferrocarril, desde esta Ciudad hasta Elgoibar y puesta en explotación toda la línea, el Ayuntamiento adjudicará gratuitamente a la Compañía los 2000 m² de terreno.

El 19 de Mayo, el Concejal Pedro Aguinaga dirige un extenso escrito al Ayuntamiento en relación con el informe de las Comisiones de Obras y Hacienda y las manzanas 67 y 69. Expresa su rotunda disconformidad con la solución que proponen las Comisiones, por considerarlas perjudiciales a los intereses del Municipio.

Que no se ha especificado en estudio que debe hacer la Compañía, para apreciar el tráfico probable de viajeros y mercancías que espera se realice, pues este dato esencial debe servir de base para aquilatar los elementos de vida que la línea Elgoibar San Sebastián habrá de producir a esta Ciudad y si los beneficios obtenidos con ello compensaba la subvención.

Son manifiestos los inconvenientes de la vecindad de una estación de ferrocarril, por las molestias que el ruido, el humo y otras causas inevitables producen siempre, y en todas partes se ha procurado alejar las estaciones del centro de las poblaciones. Emplazar la estación en las manzanas 67 y 69 del ensanche de Amara, traerá como consecuencia fatal e inmediata, la depreciación del valor de las manzanas 66 y 68 y las demás que en su proximidad posee este Municipio.

La estación sacrificará el sitio que solicitan, pues los solares próximos a ella irán subiendo de precio con la construcción de las Escuelas de Amara, la nueva Parroquia y el nuevo Instituto; la estación alejará a los compradores y los solares no alcanzarán los precios que en caso contrario debería esperarse.

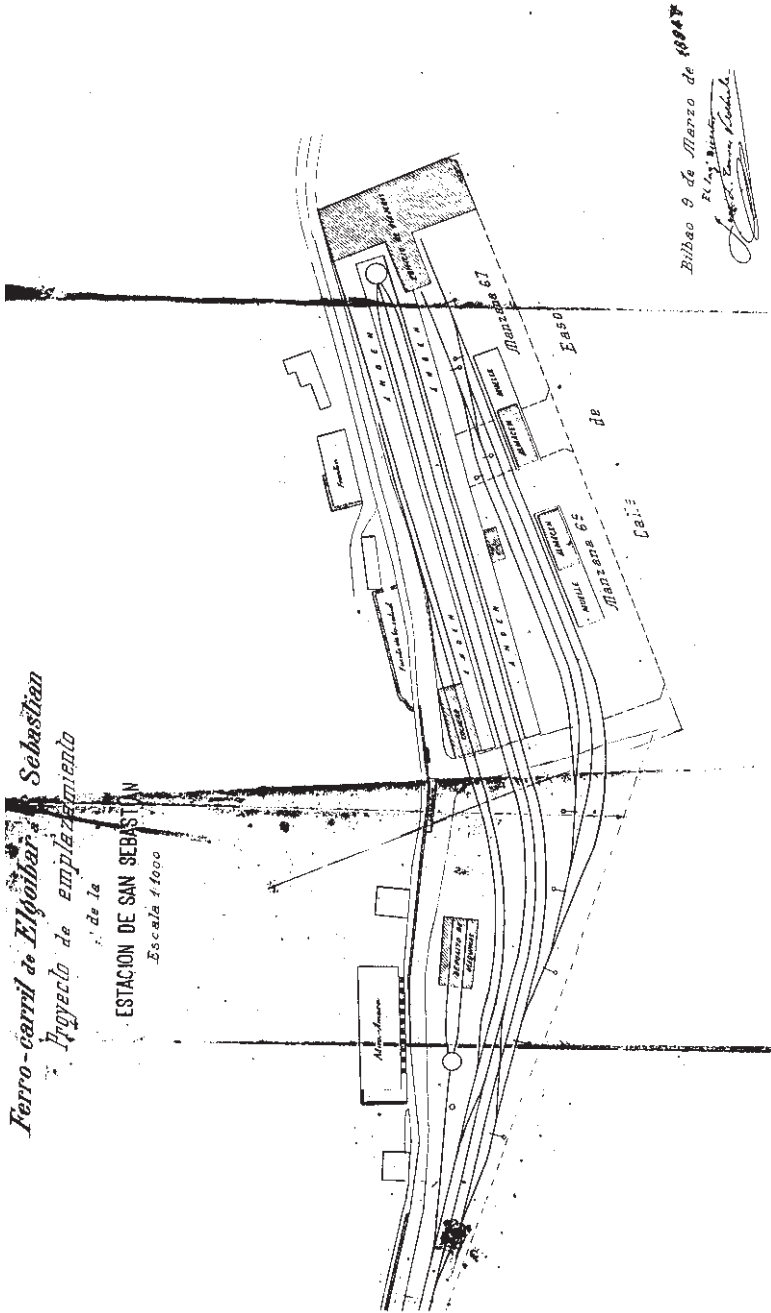


IMAGEN AD

Si a pesar de las razones expuestas, el Ayuntamiento aprueba la conveniencia de emplazar la estación en las manzanas 67 y 69, pide este Concejal que la subvención que se acuerde no sea en cesión gratuita de los 2000 m², sino en enagenación a cambio de obligaciones de la Compañía.

En sesión del día 29 de Mayo se aprueba la proposición de las Comisiones, con el voto en contra del Sr. Aguinaga.

Por RO del 30 de Noviembre de 1896 expedida por el Ministerio de la Gobernación, se aprueba en todos sus términos el convenio acordado por el Ayuntamiento en 29 de Mayo de 1894, autorizando a arrendar a la Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián por el precio anual de 20.305,62 pesetas las manzanas 67 y 69 del ensanche de Amara, con las garantías y condiciones que se estipulan en dicho convenio y para cuando la línea completa se halle en explotación, ceder por vía de subvención a la Empresa 2000 metros de terreno.

El 6 de Junio de 1894, la Compañía acusa recibo y dará comienzo inmediatamente a las obras.

El 25 de Junio, la Comisión de Obras, entre otras indicaciones, señala que el camino de carros para el servicio de la fábrica de gas, construido por VE, así como el de peatones que se dirige a Morlans, han sido cortados por la concesionaria del ferrocarril. Se signifique a la Compañía que se deje en debida forma dichos caminos, para que el Municipio prosiga con el expediente.

10 de Julio. La Compañía del ferrocarril acepta las condiciones impuestas para la ocupación temporal de los terrenos para situar la estación y participa que ha dado las órdenes para que el contratista proceda al arreglo del camino del gasómetro como estaba antes y ruega se le indique dónde se ha de situar el barracón que posee en dichos terrenos el Municipio.

El 26 de Julio, comunicación de la Comisión de Hacienda y Obras, referente a la ocupación por la Empresa del ferrocarril, de las manzanas 67 y 69 del ensanche y a las condiciones a que ha de ajustarse.

- 1^a. Que se ponga de manifiesto al público el proyecto de contrato con la Compañía dicha.
- 2^a Que se consienta ocupe la Compañía las manzanas 67 y 69 del ensanche, trozo de la calle intermedia y de la lindante por el Sur con la segunda de dichas manzanas, aunque bien entendido que ello no causa estado ni otorga derechos de ninguna especie.
- 3^a Que se entienda completado el acotamiento de terrenos con la superficie que se fija aproximadamente en 1200 m² del trozo de la calle Amara, que corresponde por el Sur a la manzana 69 y en su

caso y día, lo que ésta, la 67 y calles transversales cojan al actual camino.

El plano acotado respeta el trozo de camino actual a Morlans, limitando hasta él, por el lado Oeste, la superficie demarcada, lo que no parece indebido al efecto de la ocupación temporal.

- 4ª. Que se dé lugar a la traslación por la Compañía, de la barraca municipal existente en la manzana 69, a la 68.

Si la Compañía puede mantener en la calle Easo una pendiente que descienda hasta el nuevo solar de la mencionada barraca, VE no debe exigir se eleve la rasante a nivel de dicho solar, mas si fuere de necesidad para la misma Compañía terraplenar la citada calle, habrá de entenderse que la Compañía terraplene el propio solar a satisfacción del Ayuntamiento.

Se pone en discusión este informe en el Ayuntamiento. Se presentan ciertas divergencias entre varios Concejales, y en definitiva se añade al informe una indicación del Sr. Elosegui. Que la Compañía se atenga a lo relativo a la extensión de las marismas o terrenos que ocupare, al plano aprobado por VE o que no avance en otros no comprendidos en él, pues produciría la anulación del contrato

En informe del Arquitecto Municipal Nemesio Barrio, se señala que las manzanas citadas ocupan una superficie de 8825 metros.

7 de Agosto. El Alcalde pedáneo de Zubieta comunica que la Compañía del ferrocarril está construyendo el puente de paso sobre el camino vecinal, dejándolo en la anchura que tenía y con una elevación que no alcanza a dos metros. Conviene que se habilite en las condiciones que sean del caso.

El 14 de Agosto el Ayuntamiento pasa la comunicación a la Compañía..

El 28 de Agosto se habla en sesión del Ayuntamiento sobre estas diferencias respecto al paso inferior del ferrocarril que cruza el camino vecinal o carretera que se dirige al barrio de Zubieta, diferencias que se discutieron con la Compañía, consiguiéndose ganar la altura, de acuerdo con el empeño de los vecinos del barrio. Además, la Compañía se ha obligado a hacer un apeadero en el sitio designado por los vecinos.

17 de Octubre. Nota del Arquitecto Jose Goicoa. El terraplén que la Empresa del ferrocarril ha ejecutado en la ensenada de Morlans, viene a dejar los terrenos restantes del Ayuntamiento en una forma irregular, no ya solo por la curva de la vía, sino por las diferencias de nivel entre aquellos puntos en que está hecho el relleno y otras partes bajas que quedan sin rellenar.

Indica cómo puede hacerse según plano. El Ayuntamiento pagó por esos terrenos a razón de 2,20 pesetas m² y siendo 1980 los metros que ocupa, importa 4.356 pesetas, cantidad que debe exigirse a la Compañía por la ocupación de esos terrenos.

27 de Octubre. El representante de la Compañía pide autorización al Ayuntamiento para extraer arena de terrenos de propiedad particular en Amara, para el relleno del emplazamiento de la estación, y cruzando dichas vías algunos terrenos propiedad del Ayuntamiento, cuyos terrenos son en dicho arenal de Amara, solicita autorización para colocar la vía.

La Comisión de Obras dice que se puede acceder, siempre que la vía sea portátil y quede levantada en el término de 15 días.

El 15 de Diciembre se expuso al público para su examen el expediente con la Compañía, sin que en el plazo de 20 días se presentaran reclamaciones.

18 de Diciembre. La Comisión de Hacienda y Obras examina el expediente del proyecto de contrato con la Compañía

Después de varias consideraciones, apuntan que la Compañía y el Ayuntamiento convendrán con ocasión del saneamiento o terraplén sobre el Urumea, lo que se estime del caso por razón de los derechos de cada parte.

En el plano hay marcada desde el perfil 25 una línea hasta la vega de Santiago, atravesando la ría. Hay trazada a unos 290 metros, desde el perfil 25, una línea que sigue por la orilla izquierda de la regata de Santiago, con un lema que dice "Traza del proyecto". La Comisión no se hace cargo de lo que esta vía significa y habrán de salvarse los derechos de VE.

El 27 de Diciembre el Ayuntamiento denuncia el mal estado en que ha quedado la barraca o cerrado para los carros de limpieza y extracción de materias fecales, y el mal estado del paso a nivel en el camino del gasómetro. Se dan 15 días a la Compañía para su arreglo.

El 19 de Enero de 1895, el Jefe de Limpieza denuncia que la Compañía tiene amontonados los railes en el terreno intermedio de la calle San Martín y el paseo del Urumea, y convertido en un vertedero inmundos, en el que es imposible la limpieza.

Que la Compañía traslade los railes a otra parte. Ese punto debe aparecer tanto más aseado por estar pegante al camino que atraviesa el paseo al puente de madera que conduce a la estación del ferrocarril del Norte y es de muchísimo tránsito.

También se denuncia a la Compañía que los obreros que trabajan en las obras del ferrocarril, por la parte de la Amara, se permiten sin recato

alguno, hacer sus aguas mayores y menores en punto tan concurrido como el paseo de los Fueros, donde se encuentran los railes de la Compañía.

21 de Enero. La Compañía acusa recibo de las reclamaciones y pondrá remedio a ello.

30 de Enero. Al representante de la Compañía se le recuerda la obligación que tiene de solicitar del Ministerio de Fomento, la autorización para poder construir el apeadero de Zubieta.

13 de Febrero. Se remite para su aprobación al Gobernador Civil de Guipúzcoa el proyecto de replanteo del primer kilómetro del ferrocarril de San Sebastián a Deva, con el informe de la Comisión de Hacienda y Obras.

El 28 de Marzo, el Presidente del Consejo de Administración de la Compañía del ferrocarril, Eduardo de Aznar y Tutor, comunica al Alcalde que se han ejecutado las obras de traslado de la barraca, las de afirmado y sostenimiento de taludes en el camino y paso a nivel de la fábrica de gas, por lo cual pide sean recibidas las obras.

El 4 de Mayo el Arquitecto Jose Goicoa, examinadas las obras, dice que pueden ser recibidas. Y el 7 de Mayo, la Comisión de Obras es conforme y se aprueba ese día en la sesión del Ayuntamiento.

El 9 de Abril de 1895, el periódico La Voz de Guipúzcoa presenta una reseña firmada por Angel M^a Castell, dando cuenta que a las 12 del mediodía de ayer se inauguró la línea San Sebastián a Zarauz. El barrio de Amara ofrecía una animación extraordinaria. La gente se agolpaba en las empalizada que cierra las vías del nuevo camino férreo a Zarauz.

En los andenes había muchas señoras que fueron a presenciar la bendición de las locomotoras y a dar brillantez con su presencia al acto solemne; y esperaban los invitados que eran las autoridades civiles, militares y populares, el Diputado a Cortes por Zumaya, ingenieros, clero, jefes de los Cuerpos de guarnición, individuos del Consejo de Administración de la Compañía, prensa, etc.

Un día espléndido contribuyó a dar lucimiento al acto. En el andén se improvisó un altar y el arcipreste Sr, Urizar, asistido de otros sacerdotes avanzó hasta la vía.

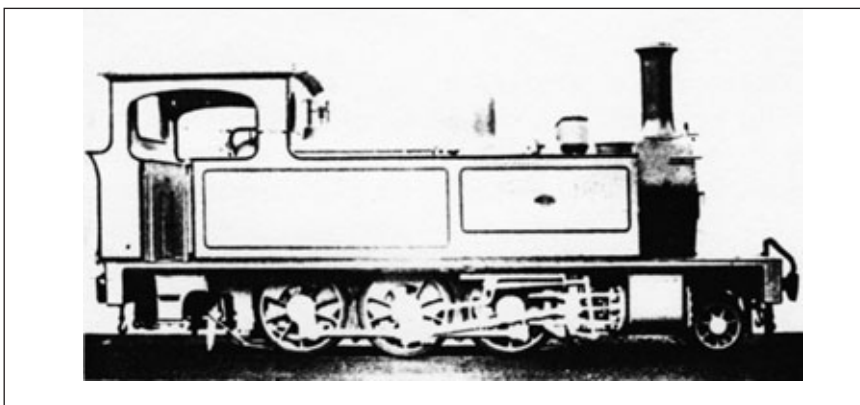
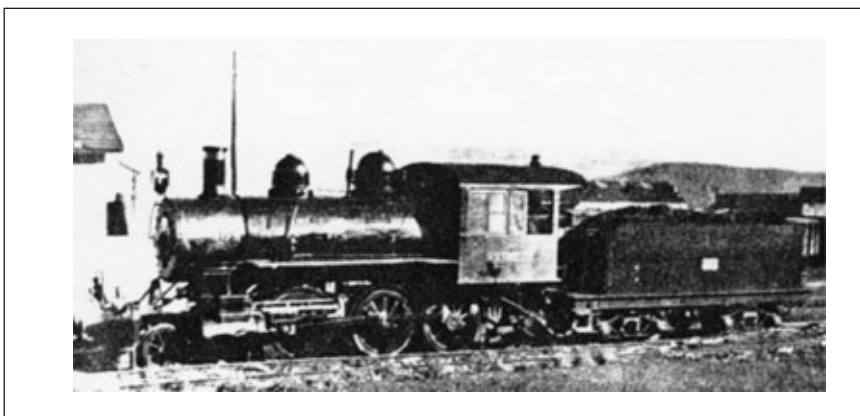
La campana de la estación dio la señal; la banda del Regimiento de Valencia entonó un himno, multitud de cohetes anunciaron a la población del acontecimiento y tres locomotoras engalanadas con guirnaldas y banderas, avanzaron majestuosas, lanzando estrepitosos silbidos y haciendo estallar bajo sus ruedas multitud de petardos.

La vía sale en línea recta por la margen izquierda del Urumea hasta llegar a Morlans, donde toma la derecha, salvando el primer puente para internarse en la montaña, dejando a la izquierda el pintoresco valle de Loyola.

Pronto encuentra el túnel que en línea curva salva el monte de Ayete; es el más largo de la línea. Mide 845 metros y apenas salidos de él vemos a la izquierda un muro de contención elevado con contrafuertes. Llega la locomotora a Irubide que lo atraviesa con un túnel de 150 metros para dar frente al valle de Zubieta.

Sigue detallando el trayecto hasta Zarauz, así como las inauguraciones y festejos en los pueblos que atraviesa el ferrocarril. En Zarauz se sirvió un espléndido banquete, con invitados de San Sebastián y demás pueblos.

Puede asegurarse que el viaje se hará en unos 45 minutos. Hoy comenzará un servicio diario de cinco trenes, dos a la mañana y tres a la tarde.



F.C. Elgóibar-San Sebastián, (ET-FV)



A la izquierda de la foto la vía del ferrocarril, entre la estación y la fábrica de gas. AF

El 23 de Setiembre, el Alcalde se dirige al Ministro de la Gobernación, solicitando la autorización para las obras del ferrocarril.

Se recibe la autorización el 30 de Noviembre.

31 de Octubre de 1896. Informe de la Comisión de Hacienda al Ayuntamiento.

Que de acuerdo con los acuerdos establecidos por el Ayuntamiento y la Compañía el 26 de Julio de 1894, desde esa fecha comenzó a correr el plazo anual de la renta de los terrenos que ocupan las manzanas 67 y 69 y parte de las calles Pedro Egaña y Amara. La superficie suma 10025 m², cuyo valor fijado anteriormente a razón de 45 pesetas m², asciende a 451.125 pesetas, a cuyo capital corresponde un interés anual ya acordado del 4 1/2 %, o sea 20.300,62 pesetas anuales.

Esta cantidad correspondiente al primer año no ha sido satisfecha el 27 de Julio del año pasado; ni tampoco la del corriente año, segunda anualidad, sumando ambas 40.601,24 pesetas, hallándose la Compañía en descubierto.

Tampoco ha abonado el valor de los terrenos de Morlans, inmediatos al gasómetro, que fueron adquiridos por el mismo, de los cuales ocupa dicha Empresa 2274 m², que al precio de 2,20 pesetas metro, que satisfizo el Municipio al comprarlos, tiene un valor de 5.002,80 pesetas.

Es oportuno recordar a la Compañía que el acuerdo consigna que el pago se hará por anualidades vencidas y sería garantizado por la Compañía con el depósito del necesario número de obligaciones hipotecarias, a cuya cláusula no se ha dado cumplimiento.

El 4 de Febrero de 1899, los representantes de la Compañía responden a la reclamación del Ayuntamiento, disculpándose por la tardanza, motivada por causas importantes. Que la Empresa ha atravesado por circunstancias críticas, que han mejorado sensiblemente y proponen para abono de la deuda lo siguiente:

- 1º. La Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián, reconoce a favor del Ayuntamiento de San Sebastián, el total de tres anualidades, desde el 1º de Julio de 1895 o sea 81.202,48 pesetas.
- 2º. Para pago de dicha cantidad, la Compañía entregará 162 obligaciones hipotecarias y 202,40 pesetas en metálico.
- 3º. Estas obligaciones devengan un interés anual del 6%, pagaderos por semestres vencidos.
- 4º. Siendo este convenio oneroso para esta Compañía y poco o nada conveniente para el Ayuntamiento, estipulan otro nuevo más equitativo, más claro y más sencillo, sobre estas bases:
 - A) El Ayuntamiento, una vez obtenida la correspondiente obligación, venderá libremente a la Compañía el terreno ocupado por las manzanas 67 y 69 del ensanche de Amara y el trozo de calle comprendido entre ambas, que asciende a 8825 m² que a 45 pesetas metros suma 397.135 pesetas.
 - B) El pago se hará primero con 159 obligaciones en el acto de firmar la escritura de venta; segundo, 159 obligaciones al año siguiente y sucesivos hasta el completo pago.
 - C) Se garantiza este pago, depositando en el Banco de España de esa Ciudad, todas las obligaciones, de donde podrá el Ayuntamiento ir retirando a medida que vayan venciendo sus respectivos plazos.
 - D) Como de no ocurrir accidentes o circunstancias imprevistas, la línea quedará totalmente concluída y abierta antes de que se haya de abonar los últimos plazos, se descontará de estos el

importe de los 2000 metros que gratuitamente cede el Ayuntamiento a título de subvención.

Detalle que presenta el 20 de Febrero, el Arquitecto Jose Goicoa, sobre los terrenos de propiedad del Ayuntamiento, ocupados por la Empresa del ferrocarril, según plano.

Manzanas 67 y 69 y calle intermedia, deduciendo chaflanes.	8820 m ²
Calle del extremo meridional del ensanche.	840
Suman	9660 m ²
En la ensenada de Morlans, terrenos del gasómetro	1981 m ²

Tasación de estos terrenos

800 m ² de la manzana 67, fachada a la plaza, a razón de 73 pts. m.	58.400
1240 m ² de la manzana 67 fachada a la calle Easo a razón de 67 pts. m.	83.080
1000 m ² de la manzana 69 fachada a la calle Easo a razón de 63 pts. m.	63.000
890 m ² de la manzana 69 fachada a la calle Easo a razón de 57 pts. m.	50.730
5730 restantes a razón de 40 pts. m.	229.200
9660 m ² en total que suman	484.410 pesetas
1981 m ² en Morlans a razón de 2,50 pts. m.	4.952,50
11641 m ² total general	Suman 489.362,50 pesetas

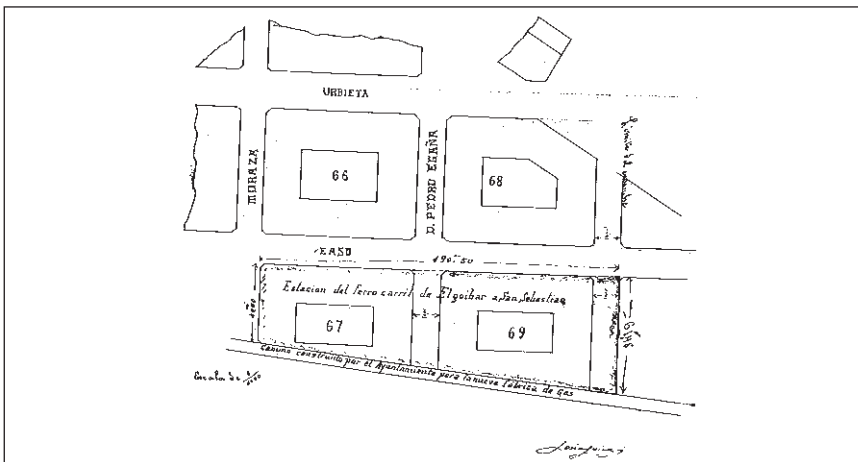


IMAGEN AG

7 de Marzo. Informe de las Comisiones de Hacienda y Obras, respecto al convenio con la Compañía, acerca de los terrenos ocupados por la Empresa.

Suplica la Compañía que de común acuerdo se formule un nuevo contrato por considerar el subsistente oneroso para la Compañía, así como también que por esta Corporación se le venda por 45 pesetas m² el terreno que ocupa la Estación, vías y otras dependencias del ferrocarril

Que las Comisiones de Hacienda y Obras, después de repetidas conferencias, celebradas con los representantes de la Compañía, medición y tasación de los terrenos objeto del contrato, de común acuerdo han formulado el proyecto de bases, según las condiciones señaladas en Febrero para el nuevo contrato, y la valoración efectuada por el Arquitecto Jose Goicoa.

El pago de esa cantidad 489.362,50 pesetas se hará entregando la Compañía a la firma del convenio, 160 obligaciones hipotecarias, otras 160 obligaciones cada año en los tres años siguientes y el quinto año 178 obligaciones y 362,50 pesetas en metálico.

Queda aprobado en sesión del Ayuntamiento de este día.

El 29 de Marzo, la Compañía comunica la aprobación por el Consejo de Administración, del plan presentado y que se proceda a redactar la correspondiente escritura.

16 de Mayo. Sesión del Ayuntamiento, con la presidencia del primer teniente de Alcalde en funciones de Alcalde, D. Jose Marqueze, dieciséis Concejales y tres asociados.

Dada cuenta del proyecto de bases del nuevo contrato con la Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián, aprobado el 7 de Marzo.

El Concejal Sr. Pavía, después de hacer varias manifestaciones en contra de las bases propuestas por la Comisión, presenta las siguientes enmiendas:

- 1^a. Que se proceda a nueva tasación de los terrenos, teniendo en cuenta los perjuicios causados al Ayuntamiento.
- 2^a. Que el pago de los terrenos por la Compañía del ferrocarril se verifique entregando de una vez directamente al Ayuntamiento todas las obligaciones.
- 3^a. Que se fije a la Compañía como máximo un plazo de tres años para la construcción de la estación, advirtiéndole que de no hacerlo, perderá el derecho de los 2000 metros de terreno que el Ayuntamiento da en concepto de subvención.

El Sr. Azaldegui aboga también por las dos últimas enmiendas, que a su juicio el Ayuntamiento no tiene las debidas garantías con el depósito en el Banco de las obligaciones para el caso de un fracaso, pues en caso de una quiebra no se considerarán esas obligaciones como propias, y por tanto la entrega debe hacerse al contado, directamente al Ayuntamiento, sin la graduación de los más años.

El Sr. Lerchundi opina igual.

El Sr. Lasquibar cree que deben darse facilidades a una Compañía que empieza, y no poner trabas.

El Sr. Rezola considera más factibles esos bonos que los anteriores, aunque no llenan todas las exigencias; el nuevo convenio es mejor. No le parece mal las enmiendas de Pavía y Azaldegui.

El Sr. Echenique dice que se podrían ceder los terrenos a la Compañía, obligándole a hipotecarlos hasta que entreguen todas las obligaciones.

Declarado suficientemente discutido el punto, se pone a votación la primera enmienda del Sr. Pavía. Resulta 1 a favor y 19 en contra. Puesta a votación la segunda enmienda, salen en pro 12, en contra 8. Queda aprobada la enmienda. La tercera enmienda del Sr. Pavía también se aprueba con 2 votos en contra.

Con cuyas dos enmiendas quedan aprobadas las bases del nuevo contrato, en todo cuanto no se oponga a lo dispuesto en las mismas, y se levanta la sesión.

El 19 de Mayo se comunica al Presidente del Consejo de Administración de la Compañía del ferrocarril, el resultado de la sesión, haciendo constar que el pago de los terrenos se verifique entregando de una vez directamente al Ayuntamiento todas las obligaciones, y que se fija a la Compañía el plazo máximo de tres años para la construcción de la estación.

El 21 de Agosto, la Comisión de Hacienda celebra varias conferencias con el Consejero de la Compañía, respecto a la modificación de las bases B y C. De la primera están de acuerdo y la segunda, o sea el plazo de construcción en tres años, dada la situación económica de la Compañía, calculan que necesitarán quince años para realizar la estación, sin que quepa reducirlo en nada, aunque de poder hacerlo lo abreviarán.

La Comisión cree que eso no afecta a lo esencial del asunto y entiende que no debe ser causa de que se fustre el proyecto tan beneficioso para ambas partes, y debe el Ayuntamiento aceptarlo.

El 3 de Octubre se aprueba en sesión de la Junta Municipal, aunque expresando varios Concejales que el plazo de quince años es excesivo.

La estación había sido construída apresuradamente y las instalaciones quedaron con carácter provisional. Se levantó un gran edificio de una sola planta y estructura de madera con cerramiento en ladrillo y cubierta a dos aguas. Junto a este gran barracón, que reunía los más diversos servicios, como taquillas, sala de espera, bar, facturación de equipajes y mercancías de gran velocidad, así como los despachos para el Jefe de estación, telégrafo y otros. Además de otros edificios menores como talleres, almacenes de mercancías de pequeña velocidad, casillas de guarda agujas, etc.¹⁷.



IMAGEN (AH)

El 5 de Diciembre, el Sr. Resines comunica a la Corporación que la Compañía del ferrocarril ha entregado 162 obligaciones hipotecarias y 202,48 pesetas en metálico, correspondientes a las 81.202,48 pesetas que figuraban en el proyecto anterior, y que han sido depositadas en la Caja de Ahorros Municipal.

17 de Mayo de 1900. Escritura de venta ante el Notario José Francisco Orendain de San Sebastián, por el Ayuntamiento de San Sebastián y la Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián, de terrenos sitos en el punto de Amara de esta Ciudad.

Son objeto de este contrato, concretamente.

17. Juanjo OLAIZOLA. Revista la Fuente de la Salud.

Manzana nº 67, de 3654 m² 95 c. que confina al N. por la calle Moraza, al Sur calle Pedro Egaña, E. calle Easo y O. camino público que conduce a la fábrica de gas.

Manzana nº 69, de 4455,67 m², linderos al N. calle Pedro Egaña (trozo que se suprime) S. calle meridional del ensanche, E. calle Easo y O. camino a la fábrica de gas. Trozo de la calle Pedro Egaña, comprendido entre las manzanas 67 y 69; tiene 700 m², linderos N. manzana 67, S. manzana 69, E. calle Easo y O. camino a la fábrica de gas.

Trozo de vía pública aún sin nombre, designada calle meridional del ensanche; 849,38 m², linderos N. manzana 69, S. terrenos del ferrocarril Elgoibar San Sebastián y del Ayuntamiento de San Sebastián, E. calle Easo, O. camino de la fábrica de gas.

Tienen en junto 9660 m² y constituyen una sola finca; confina al N. calle Moraza, S. terrenos de la Compañía del ferrocarril y del Ayuntamiento, E. calle Easo y O. camino a la fábrica de gas.

Una porción de terreno, finca rústica en el punto llamado Morlans, de 1981 m²; confina N. con terrenos propios del Ayuntamiento, S. con vías del ferrocarril, E y O. terrenos del Ayuntamiento.

Que el Ayuntamiento adquirió las manzanas 67 y 69 a D. Juan Siese y Hermanos Zavala, en escritura del 20 de Abril de 1987, quedando de dominio del Ayuntamiento.

El precio estipulado es de 489.362,50 pesetas

El Alcalde recibe en este acto 362,50 pesetas en dinero y las restantes 489.000 pesetas en 978 obligaciones hipotecarias del mencionado ferrocarril, en bloques de 160 obligaciones, con cupones vº 1 de Julio de 1900 hasta Julio 1905.

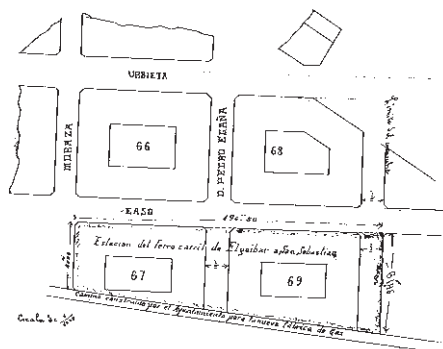


IMAGEN (AI)

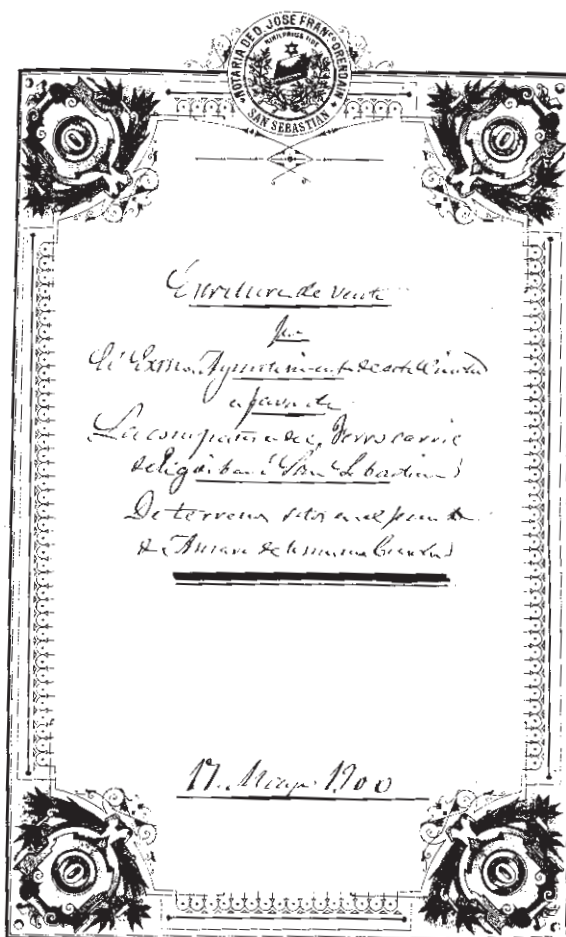


IMAGEN 10

14 de Febrero de 1902. Los Ingenieros de la Compañía del Tranvía San Sebastián a Hernani y del ferrocarril San Sebastián a la frontera francesa, se dirigen al Alcalde de San Sebastián solicitando la aprobación del proyecto de construcción de un puente marino para respetar las servidumbres de navegación y desagüe a los arroyos Morlans y de Santiago, a través de la explanación de las vías de los expresados tranvías y ferrocarril, en la confrontación de la fábrica de gas del Ayuntamiento.

Teniendo presente la imposibilidad de habitar, por razón de los desmontes llevados a cabo para explanar terrenos para la fábrica de gas, se

encuentra la casa denominada Beroguchi, propiedad del Ayuntamiento y situada en el escarpe del monte de Puyo, sin acceso alguno y amenazando derrumbarse sobre el camino de servicio de la finca del Sr.Arteaga, piden permiso para demoler la citada casa, por cuenta de las Compañías, con la obligación de entregar al Ayuntamiento el maderamen, la cubierta y el material de puertas y ventanas, con la condición de que se les permita el préstamo de las tierras del monte para practicar los terraplenes del río Urumea para las dos líneas.

El puente marinero consta de un tramo metálico de siete metros de luz. El intradós (superficie cóncava del arco o bóveda) de las cuchillas queda a una cota de 4,50 metros sobre la bajamar viva. Se proyectan dos canales para los dos arroyos antes citados, excavados en el terreno ocupado por los taludes revestidos que sostienen el paso público contiguo a la fábrica de gas. El ancho de la solera de los canales será de tres metros al nivel de la bajamar viva. Se proyecta un nuevo camino carretil para el servicio de las riberas, puesto que el actual que cruza a nivel el paseo, queda ocupado por las obras proyectadas.

20 de Febrero, informe de Marcelo Sarasola, Ingeniero de Obras Municipales.

Examinado el plano presentado por la Compañía, observo que la vía del ferrocarril a la frontera, arranca un poco al sur de las últimas agujas del ferrocarril Elgoibar San Sebastián, y algo más al norte que el paso a nivel de la carretera que va al gasómetro. Ocupa esta carretera hasta el origen de la rampa, y separándose veinte metros del puente de Morlans, pasa a ceñirse a la ladera de Puyo, entrando en la vega de Loyola en suave curva por delante y casi al contacto de los caseríos Portucho y Juanindegui, tratando de evitar el cauce de la marisma por su parte ancha, quedando en libertad el Municipio para realizar el ensanche que tanto le preocupa por esas marismas, cuya concesión se halla acordada en principio.

La realización de esta vía lleva consigo la construcción de dos puentes para el paso de las aguas de los arroyos Morlans y Anoeta. Se ha buscado evitar cimentaciones sobre fango y buscando roca firme. Proyéctase a este fin desviar el arroyo Morlans, pero creo sería conveniente encauzarlo para evitar un rincón sucio. Nada hay que objetar a la disposición del pontón del arroyo Anoeta, pues aunque resulta muy brusca la variación de dirección de las aguas, son estas en muy exigua cantidad.

El trazado ocupa la carretera del gasómetro a partir del paso a nivel hasta la rampa, y la Empresa del ferrocarril San Sebastián a la frontera se propone sustituir por otra que presente iguales condiciones. El cierre de la carretera actual junto al paso a nivel, no ocasiona daño alguno ni lesiona intereses.

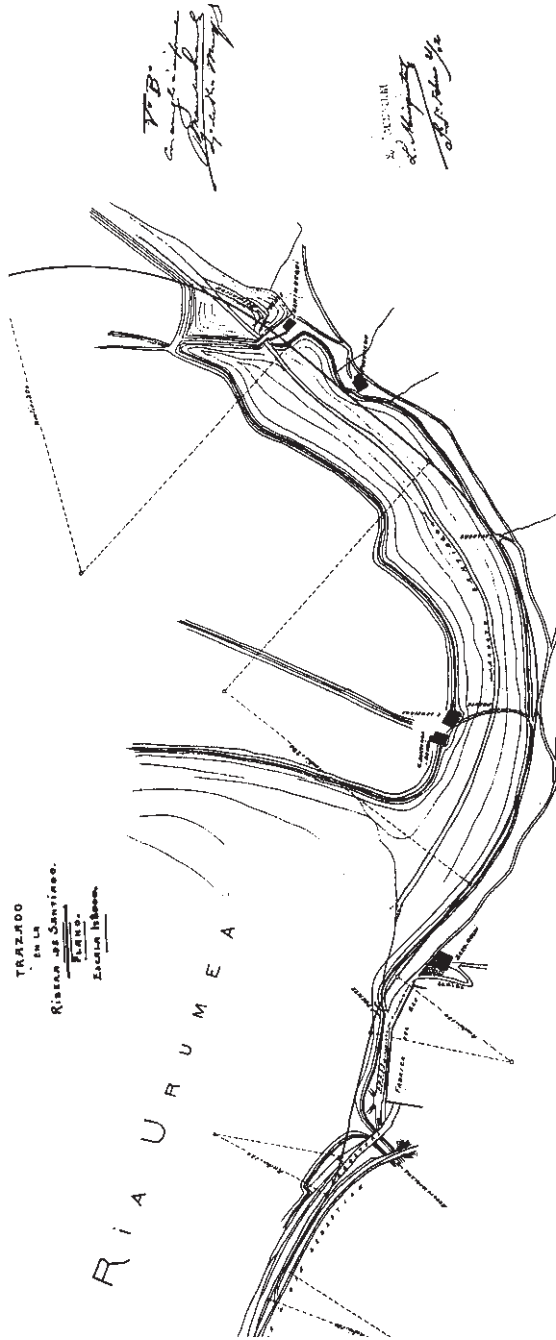


IMAGEN AK

No veo inconveniente alguno en acceder al derribo gratuito de la finca Beroguchi, entregando al Municipio el maderamen, cubierta y cuanto pueda ser útil.

El 3 de Marzo, la Comisión de Obras es conforme con el informe del Ingeniero y propone al Ayuntamiento se aprueben los planos de la Compañía.

Así lo aprueba en sesión del día 4.



IMAGEN AJ. Los caseríos Juanindegui y Portucho citados en el informe del Sr. Sarasola y que figuran en el plano del Trazado de la Ribera de Santiago.

El 23 de Abril de 1906, el Ingeniero Jefe de la 1ª División, comunica el Real Decreto de esta fecha.

Visto el proyecto de estación común para las dos líneas San Sebastián Deva y San Sebastián frontera francesa, presentado por los dos concesionarios de estas líneas, de común acuerdo, tomando por base la actual estación de la primera de dichas líneas, con ampliación de servicio motivada por la segunda.

Se acuerda que dichas Compañías de ferrocarril entablen las gestiones que correspondan ante el Ayuntamiento de San Sebastián, a fin de que éstas puedan solucionar su petición.

16 de Diciembre de 1911. Escrito dirigido al Alcalde de San Sebastián por Francisco Alfonso y Goñi, vecino de Bilbao, Subdirector de la Compañía de Ferrocarriles Vascongados, sucesora legítima de la extinguida Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián y subrogada en sus derechos y obligaciones por contrato de fusión otorgado el 5 de Noviembre de 1906 y aprobado por RO del 28 de Agosto de 1908, quien expone.

Que en sesión del 3 de Octubre de 1899 se aprobó un convenio entre esa Corporación y la extinguida Compañía del ferrocarril Elgoibar San Sebastián, la cesión gratuita a su favor, en concepto de subvención, de 2000 m² de terreno o su equivalente, bien en obligaciones de la misma entidad ferroviaria o bien en metálico.

Hasta la fecha, el Ayuntamiento no ha cumplido el compromiso y propone el firmante le sea aumentado a 3351,50 metros los 2000 comprometidos.

El 23 de Febrero de 1912, el Letrado, emitiendo el informe que se le pide, respecto a la proposición de la Compañía de Ferrocarriles Vascongados, pasa revista a los acuerdos anteriormente suscritos con la Compañía. Que efectivamente el día que se abrió a la explotación la línea, se debería haber hecho efectiva la subvención, devolviendo el importe de los 2000 metros.

Por lo que se refiere a la proposición de la Compañía, sobre los 3351,50 metros, si el Ayuntamiento cree conveniente aceptar, necesita autorización del Gobierno, conforme al artículo 85 de la Ley Municipal, pues afectan a terrenos del Municipio.

3 de Julio de 1913. El Director Gerente de la Compañía de Ferrocarriles Vascongados, Julio de Igartua, se dirige al Alcalde, remitiéndole plano de coches automotores y remolques que la Compañía ha de poner en circulación, desde la estación de Zarauz hasta la Plaza de Guipúzcoa de esta Ciudad y viceversa.

Tanto los motores como los remolques, son elegantes y no han de decir de los demás tranvías que circulan por la Ciudad. Son accionados por motor de gasolina. No hay por tanto humos. Dichos coches circularán de Amara a la Plaza de Guipúzcoa y viceversa, por la línea del ferrocarril eléctrico de San Sebastián a Hernani, a partir de la segunda quincena del corriente mes de Julio.

Pide autorización para circular por las calles de San Sebastián.

El 23 de Julio, de acuerdo con el informe del Ingeniero de Obras Municipales, se aprueba en sesión de este día.

En Agosto de 1912, para cumplimentar la cláusula del contrato de venta con el Ayuntamiento, la Compañía acordó convocar concurso de proyectos para el edificio de viajeros. Se adjudicó al Sr. Eizaguirre y se le encargó la redacción del proyecto para su traslación al Ayuntamiento.

3 de Septiembre. Informa la Comisión de Obras que la Compañía del ferrocarril ha presentado el proyecto de construcción de la nueva Estación de Amara. Este proyecto puede obedecer al deseo de la Compañía, a cumplir el compromiso que con VE tiene contratado, de construir la Estación definitivamente en un cierto plazo, y conociendo las peticiones de vecinos de aquel barrio para que se construya la estación en terrenos más apartados del lugar que hoy ocupa, se podría tal vez satisfacer los deseos de todos si se pudiese trasladar la Estación actual a otro punto.

La Comisión propone se inste a la Compañía para que diga si es factible el traslado y si lo fuese, ver la forma, modo y tiempo necesario para hacerlo, y en su consecuencia la prórroga que se pudiera conceder para el cumplimiento del contrato actual.

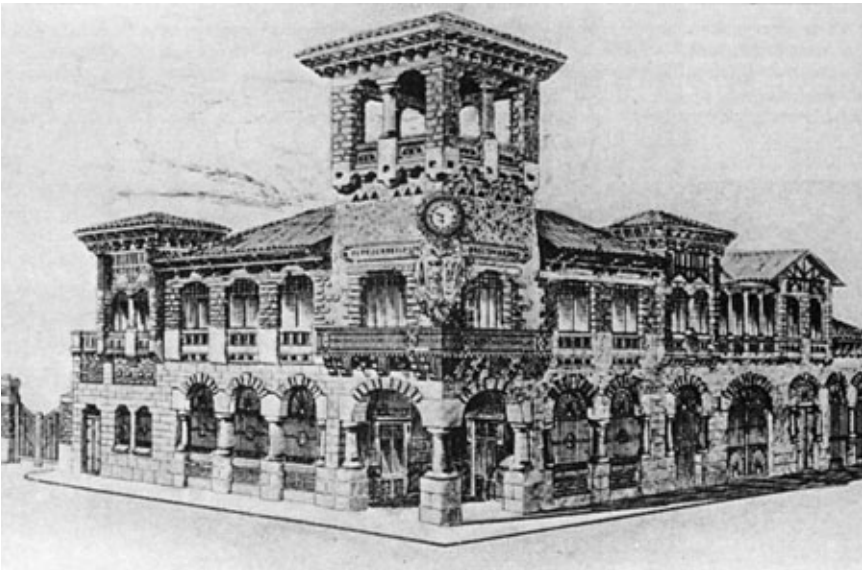


IMAGEN AL Proyecto de nueva estación de Amara (S.S.) de los ferrocarriles Vascongados presentado en concurso en el año 1912

Queda aprobado, con voto en contra del Sr. Torres, que cree que todo esto no es mas que el medio de alargar el plazo para la construcción de la Estación.

El 15 de Octubre, el Concejal Sr. Asqueta, en la sesión del Ayuntamiento, advierte que la construcción de la Estación por parte de la Compañía, tiene un plazo que expira en 1915 y si no lo hace, tendrá que revertir los terrenos, y sobre esto se está tratando.

El mes de Marzo de 1914, la Compañía presenta al Ayuntamiento el estudio de un nuevo emplazamiento, con las condiciones de que los terrenos sobrantes al retirarse la Estación quedarían en propiedad del Ayuntamiento Que éste proporcionaría el nuevo terreno necesario para la construcción de la Estación y se debería comprometer a construir por su cuenta todo lo proyectado en los plazos remitidos: andenes, vías, edificios, etc. y cedería gratuitamente la propiedad de los mismos a la Compañía..

8 de Abril de 1914. Informa la Comisión de Obras. que ni por la forma ni por el sacrificio que supone para el pueblo de San Sebastián, puede aceptarse la proposición de la Compañía para el nuevo emplazamiento de la Estación de Amara, y debe desecharse esa proposición, dejando cortadas todas las negociaciones.

El Sr. Luzuriaga expresa que el asunto ha pasado por muchos contratiempos porque la Compañía entiende las cosas a su manera. Los vecinos de la calle Easo suplicaron que se trasladase más allá la Estación del ferrocarril, y como en efecto interrumpe el ensanche que trata de llevarse a cabo en Amara, se autorizó a que se hicieran gestiones con la Compañía y empezaron las conferencias.

Se les envió el nuevo reglamento y transcurrió el tiempo. En cuanto al nuevo proyecto que ha presentado la Compañía en el nuevo emplazamiento propuesto, ha causado mal efecto porque para un presupuesto de Estación en el emplazamiento actual de 200.000 pesetas, han presentado otro que costaría de dos millones y medio a tres millones de pesetas, para que lo haga a su cuenta el Ayuntamiento, cuando los terrenos que quedarían para el Ayuntamiento no valen 1.800.000 pesetas, lo que ha parecido absurdo

Se les presente la siguiente enmienda. El Ayuntamiento no puede aceptar ninguna solución a base de que todas las obras sean a sus expensas. Si la Compañía desea otras soluciones y quiere presentarlas, puede hacerlo en el plazo de dos meses, entendiéndose ampliado el plazo en que la Compañía tiene que construir la Estación, hasta que presente nueva solución.

Se acuerda que la nueva Estación debe realizarse en el plazo de quince años, próximo ya a expirar. Se transcribió a la Compañía el informe de

la Comisión de Obras del 4 de Septiembre, referente a la instalación de la Estación a otro punto, en vista de las peticiones de los vecinos.

La Compañía contesta que no le convenía alejarse, aunque está dispuesta a estudiar el asunto.

El 1 de Junio, la Compañía del ferrocarril San Sebastián a la frontera francesa, solicita permiso para la instalación provisional de un muelle y almacén de mercancías, en tanto se resuelva con la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados el asunto del emplazamiento y construcción de la nueva Estación de Amara.

Se le contesta que la construcción que se levante dependerá de la suerte que corra el asunto del emplazamiento y construcción de la nueva Estación de Amara ya en período de estudio con la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, teniendo por tanto la obra carácter provisional.

El 13 de Enero de 1915, la Compañía del ferrocarril ha presentado un nuevo proyecto de emplazamiento de la Estación de Amara, proyecto que comprende tres soluciones denominadas A B y C

La Comisión de Obras, después de ver el informe del Ingeniero y Arquitecto de Obras Municipales, estima que entre las soluciones presentadas, la que lleva la letra A puede ser el punto de partida para la negociación del Ayuntamiento con la Compañía. Pero antes estima se dirija a la Compañía del ferrocarril de San Sebastián a la frontera , para que dé su aprobación a la solución A, pues está en la misma zona .

Se entablan discusiones entre los Concejales.

El Sr. Torre dice que el Ayuntamiento ha cumplido con la Compañía sus compromisos, pero no así la Compañía que quedó en construir la Estación para Mayo de 1915. Hoy no puede desenvolverse, pues nadie podía suponer el incremento que iba a tomar, y en el proyecto que presenta tiene que gastar más de dos millones y pide auxilio. Opina que no se debe aceptar, pues considera que sin subvención, la Compañía vaya a hacer un gasto de dos millones.

El Sr. Navas dice que se trata de consultar a la Compañía de la Frontera, caso de que el Ayuntamiento aceptara el proyecto A, y ello no implica aprobación de ese proyecto, porque se subordina al plan de ensanche que se apruebe; no debe haber inconveniente en aceptar el informe.

El Sr. Luzuriaga manifiesta que el Ayuntamiento dio a esa compañía 2000 m² de terreno y concedió un plazo para que hiciera una Estación en consonancia con los edificios de San Sebastián, cuyo plazo expira en Mayo de este año; hace dos años presentó el correspondiente proyecto para esa construcción, donde está enclavada la actual, pues los vecinos solici-

taron que se emplazara en otro punto. La Comisión estudió el asunto y aunque años atrás se creyera conveniente ese lugar para Estación, ahora no se considera así, y se invitó a la Compañía a que presentara un proyecto de vías, materiales, etc.

La Compañía insistió en ejecutar la Estación donde se encuentra en la actualidad, y por fin, en vista de los deseos del Ayuntamiento, ha presentado tres proyectos, los que la Comisión considera que la A es la mejor.

Se aprueba el informe con dos votos en contra.

5 de Febrero. La Compañía del ferrocarril a la Frontera francesa ha contestado afirmativamente al acuerdo del día 13 de Enero.. La Comisión de Obras es de parecer se acuse recibo, dejando para más adelante la resolución que en ella se establece.

19 de Enero de 1916. El Ayuntamiento no concedió el emplazamiento de la Estación. La Compañía presenta otro proyecto, pero como el punto señalado afecta al nuevo ensanche de Amara, está supeditado a él.

7 de Marzo de 1917. La Comisión de Obras ha estudiado detenidamente los proyectos de la Compañía del ferrocarril y de acuerdo con los técnicos Balanzart y Alday, encuentra que aunque el proyecto A es el más aceptable, al Ayuntamiento no le conviene la aceptación de este emplazamiento porque está situado en la parte más estrecha de unión de los dos ensanches y no se habrá conseguido más que retirar a 200 metros todos los inconvenientes que tiene la Estación actual, que es un borrón para San Sebastián.

Estudiados los nuevos emplazamientos que pudieran señalarse para la Estación, la Comisión de Obras encuentra que el único punto en que el Ayuntamiento podría consentir su construcción, sería en el barranco de Morlans, conforme al dictamen de la Junta Técnica que informó en el concurso de proyecto para la nueva Estación de Amara. Así se propone se haga saber a la Compañía, que el Ayuntamiento vería con gusto la Estación situada en ese lugar.

Así se mejoraría la línea, porque se evita el paso a nivel y la gran pendiente de arranque, siempre que fueran de cuenta de la Compañía la ejecución de las obras y gastos de traslado. Si la Compañía no aceptase este sitio, el emplazamiento de la Estación de Amara sería el mismo de la actualidad.

El 16 de Mayo, la Compañía contesta al acuerdo del Ayuntamiento del 7 de Marzo, aduciendo varias razones de orden técnico y administrativo para rehuir la idea de establecer la Estación de Amara en terrenos de Morlans, y aboga por la fijación de esa Estación en otro sitio y presenta soluciones.

La Comisión de Obras estudiado el problema cree que si no puede señalarse Morlans, por las dificultades que para ello existen, lo conveniente para el Ayuntamiento, ya manifestado anteriormente, que el emplazamiento de la Estación sea el mismo que en la actualidad y por tanto se estudiarán los planos presentados en su día por la Compañía.

28 de Noviembre. La Comisión de Obras estudia los planos presentados por la Compañía para el mismo emplazamiento y considera que responden al objeto que se destinan, y visto el informe del Arquitecto Municipal, cree la Comisión que puede aprobarse.

Un Concejal discrepa, ya que esos planos a su parecer no responden por su monumentalidad ni estética a una Ciudad como San Sebastián que tiende a adquirir edificios que sin salirse de la armonía que deben guardar con los próximos, sean verdaderamente importantes por su gusto arquitectónico y fábrica. Opina que se solicite de la Compañía nuevos planos más conformes con el carácter de construcción de San Sebastián.

El Sr. Cruz reconoce que el edificio propuesto es bonito pero no es propio para ese sitio. En Bilbao no luce y le parece que aquí sería un borrón.

La Comisión de Obras no tiene otro remedio que aprobar, pues no ha de desdecir de los edificios que le rodean, en los que no hay nada de ornato. El Jurado escogió el que más le gustó. No podemos obligar a que la Compañía presente otro.

Se aprueba el informe con ocho votos en contra.

6 de Febrero de 1918. La Compañía del ferrocarril ha contestado al acuerdo del Ayuntamiento de aprobar los planos presentados para la instalación de la Estación de Amara, diciendo que el 23 de Julio de 1903 en que hicieron aquella .presentación, hasta el 28 de Noviembre último en que se aprobaron por VE dichos planos, han ocurrido tantas alteraciones en los precios de los materiales y dificultades en su adquisición, que no permiten realizar las obras hasta tanto que las circunstancias anormales desaparezcan, por lo que estiman ante este caso de fuerza mayor, que es de justicia y equidad se les otorgue los medios necesarios para que puedan emplear su compromiso en condiciones normales.

La Comisión de Obras no puede informar sobre esta cuestión sin tener más datos de juicio y cree que se debe pedir a la Compañía concrete la fecha en que puede darse comienzo a aquel plazo, pues en la indeterminación en que deja su proposición, es difícil sino imposible que pueda dar cumplimiento a sus exigencias en el tiempo y condiciones apetecidas.

Así la estación primitiva, el barracón de madera y ladrillo, quedó en servicio durante muchos años.



IMAGEN AM

El Ingeniero Municipal, Juan Machimbarrena, en un libro publicado en 1945 y en el capítulo correspondiente a la Estación de Amara, resumía y concretaba la situación en que quedó la cuestión.

Era obligación contraída por la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados, ante el Ayuntamiento, la sustitución del actual barracón de Amara por una verdadera estación construída de fábrica en el mismo emplazamiento. A ese efecto había destinado la Compañía una cantidad del orden de 400.000 pesetas e incluso había celebrado un concurso de proyectos cuya adjudicación llegó a efectuarse.

Todo esto sucedía en la segunda decena del corriente siglo. Por aquel entonces había tenido lugar el primer concurso de proyectos para el ensanche de Amara y con este motivo, el Jurado dictaminador de los proyectos, emitió un dictamen unánime, propugnando por el traslado de la estación de Amara al llamado caño de Morlans, junto a la fábrica municipal de gas.

Coincidiendo con la emisión de ese dictamen técnico, la Compañía disponíase a comenzar las obras de la nueva estación en el emplazamiento de la barraca provisional, pero entonces el Ayuntamiento, impresionado por el informe del Jurado, se opuso resueltamente, buscando un aplazamiento durante el cual estudiar a fondo la definitiva ubicación del edificio.

La Compañía del ferrocarril no lo entendió así y si desistió de emprender la construcción de la obra proyectada, levantó acta notarial de la oposición Municipal contra su propósito de erigir la estación.

Han pasado alrededor de treinta años desde entonces, y en ese largo período, lo que primitivamente era un humilde barracón provisional, levantado en un descampado de las afueras de la ciudad, se ha trocado a fuerza de tiempo, abandono y ausencia de todo entretenimiento, en algo intolerable, en un verdadero desprestigio, tanto para la Compañía del ferrocarril, obligada a construir la estación, como para el Ayuntamiento que pacientemente lo ha soportado.

En ese largo tiempo, la población se ha extendido, ha rodeado el vetusto pabellón y lo que antiguamente pudo permitirse por su ubicación alejada de la zona urbana y su carácter provisional, hoy resulta inadmisibile.

En Septiembre de 1943 el mismo Ingeniero Machimbarrena por deseo del Ayuntamiento, presentó un estudio de edificación de la estación, con tres posibles soluciones en el emplazamiento actual. Tampoco tuvo continuidad.

Y termina su estudio señalando que la Empresa del ferrocarril estaba obligada a sustituir el barracón provisional por una estación definitiva y sería pueril pretender que esta obligación quedó cancelada por el episodio del acta notarial.

Si hasta ahora se han guardado por el Ayuntamiento a esa Entidad ferroviaria complacencias exageradas, ha podido en parte ser debido a la consideración de su endeble y a veces angustiosa situación financiera. Hoy la situación ha cambiado y no existen razones ni pretextos para demorar el cumplimiento de una obligación que no puede ser más lógica: la de construir la estación que falta en el lugar del trayecto tal vez más importante del ferrocarril¹⁸.

Transcurrieron los años y la estación primitiva, el viejo barracón seguía allí mismo. Hasta que ya definitivamente y después que en 1982 el Ayuntamiento de San Sebastián impulsara el viejo asunto de la renovación, el proyecto tomó visos de realidad.

El proyecto fue planteado por la Sociedad Pública Ferrocarriles Vascos S.A. con el acuerdo del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco y el Ayuntamiento de Donostia.

El Arquitecto Xabier Unzurrunzaga fue el responsable del proyecto, así como autor del plan de ordenación de la nueva Plaza de Easo, lugar donde siempre estuvo implantada la estación. El edificio y su entorno era el adecuado a la categoría y dignidad de los edificios colindantes. Desaparecía para siempre el vetusto barracón.

18. Juan MACHIMBARRENA Urbanismo aplicado. San Sebastián presente y futuro. Madrid 1945, pp. 237, 249.

Las obras dieron comienzo en 1988 siendo oficialmente inaugurada el 27 de Junio de 1990. El coste total de la obra fue de 481.253.164 pesetas y fue sufragado en su totalidad por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco¹⁹.

Epílogo

La historia del ferrocarril no tiene fin; en estas páginas sólo hemos conocido su prehistoria, los primeros balbuceos.

Los adelantos de la técnica también han afectado grandemente al ferrocarril. Las pesadas máquinas de vapor, fueron evolucionando hacia locomotoras más ligeras, más potentes y veloces; luego vinieron los trenes eléctricos, con diseños cada vez más modernos y elegantes. En nuestro tiempo, ya se comienza a establecer los trenes de alta velocidad, y se habla de la posibilidad de ferrocarriles sin rieles.

Precisamente el proyecto de tren de alta velocidad que ha de afectar a nuestro territorio, supondrá en algunas zonas la instalación de nueva línea férrea y las consiguientes obras de terraplenado, túneles y otros, que afectarán sensiblemente a nuestro entorno, ya bastante saturado de vías de comunicación, fábricas y roturas ambientales.

Se ha planteado que el tren de alta velocidad tenga su estación en Astigarraga, y San Sebastián se una a ella con un tren o tranvía lanzadera.

Y se establece en seguida la pregunta. ¿No luchará y trabajará el Ayuntamiento de San Sebastián, como sus antecesores en el siglo XIX, para que ese tren pase por nuestra Ciudad?

En los comienzos de proyectos de ferrocarriles en España, hacia 1850, cuando se confirmó el trayecto de Madrid a Irún por San Sebastián, en esta historia puede verse cómo los donostiarras y guipuzcoanos se esforzaron denodadamente hasta conseguir que el ferrocarril pasara y tuviera estación en San Sebastián.

Aprendamos la lección; la ciudad, el Ayuntamiento y sus fuerzas vivas, han de procurar por todos los medios que el tren de alta velocidad venga a San Sebastián. Lo que hace 150 años se consiguió, hoy cara al siglo XXI, en el de la alta tecnología, ¿quedará la ciudad al margen?

19. MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL. Información por e-mail. ARCHIVO MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN. Sección D. Obras. Negociado 13. Ferrocarriles. Expedientes 1778.2 - 1979.11,12 - 1981.1,2,3. 1985.2,12,15. Actas de Sesiones. 1890 a 99 - 1913 a 18.

Bibliografía

Ferrocarril del Norte

- ARCHIVO FUNDACION DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES. Madrid.
- BARRENA, Elena. Libro Hemen de la Kutxa.
- COMIN Y OTROS. Francisco. *150 años de la historia de los ferrocarriles españoles.*
- ENCICLOPEDIA AUÑAMENDI. Volumen XIII. *Ferrocarril.*
- GONZALEZ PORTILLA, MONTERO Y OTROS. *Ferrocarriles y desarrollo. 1856-1914.* Universidad del País Vasco. Bilbao 1995.
- MACHIMBARRENA, Juan. *Urbanismo aplicado. San Sebastián presente y futuro.* Madrid 1945.
- OLAIZOLA, Juanjo. *Gipuzkoako trenak.* Bertan. Diputación Foral de Guipúzcoa. Departamento de cultura 1995.
- REDER. Gustavo. *Historia de la tracción a vapor en España. Tomo II. Locomotoras del Norte.* Madrid 2000.
- ARCHIVO MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN. Sección D. Obras. Negociados 8.12.13.14. Actas de sesiones.

Ferrocarriles Vascongados

- ENCICLOPEDIA AUÑAMENDI Volumen XIII. *Ferrocarriles Vascongados.*
- MACHIMBARRENA, Juan. *Urbanismo aplicado. San Sebastián presente y futuro.* Madrid 1945.
- MUSEO VASCO DEL FERROCARRIL. Información por e-mail.
- OLAIZOLA, Juanjo. *La estación de Amara.* Revista la Fuente de la salud.
- SALMERON Y OLAIZOLA. *Ferrocarriles Vascos.* Barcelona 1990.
- ARCHIVO MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN. Sección D. Obras. Negociado 13. Actas de sesiones.

Procedencia de las ilustraciones

FERROCARRIL DEL NORTE

- A HISTORIA DE SAN SEBASTIAN. Gómez Piñeiro y Saez García. Diputación Foral de Guipuzcoa. Departamento Economía y Turismo 1999, p. 226.
- B ARCHIVO MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN (AMSS) Sección D. Negociado 13. Expediente 1976.7.
- C ARCHIVO GENERAL DE GUIPUZCOA. TOLOSA. JD IT 622 G 4.

- CC SAN SEBASTIAN EN LA TARJETA POSTAL. Paco Barrio, p. 106.
- D GRABADOS Y PLANOS. Arbelaz, p. 119.
- E DOCUMENTOS CARTOGRAFICOS-HISTORICOS DE GUIPUZCOA. Vol. I Piñeiro, Orella y otros, p. 217.
- F FOTOS DEL AUTOR.
- G DE BILBAO A SAN SEBASTIAN. Fernando Altube. Caja de Guipuzcoa 1987.
- H FOTO DEL AUTOR.
- I AMSS. S D. N 14. E 1975-21.
- J ENCICLOPEDIA AUÑAMENDI. Vol. XLIII, p. 408.
- K ENCICLOPEDIA AUÑAMENDI. Vol. XLIII, p. 396.7.
- L HOMENAJE A JOSE BERRUEZO. Caja Ahorros Municipal de SS. 1989, p. 84.
- LL ARCHIVO IÑAKI AGUIRRE.
- M AMSS.
- N SAN SEBASTIAN EN LA TARJETA POSTAL. Paco Barrio, p. 43.
- Ñ RECUERDO DEL VAPOR EN RENFE. Laurence G Marshall 1998.
- O AMSS. SD. N 8. E 1961.4.
- P COLECCIÓN J. L. SANCHEZ.
- Q FRAGMENTOS DE LA AUTOBIOGRAFIA DE UN NONAGENARIO. Manuel Celaya, p. 113.
- R FOTOTECA KUTXA. 1426- 24 (2)
- S AMSS. SD. N 13. E 1979.7
- T SAN SEBASTIAN EN LA TARJETA POSTAL. Paco Barrio, p. 42.
- U SAN SEBASTIAN EN LA TARJETA POSTAL. Paco Barrio, p. 42.
- V AMSS. SD. N 12. E 1991.6
- X COLECCIÓN J.L. SANCHEZ.
- Y FOTOTECA KUTXA 29-32 (1581.1).
- Z AMSS. SD. N 12. E 1992.1.
- AA FOTOTECA KUTXA 436. 26 (70591.11).
FERROCARRILES VASCONGADOS.
- AB AMSS. SD. N 13. E 1979.11.
- AC AMSS. SD. N 13. E 1981.1.

AD AMSS.

AE FERROCARRILES VASCOS. Salmerón y Olaizola.

AF FRAGMENTOS DE LA AUTOBIOGRAFIA DE UN NONAGENARIO.
Manuel Celaya, p. 103.

AG AMSS. SD. N 13. E 1985.15.

AH REVISTA LA FUENTE DE LA SALUD.

AI AMSS.

AJ EL URUMEA Y LOS PUERTOS DONOSTIARRAS . Ricardo Izaguirre.
Pasajes San Pedro, p. 24.

AK AMSS. SD. N 13. E 1985.15.

AL ENCICLOPEDIA AUÑAMENDI. Vol XIII, p. 328.

AM COLECCIÓN J: L. SANCHEZ.

DONOSTIAKO EGIA AUZOA

Joseba INTXAUSTI

Egiatarrei bi hitz

1998ko udaberrian, Etxearen zenbait ospakizun zela eta, Egia-Atotxako frantziskotarren komentuaren historia labor bat presta ote zitekeen galdetu zidaten. Asmoak ekar zezakeen lanaren zamaz gehiegi ohartu gabe, baietz erantzun nuen, eta orduan hartutako bideari jarraiki dator orain Donostiako Egia Auzoa deritzan idazlana, hau da, Auzoko eta Auzoaren historia laburtu bat.

Galdera edo eskaera hura, ordea, ohar jakin batekin heldu zitzaidan: Auzoaren egoera ezagututa, komeni zen idazkia elebiduna izatea. Egia esan, elebitasun hori nolakoa izan zitekeen ez zegoen orduan oso argi: Liburu osoan, bi hizkuntzatan testu bera errepikatuz, ala bakoitzean informazio ezberdin eta elkar-osagarriak emanez, esaterako.

Iradokizun haren emaitza dira bi testu bikiok: bata hau bera, Donostiako Egia Auzoa deritzana (eta Buletin honeta kaleratzen dena), eta bestea, berriz, Dk. Camino Institutuko monografia donostiarretan erdaraz azalduko dena: Un Convento en la Ciudad. Crónica del siglo XX deitu duguna.

Beti pentsatu izan dut, nahitaezko elebitasun ofizialetatik aparte, testu bat bera bi hizkuntzatan emateak ez garamatzala ezer zuzenetara euskararen normalizazioan, eta horrelako edizioek arruntki elebitasun endekatu bat dakarkigutela. Beraz, bestelako biderik hartzea erabaki nuen: Komentuarenari erdaraz heldu, eta Auzoko historiari euskaraz.

Donostian ez ditugu Auzoen historia asko; gehiago dira Hiri osoari begira egindako lan historiografikoak, beste azterlan berezituago horiek baino. Gainerakoen kasuan bezalatsu, Hiri osokoetan, ez da falta, noski, Egiari dagokion albisterik, eta, berehala ikusiko denez, hemen behin eta berriro baliatu gara langai horietaz.

Zenbait kasutan, Donostiako Auzoek izan dute beren nortasun aitorturik mendeetan zehar, eta arrazoi historiko eta hiritarregatik ere bada-go horietaz zer esan. Bere aldetik, Hiriko historian halako nortasuna izan dutenetakoa da Egia, eta alde horixe da liburu honetan aztertuko duguna, bere urruneko sorburuetatik hasi eta gaur egunak arteko ibileran.

Liburuak bost atal nagusi ditu, ondoko itaun hauei erantzuteko: Zein izan da Auzo honen lekua Donostian, eta zein da berorren jatorrizko izaera, Erdi Arotik hona behintzat? Nolako aldakuntzak izan ditu baserriartetik bere hiritartasunera pasatzean? Zein da Egiako gizarte berria? Nola eratu da Auzoko biztanleria bere erakunde eta elkarteetan? Zein hizkuntza erabili izan ditu, eta zein da oraingo hizkuntz egoera?

Galdera larri horietan du liburu honek bere ardatza, Auzoaren nortasuna eta historia azaltzeko asmoz idatzi ditudan orrialdeotan.

Ezaguna da gaur egun Egiako auzotarrek nolako elkartasun-bilguneak dituzten, bertako biztanleei auzo-batasun bat emateko, kulturean bezala jaietan, zerbitzu sozial orokorretan bezala eliz bizitzan. Hori dena ez da izan bat-batean jaiotako zerbait, Auzoko belaun ezberdinek egindako ahalegi-nei esker sortutakoa baizik.

Esan nahi baita, Egiako gaurko egoera sozial ongi elkar-trabatu horrek bere historia izan duela, eta berorren berri ematen saiatuko naiz euskarazko liburu honetan, beste gisa batean, komentuz diharduen erdarazko liburuan esandakoak borobilduz. Izan ere, Auzoa hain heldua ez zen garaietan, frantziskotarren eliz-komentuak aipatutako auzo-batasun horretarako bidea egiten lagundu zuen, bere elkarte eta lagunarteen bidez.

Donostiako gainerako Auzoak bezala, hein handi batean gaurko Egia ere jatorriz bertako eta kanpotiko etorkinez osatutako Auzoa da. Eta jatorburu ezberdinetatik auzo-lagunarte berera etorri diren gaurko egitarrek, horrexegatik ere, beren historia ezagutu beharra daukate, egungoari eta beren geroari erroak emateko, seme-alaba eta iloba-bilobetan.

Egiatarren historia ezagutarazteko idatzi diren orrialdeok izan bitez, bada, bertakoen oroimen historikoaren sustagarri, berriz ere itxura-berritzen ari den Auzoak aspalditik datorrela, eta nondik datorren, jakin dezan.*

* Ikerlan hau K.A. Euskal Fundazioaren laguntzari esker burutu da. Beroni eta Lehendaria duen Juan Zelaia jaunari nire eskerrik onenak emandako babes horregatik.

Nota preliminar

El trabajo que sigue –*Donostiako Egia Auzoa*– es una síntesis de la historia del barrio donostiarra de Egia, antaño uno de los barrios rurales del Municipio y hoy integrado en su núcleo urbano. La narración alcanza desde su pasado más remoto hasta nuestros días, recogiendo su realidad pre-urbana y siguiéndola en su posterior transformación del siglo XX.

El texto tiene una pequeña historia que es preciso recordar. Invitado el autor, en 1997, a que investigara la historia de la Comunidad religiosa de los franciscanos de Atotxa, con la indicación expresa de que era conveniente un texto bilingüe, y convencido por mi parte de que, en publicaciones como ésta, un bilingüismo meramente duplicador es un calco inútil, aparte de costoso, opté por generar un doble relato, euskérico y castellano, en que se completaran entre sí ambos textos, sin repetirse.

Hice, pues, una elección clara: redactaría en castellano la historia del propio Convento, y narraría en euskera todo lo referente a lo que podía ser la contextualización urbana de la historia conventual, es decir, fundamentalmente la historia del Barrio en que está ubicada dicha Casa religiosa.

Consiguientemente, esta Historia de Egia, publicada en el presente número del *Boletín de Estudios Históricos de San Sebastián*, puede ser leída también conjuntamente con la otra obra que editará en breve el Instituto Dr. Camino Institutua de la Fundación Kutxa, en su serie de monografías donostiarra, bajo el título de *Un Convento en la Ciudad (Crónica del siglo XX)*.

La incidencia socio-religiosa de la Casa franciscana de Atotxa fue notable en el desenvolvimiento del Barrio de Egia a lo largo del siglo XX; y a la inversa: la vida de la Comunidad resultaría ininteligible sin esta referencia local. Si ambas observaciones valen en medida variable para las sucesivas décadas del siglo, puede afirmarse que son más particularmente válidas para los años 1940-1970.

El estudio que sigue se ordena en cinco apartados, atendiendo en primer lugar al mundo rural pre-urbano y a la construcción física de la nueva condición urbana emergente, describiendo a continuación su historia demográfica y social, para terminar presentando la articulación social urbana nacida del proceso descrito, en su aspecto asociativo y también en el lingüístico.

Los cinco apartados son, por tanto:

1. *Egia, Donostiako Auzoen artean*: Egia, entre los Barrios de San Sebastián.
2. *Baserriartetik Hirira*: Del mundo rural al urbano.

3. *Egia-atotxatarren Auzoa eta gizarte, 1800-1998*: El Barrio y la sociedad de los egia-atotxatarras.
4. *Egiako erakunde, elkarte eta taldeak*: Instituciones, asociaciones y grupos de Egia.
5. *Egiatarren hizkuntzak, 1986-1996*: Las lenguas de los egiatarras.

La presente exposición histórica concluye con el siglo: precisamente en el momento en que se coronaban multitud de mejoras desde el Alto de Egia hasta Tolaregoia, en un abanico urbano abierto; en los días del cierre del Campo Municipal de Atotxa y la edificación de viviendas a uno y otro lado del ferrocarril, más acá y más allá de la Estación del Norte; a la hora en que se abre el cuarto puente en Mundaitz; en vísperas de la gran reforma del Paseo del Duque de Mandas, y finalmente, a la espera del futuro que corresponda a la Tabacalera y quién sabe si a la vía férrea y al Puente Iztueta.

Desearía que esta mirada retrospectiva –recuerdo y evocación– sirviera a los egiatarras para entenderse mejor en sus raíces locales, en la dinámica de cambios vivida y en el acelerado desarrollo de las últimas décadas, o en el que aún está en curso.

Debo agradecer, naturalmente, a *K.A. Euskal Fundazioa* y su Presidente Sr. Juan Zelaia el apoyo prestado durante la elaboración del trabajo, y a *Kutxa Fundazioa* y a este su *Boletín* donostiarra, la acogida para esta edición. Mila esker, bihotzez.

LEHEN PARTEA

Egia, Donostiako Auzoen artean Egia, entre los Barrios de San Sebastián

Esta parte del artículo está consagrada a describir los orígenes del Barrio de Egia, situándolos en el contexto general de San Sebastián, constituida ésta no sólo por su núcleo urbano, acogido al monte Urgull, sino también por los numerosos barrios primitivos y el poblamiento disperso de su territorio.

Se ofrece una somera descripción del amplio territorio original, que alcanzaba mucho más allá de los actuales límites municipales. Se alude a las des-anexiones de varias poblaciones, episodios que se van escalonando desde el siglo XVII, con diversas y contrapuestas alternativas.

La San Sebastián primera, aquella anterior al s. XIX, se nos muestra muy rural, a pesar de que la historiografía más corriente haya destacado sobre todo el alto valor histórico y la significación estratégica del núcleo urbano, sobre todo como ciudad mercantil y militar.

Desde esta visión más general, se desciende a la historia y pasado del propio Barrio de Egia. Si desde el siglo XIX Atotxa –situada en la ladera baja, junto al río Urumea– tomó la delantera en la nombradía de los servicios que prestaba a la ciudad (no se olvide la Estación del Norte y su ferrocarril, los diversos centros de esparcimiento: plaza de toros, campo de fútbol; industrias varias, etc.), el Barrio donde Atotxa se enclavaba era mucho más extenso: la Egia histórica comprendió tradicionalmente toda la ribera derecha del Urumea, alcanzando al mar y hasta las laderas de Ulía. Primero, el desarrollo urbano-industrial (recuérdese, por ejemplo, el nacimiento del Barrio del Gros), y el ordenamiento del Plan General, después, han impuesto cambios sustanciales a aquella historia pasada. Atotxa misma entra de lleno en este contexto de cambios.

Esta primera parte del artículo se cierra con un recuerdo pormenorizado de los caseríos y casas de Egia que figuraban en la relación de 1862, y se presenta el balance final (1995) que sobre datos de Tellabide se puede ofrecer sobre las viviendas o edificaciones supervivientes de aquel pasado pre-urbano.

Egiako Auzoari begiratuko zaio ondoko orrialdeetan, Auzoaren historia labur bat aurkeztuz, hain zuzen Atotxako frantziskotarren komentu-etxeak eta, gero, parrokiak ere hor bete baitute beren historia.

Txilardegik Antiguari eskaini zion antzeko monografiarik apenas dagoen, tamalez, Donostiako beste auzoei buruz; orain gutxi Elejaldek ere eman digu Loiolari buruzko lana¹, baina Egiaz ez dut ezagutzen horien pareko argitalpenik. Hori dela eta, hutsune bat bete lezakete orrialde hauek.

Auzoaren berriazko historiarik ez izan arren, Egi ez da ahantzia izan Hiri osoari dagozkion monografiatan, horietan Auzoek izan duten lekua-
ren arabera behintzat. Zaharretan Camino eta berriagoetan R. Izagirre edo J. Tellabide, adibidez, aintzakotzat hartzekoak dira nahitaez, ikuspegi ezberdinetatik². Han-hemenka ageri diren albiste jakingarri horiek bilzen ere saiatuko gara, ba, liburuan.

Egia bere baitatik ere hazia izan arren, hainbat hamarkadatan kanpotiko eraginek moldatu izan dute batez ere, eta lehenik eta behin Donostiako hedapen-indarrak baldintzatu du Egiaren hazkundera. Egietarrak betidanik donostiarrak izan badira, inoiz baino donostiarragoak gertatu dira XX. mendean, herritartasun hori Hiri-erdigunearen ikuspuntutik balioztatu nahi badugu behintzat.

Barneko eta inguruetatiko gora-beharrak bultzatu du Egia-Atotxako eraikuntza fisikoa, Auzoa landa-baserrialdea izatetik guztiz hiritartzearaino, eta gaurko Egia biziaren erakundeak ez da erraza, Auzoko herritartasun horren aurretik izandako Egia nolakoa izan ote zen antz ematea.

1. ALVAREZ ENPARANTZA "Txillardegik", J. L. (1992): *Antigua 1900*. Donostia-San Sebastián: Kutxa. Albiste, xehetasun sozial eta argazkitan altxor aberatsa da hau. Bestalde, nire idazlan hau bukatuak zenean iritsi zait eskuetara, Loiolako Erretore Fernando Garijo jaunari esker, Elejalde-ren liburua: ELEJALDE ALDAMA, F. (1998): "*Behin batean Loiolan*". *Pasado, presente y futuro de Loiola*. Donostia: Kutxa. Albistegi bizia da berau, eta Egia-Atotxarekin Loiolak duen hurbiltasunagatik gogoan hartzekoa. Hemen gaingiroki ukitutako hainbat puntutan gure lanaren osagarri ere izan daiteke berori. Maila apalago batean, eta beste gisa batez, Egietatik bertan dugun Altzak badu berrikitan bere liburua: ALTZAKO HISTORIA MINTEGIA 1988): *Altzak. Hautsa kenduz*. Donostia: Liburutegi eta Kultur Etxeen Patronatua. Zertzelada jakingarrik bada beste honetan ere: LAZCANO, P. (1996): *Historia de San Sebastián, Altzak e Intxaurren*. [Donostia].

2. Izagirre geroago izango dugu gogotan, eta Tellabideren liburua noski. Espreski Egiaz ari diren lantxo hauek ere ez genituzke galduta utzi nahi: TELLABIDE, J. (1994-1997): "Txurrutala", "Astiñene eta Loiolako Zubia", "Egia eta Tturkoene", "Sibilia", "Martikotxotegi", "Mundaitz", "Mantulene", hurrenez hurren in: *Irutxulo* 1994-11-04, 29. z., 34. or.; 1994-12-30, 35. z., 33. or.; 1995-08-01, 65. z., 33. or.; 1996-05-31, 99. z., 33. or.; 1996-06-07, 100. z., 33. or.; 1997-03-14, 133. z., 33. or.; 1997-04-11, 135. z., 33. or.

Aldakuntza luze hori, ordea, ez da inondik ere bat-batekoa izan, pausoz pauso egin, desegin eta berregin dena baizik. Gogoratu besterik ez dago, adibidez, zenbat kirol-eraikin izan den Auzoan, eta nolako joan-etorria izan duen horrek guztiak (azkeneko nagusiena aipatzeko, *Real*-aren Futbol-Zelaiari dagokiona, 1993an). Eta antzekorik franko izan da lantegitan, etxebizitzatan, mota guztietako zerbitzutan.

Eta Auzoko etxegintzaren ondoan, biztanleriari dagozkion harat-honatak; halaxe izan baita: batzuk joan, besteak etorri, eta etorkinak ere bigarrenez joan, nahiko sarritan hurrengo beste berriagoei leku egiteko.

Egia ez da izan bere buru-zilborrei begira egondako Auzoa. Aitzitik, hain zuzen, Hiri osoari (eta Probintziari ere) begira sortutako zenbait eskaintza bertarako baino areago kanporako izan da. Hori dena tarteko, Donostiako Egiak badu zer ikus eta zer konta bere buruaz eta inguruaz.

Era berean, Donostia osoari begiratu bat emateak lagundu egingo digu, Egia bere jatorrizko munduan lekutzen, eta hori da egin nahi duguna orain.

* * *

1. Donostiako herriak eta auzoak

Jakina denez, Donostia Hiriak bere baitan izan dituen herri, auzo eta baserrialdeak ez dira beti gaurkoak berak izan; Udalerriaren barrutia ere aldatuz joan da mendetan, berehala ikusiko dugunez.

1.1. Lurraldea: behinolako herri donostiarrak

Hiriko historialariek beti gogorarazi dute, aurreko mendetan Donostia zein lurralde zabala zen. Berrikitanago L. Silván-ek egin du Udalerriko lurraldetasunaren historia, hasi Hiri-Gutunak esaten zuenetik (c. 1180) eta gure egunak arte³.

Aipatu Gutun edo Foruaren arabera, Donostiako lurraldea (partez ziu-rra, eta partez zalantzazkoa) Oriotik Hondarribiraino zabaldu izan da, Aduna eta Andoaindik Erreterria eta Iruneraino⁴. Geroztik historiak bere bidea egin du, eta aldakuntza aldakuntzaren gain etorri da, batzuetan aurreko egoera zuzentzeko, gehienbat urruneko herriguneei beregaintasuna aitortuz, baina baita herri beregainak berriro Udallerri donostiarrera bilduz ere.

3. SILVAN, L. (1971): *El término municipal de San Sebastián. Su evolución histórica*. San Sebastián: Dr. Camino. Ik. gainera: MURUGARREN, L. (1978): *San Sebastián - Donostia*. San Sebastián: CAM. 66-74.

4. Silván 1971: 33 (mapa).

Silván-en oharrak ahantzi gabe, Gorosabel-ek honela laburtu zuen, bere handi-mandian, Udalerri honen iragana⁵:

El término municipal de San Sebastián tenía en lo antiguo mucha extensión; pues comprendía todo el territorio de realengo que había desde Fuenterrabía hasta Orio, y desde el mar de Pasages hasta la villa de Arano en Navarra. Así resulta de la carta-puebla concedida por el rey D. Sancho el Sabio de este último reino por los años de 1180.

Hainbat herri eta auzo biltzen zuen egoera hark, lurraldeko ekonomi eta gizarte-garapenekin batera nahitaez izan behar zuen aldarte eta gora-beherarik. Herriak beren udal nortasun osoa irabaziz joan ziren, batzutan ongi kostata izan baldin bazen ere: Astigarraga (1660), Alkiza (1731), Pasaia Donibane (1770, Hondarribitik banatua), Pasaia San Pedro (1805)⁶, Aduna (1883). Altza 1821-1823. etan beregaina izan ondoren, Donostiara bildu zuten berriz, harik eta 1879an Donostiatik banatuta, Udalerri beregaina bilakatu zen arte; 1940an itzuli zen Donostiara, eta geroztik beronen barrutian egon da. Astigarraga ere, aldi eta gisa berean, Donostiara bildu zuten 1943an, baina berrikitan Udal beregaina gertatu da, bertako bizilagunen borondatez (1987)⁷.

Guztion ondorioz, Donostiaren lurraldea murriztuz joan da, eta azken aldaketak gogoan izan gabe ere, Hiri-Gutunak egotzi zion lurraldetik bosten bat edo zen Donostiako Udalerririk gorde zuena, Astigarraga banatu aurretik.

Amodio eta higuinezko historia izan dute Hiriarekin inguruko herriok: Igeldo edo Altza, eta azken egunetan Astigarraga, ez dira elkartu edo banatu auzitarako gogo edo beharrik gabe⁸. Harreman korapilatsu horiek Gorosabel-ek gisa honetan deskribatu zituen, bere egunetakoa azalduz⁹:

Pertenece a su jurisdicción los lugares de Aduna, Alza, Igueldo y una parte de la comunidad de Zubieta [...]; y tiene los barrios extramurales de San Martín, Amara, Eguía, Loyola, Lugariz, Uliá e Ibaeta. También conserva jurisdicción con las villas de Hernani y Urnieta en el valle de Urumea.

Hortaz, Donostiako biziguneak ez ziren mugatzen Urgull-peko Hirigune harresitura edo aipatutako herri gutxi-asko urrunagoetara, baizik eta bazen Hirigunearen bueltan hurbilago beste auzunerik, murriz kanpotik.

5. GOROSABEL, P. de (1862): *Diccionario histórico-geográfico... de Guipúzcoa*. Tolosa. 436.

6. Jose Bonapartek berriz ere Donostiara bildu zuen Pasaia, baina 1813an udal beregintasuna eman zitzaion oster. 1898tik aurrera hiru Pasaiek eta Trintxerpek beren arteko udal batasuna lotu zuten.

7. Silvan 1971: 54-59; ANABITARTE, B. (1903): *Gestión del Municipio de San Sebastián en el siglo XIX*. San Sebastián: F. Jornet. 197-199.

8. Anabitarte 1903): 197-199.

9. GOROSABEL 1862: 435.

1.2. Auzoak eta baserriarteak

Banandu ziren herriak kenduta ere, Donostia ez zen izan inoiz baserri eta baserriarterik gabeko Udalerrria. Bertatik bertara zituen bi Auzo txiki ere: Santa Katalina, Urumea ondoan (harik eta 1719an guztiz eraitsi zuten arte, bederen), eta San Martin, San Bartolomeko mendiaren pean, Kontxa aldera¹⁰. Hiri harresituaren segurtasuna zela-eta, eta gerrak tarteko, ez zuten patu onik izan auzuneok, baina hor egon ziren, eta oso bizirik egon ere, Murugarrenek erakutsi digunez.

Baina hiri harresitutik auzuneak ez ezik baserri sakabanatu asko ikus zitekeen inguruetan, Ordoñez-ek 1761eko Donostia hura deskribatu zue-
nean, zera esaten baitzuen, murrutatik irten orduko zer ikusten zen adie-
razteko¹¹:

Sobre estos conventos y el de San Francisco, comienzan montes, riscos y breñas que corren muchas leguas, pero todos estos montes están habitables porque están sembrados de casas que aquí llaman caseríos donde se mantienen labradores con sus familias [...]. Habrá mil caseríos en el contorno de tres leguas [...] (azpim. gurea da).

Hori horrela izanik ere, Donostiako udal barrutiko historia egin nahi izan denetan, hirigunea hartu izan da aztergaitzat batez ere. Hala nola, Histori Akademiaren hiztegiara baldin bagoaz, Hiritik ingurueta begira Hiriko eta inguru herrietako 800 edo 900 baserri ikusten direla esan ondo-
ren, idazleak harresietan bildurik izan den hirigunearen historia eman zigun bereziki, edo ia bakarrik, baserrialdeak kasik ahantzita¹².

Hala ere, 1862ko datu bat hona ekarri nahi bada, zera jakin dezakegu: Aduna (52 etxe), Altza (152), Igeldo (66) eta Zubieta (22) herriak albora utzita ere, eta hiriguneko eta bertatik hurbileko baserri-auzoak bakarrik aintzakotzat hartuta, 867 etxe zituen Donostiak bere udal barrutian: 394 etxe hirigunean bertan, eta 473 baserri inguruko auzoetan (hortaz, laurogeiren bat

10. Bi auzune hauen historia: Murugarren 1978: 159-162. MURUGARREN, L. (1986): *San Martín. Barrio y parroquia donostiarra. Donostiako auzune ta parrokia*. Donostia-San Sebastián: CAM. MURUGARREN, L. (1987): *Santa Katalina. Erreal bat portu baten kondaira laburra*. San Sebastián/Donostia: Eguisa.

11. ORDOÑEZ, J. (1963): *San Sebastián en 1761. Descripción de la ciudad, sus monumentos, usos y costumbres*. San Sebastián: Comité de Conmemoraciones Centenarias. 32-33.

12. REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA (1802): *Diccionario geográfico-histórico de España. Sección I: Comprende el Reyno de Navarra, Señorío de Vizcaya, y Provincias de Alava y Guipúzcoa*. Madrid: Vda. J. Ibarra. s. v. "San Sebastián, ciudad", *passim*, 303. Esandakoak ez du zalantzan jartzen kaletarrek, beren merkataritza eta jarrera hiritarrekin izan zezaketen nagusitasun sozio-ekonomikoa, baina, hala ere, aintzakotzat hartzekoa da, Udallerriak zuen landatartasun hori.

baserri-etxe gehiago, kaleko guztiak baino). Agerian dago, ba, Donostiako bizilagun ez-kaletarren “hiritartasuna” oso nolabaitekoa zela¹³.

Harresiz kanpoko Donostiako baserriarten auzo-banaketak mendez mendeko historia izan du. Horren oihartzuna, agiritegietan ez ezik, argitalpen historiko ezagunetan ere aurki daiteke. Madoz-ek, esate baterako, bere hiztegian honela deskribatu zuen Hiriko baserri-auzoen hori (1850)¹⁴:

La pobl. rural está dividida en 6 valles y 4 pueblos anejos: valle de Ulía, valle de Eguía, pobl. de Alza a la der. del Urumea; valle de Loyola, de Amara, de Lugariz, de Ibaeta, pobl. de Igueldo a la izq. del Urumea; comunidad de Zubieta a la izq. del Oria, a leg. y media de dist. de la c.; l. de Aduna a la izq. del Oria, a 3 leg. de dist. de la misma. En esta pobl. rural se encuentran 765 casas de campo y de labor; la mayor parte de ellas muy espaciosas, de fáb. antigua de sillería y cantería con lagares para deshacer la manzana.

Udalerriko testuinguru honetan, ba, ez gaitu harririk Egia ere baserriarte sakabanatua zela jakiteak. Ikusiko dugu hori geroxeago.

Zerbait edo aski aldatuta izanik ere, Udalerrriaren auzo-banaketa hau gure egunak arte luzatu da, eta udal- edo hauteskunde-barrutietan, nahiz Udal Erroldetan ageri zaigu, gisa modernoago batean¹⁵.

2. Donostiako *Egia eta Atotxa*

Erro-errotik aldatu da, azken mende honetan, Egiako Auzoaren aurpegia, eta berorren barruan Atotxarena, funtsean zerbait guztiz berria izateraino.

Joan den mendearen erdi aldera (artean ez zegoen trenbiderik, ez ibai-ertzeko kanaleztapenik), ibai-bokaletik hasita Loiolarentz, Urumearen eskuinaldea padura zabalek estaltzen zuten. Bestalde, Egia Gainetik mal-

13. ALZATE, L. (1862): *Registro de la numeración de las casas urbanas y rurales de la Ciudad de San Sebastián y su distrito, en cumplimiento de la Instrucción aprobada el 24 Febrero 1860. Concluida el mes de Abril de 1862*. “Resultados” izenpean emandako datuak. (Eskuizkribua. Donostiako Udal Agiritegia. Sección D, Neg. 7, Libro 1).

14. MADOZ, P. (1850): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid. s. v. “San Sebastián” (1991ko *Gipuzkoa* deritzan edizioan, 195).

15. ANABITARTE, B. (1971): *Gestión del Municipio de San Sebastián (1900-1925)*. San Sebastián: Dr. Camino. 229, 233. Tradizio zaharrena eta ohikoena hautsiz, “Atotxa” bezala ageri da barrutia, eta horretako sail bezala “Egia” (Ulía eta Loiolarekin batera). 1996ko Udal Erroldan “Egia, Tolaregoia” barrutia ematen zaigu (hiriko 4. na bezala), hamar sailetan banatuta (7, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18 eta 19. sailak), Gros eta Loiola-Zorroaga-Landarbaso barrutien artean.

dan behera, Donostiarantz, ez zegoen gaur ikus dezakegun eraikinik. Hiria, zinez, artean urrun zegoen, kilometrotara edo.

Mendez mende lur-barruti hau auzo eta baserriarte egiten zuten zeinuak kale eta plaza hiriztatuetan mozorroturik geratu zaizkigu, eta beroriek ezagutzekotan, bilatu egin behar izaten ditugu kaletarrok, topatu ez baitutugu beste gabe agerian erraz topatzen.

Aitzitik, Auzoaz diharduten paper zaharrek zertzeladarik franko eskaini izan diete ikertzaileei, iragan erdi-galdu hori atzemateko, batzuetan Auzoko etxe gehienen albisteak egokiro bildu eta Auzo osoaz berriemate aberatsa eskueran jarriz.

Ondoko lerroetan bilduko ditugu guk ere Egia hiritarraren aurreko albisteak (hau da, baserriek osatzen zuten Egiako notiziak), Auzoaren leku-izena eta berorren adiera topografiko ezberdinak argitu ondoren.

2.1. Egia: izena eta izana

“Egia” eta “Atotxa” leku-izenak historikoki jatorri hagitz ezberdinetatik datoz, eta horietako bakoitzak hiritar adiera ezberdinak izan ditu, hain zuzen tokiko errealitatea bera ere guztiz aldatuz joan delako eta horrek nahitaez izendegian bere eragina izan duelako.

Zenbaterainoko aldaketa izan den ikusteko egitate batzuk gogoratu besterik ez dago: Urumea ibaiaren kanaleztatzea, industrigintza modernoa, trenbidearen iristea, kirol- eta lantegi-garapen berriak, auzoko hirigintza orokorra. Denak izan dira Egia itxuraldatu dutenak, eta izanarekin, izenak ere harat-honat mugiarazi dituzten aldakuntzak.

Eta auzoko aurpegia aldatzean, eta gizon-emakumeak kanpotik etortzean (hortaz, oro har, bertan errorik izan gabe, auzoan beren egoitza hartzean), leku-izendegia ere murriztu edo ezabatu egin da sarritan egia-tarren oroimenean, baita jatorriz bertako seme-alaba zirenen artean ere, eta, noski, etorri berriek arruntki ez dute ezeren albisterik jaso ahal izan. Galera horretan, bereziki ezabatzaileak izan dira 1940-1980. urteak.

Lurra bera, auzoko zorua bera, mugitzean, muga berriak sortu dira, etxadi berriak, bide-kamino zaharrak estali egin zaizkigu, eta berriak egin, eta hiztunek (erdaraz bezala euskaraz) izendegi berritze bat burutu dute. Hala ere, auzoaren izen nagusiak berean iraun du.

“Egia” tradizio luzeko izena da, Donostiako Auzoen artean.

Auzoari izen hori zergatik eman zaion galdetuko balitzaigu, zenbait zalantzarekin aurkituko ginatke. Batetik, tokiko baserri baten izenetik hartutako izen mailegatua dela esan izan da; horrela balitz, “Intxaurrondo”, “Berio”, “Igara” edo “Lugaritz” izenen pareko zerbait izango litzateke

“Egia”-ren kasua ere¹⁶. Iritzi horrek, ordea, baditu lausotasunak, Tellabidek bere izendegi-bilketa egitean, ez paperetan, ez bertakotarren lekukotasunetan aurkitu baitu “Egia” omen zeritzan baserri horren aztarnarik¹⁷.

Izenaren erro etimologikoari gagozkiola, ordea, argitasun hobea dugu, (*h*)*egi* hitzak zuzenean deskribatzen baitu Auzo honi dagokion izaera topografikoa. Jakina denez, Egia beti izan da Urumea ibaiaren paduren gain zegoen muinoa, eta, hain zuzen, hitz honek euskaraz zera esan nahi izan du: ‘malda, aldapa, mendi-lerroa’¹⁸. “Egia”, ba, Auzoaren lekumenduari zuzenean dagokion deskribapena da.

Hitzaren jatorri hori hain argia izanik, ezin dugu beste hainbeste esan, “Egia” deritzan Donostiako Auzo horren muga-esanahiaz. Egiako barrutiak eta mugek zalantzarik franko izan baitute historian zehar. Horregatik, J. M. eta A. Sada-k ondoko oharpen hau egin digute Egiaren esanahi historiko-espazial aldakorrak¹⁹:

Se encuentra [el Barrio de Egia] situado en un alto, al Este de San Sebastián y, en principio, se conocía como tal a toda la zona ubicada en la orilla derecha del Urumea. – Limitado antiguamente por los barrios de Gros, Altza, Loiola y el río Urumea, ha quedado reducido, en nuestros días, a los terrenos comprendidos entre Atocha, Mundaiz, Loiola, Polloe, Intxaurreondo, Jai Alai, Gros e Iztueta.

Tellabide-k, Egiako Auzoaldea eta Auzo-Barrutia bereiziz (azken honi esparru askoz zabalagoa aitortuz) ondoko deskribapena egin digu²⁰:

Barriada. Se denomina [Egia] a la barriada que se levanta entre Atotxa y las proximidades de la antigua villa Toledo, y por extensión incluso hasta Polloe.

Barrio-Distrito-Partido. Antiguo distrito de San Sebastián, de poca extensión. Ocupa la gran loma que se extiende al Oeste de Altza, a partir de

16. SADA, J. M. (1985): *San Sebastián, calle a calle*. [San Sebastián]. 96, eta Sada/Sada-k birritan berretsi du iritzi bera, Egia Auzoaz eta Egiako Galtzaraz ari dela (SADA, J. M.; SADA, A. (1997) *San Sebastián. La historia de la Ciudad a través de sus barrios, calles, plazas, montes y caminos*. San Sebastián: Editorial Txertoa. 71).

17. TELLABIDE, J. (1995): *Donostiako toponimi erregistroa/Registro toponímico donostiarra*. Donostia: Dr. Camino. 89-90.

18. AZKUE, R. M. (1905) *Diccionario vasco-español-francés*. Bilbao. s. v. “egi”. MICHELENA, L. (1992) *Orotariko euskal hiztegia*. Bilbao: Euskaltzaindia. VI, 401: s. v. “hegi”. Azken honek ondoko adiera hauek jasotzen ditu: 1. Borde, orilla; extremo, límite: “línea de los montes” (Azkue). 2. Ladera; cuesta, pendiente. 3. Montagne, colline. 4. Cima. 5. Esquina, ángulo. 6. Lado, *alde*.; 7. Lugar, zona. 8. Alero de tejado. 9. Soportal, tejavana. Toponimian eta euskal deituretan -*egi* atzizkiak izan duen lekua ik. MICHELENA, L. (19733): *Apellidos vascos*. San Sebastián De. Txertoa. 80-81.

19. Sada/Sada 1997: 71.

20. Tellabide 1995: 89-90, 136.

Lizardi [último caserío, ya desaparecido, de Altza en los límites de San Sebastián] *hasta el río Urumea. Teniendo como límite septentrional el Distrito de Ulía y al sur el de Loyola.*

Beti esan izan denari jarraituz (baina berrikitan zerbait ahantzia zen hori gogoraziz) autore berak Urumearen eskuinaldea beti Egia izan dela azpimarratu du, baita Loiola pareko ibai-eskuinaldea ere (bertako Kasernak Egiako lurretan eraiki zirela, beraz: 1921...). Zubirik ezean, edo berauen eskastasunaren ondorioz, ibaia zen Loiola eta Egiaren arteko mugalerra²¹.

Hirigintzak Egiari arreta gehiagorik jarri dionean, Hiriko Plangintza Orokorrek ere definitu behar izan dute Auzoa (1996). Honela laburtu da hirigintza orokorrean Egiako barrutia²²:

Sector “Eguía”. *Comprende las áreas urbanas situadas detrás del ferrocarril, entre Ategorrieta y Mundaiz. En él se incluyen Jai-Alai, Aldaconea, Atocha, Eguía, Parque Alcolea, Iruresoro y Polloe.*

Azkenik, bi iturri ofizial ditugu Egia zer den jakiteko: *Donostia Hiri-Ordenazioko Plan Orokorra. Egia: 1. Oraingo egoera. Mugaketa* (1995) eta 1996ko Udal Erroldak darabilen Hiri-barneko banaketa. Horietako bakoitzak, noski, bere ikuspuntu eta premietatik egin du Udalerrriaren banaketa-sailkapena, eta segun zertarako nahi den, kasu bakoitzean jakin beharko da zein den izenaren esanahia.

Plan Orokorrean, Urumea eta gero Renfeko trenbidea dira Egiaren muga garbia, Mundaitzeko hegotik hasi eta Jai-Alaitik harago, Zubiaurre Pasealekuan autopistarako kaminoraino; hortik, Martikotxotegiko kirol-zelaiak ezkerrean utzita, muga-marra Polloeko kanpusantura doa, eta hau barne dela, Tturkokeneko Gainetik hilerri hegoaldeko baserri eta etxeak bilduz, Pinuetako Aldapa tonttorrera hurbiltzen da muga, Aldapa Berri baino beheratxoago eta Loiolako Zubiraino jaitsi gabe, noski; ondoren, hortik, Alcolea azpitik eta berehala, ibaia ukitu gabe, Kristineneko Parkera doa, ibai-mugaraino helduz.

Historiari baino gehiago, Plan Orokorrak Hiriaren gobernabideari begiratu dio: Gros ez dago hor, eta Loiola pareko ibai eskuinaldeko lurak ere galdu ditu Egiak. Azken hamarkadetako aldabidean, Loiolak eta Egiak, eremu-banaketa berria egin dute, egokiera berriek dakartzaten eskeei erantzuteko. Bere aldetik, Egiak atzean zuen mendi-malda hiriztatu egin du, Martikotxotegira ailegatuz eta Polloe-inguruetan Tolaregoiraino.

21. Tellabide 1995: 88, 90-92 (629. z.), 139.

22. VARIO (1980): *Futuro urbanístico para la comarca de San Sebastián*. San Sebastián: Colegio de Arquitectos. 92.

Bestelakoa da 1996ko Erroldarena. Legeek eskatutakoei jarraiki, barruti (*distrito*) eta sailetan (*sección*) banatuta dago Udalerria. Batez ere balio estatistiko-demografikoa du Erroldak, eta ikuspegi honen arabera, Egia-Tolaregoiak 4. barrutia osatzen du, eta barruti honetan hamar sail daude, 13. 061 bizilagunekin. Laugarren barruti horretatik kanpo dago zenbait auzogune, Loiolakoekin eta beste barruti batera bilduta²³.

“Egia” izenari eman zaizkion adiera ezberdin hauetatik, ba, unean unerako baliagarri edo praktikoena erabiliko dugu orrialde hauetan, testuinguruaz argituz, edo espreski zertaz ari garen esanez.

2.2. *Atotxa: izena eta sorburuak*

“Egia” izenaren ondoan, eta beronek duen esanahi aldakorrako horren ondoan, “Atotxa” izena askoz zehatzago eta doikiago erabilia ageri zaigu. Bestalde, dirudienez, biziki beranduagokoa eta tradizio laburragokoa da “Atotxa” hau, “Egia” baino.

Nondik sortutako izena den jakiteak baditu lanak hemen ere. Tellechea Idigoras-ek argitu berri digunez, Donostian baten jada XVII. mendean Atotxatarren familia bat, Santiago Ordena Militarreko zaldunak ere izan zituen (1684, 1700). Atotxa deiturako hauek Erronkariko Garde herritik etorriak ziren, ez Euskal Herri kanpotik, eta paperetan 1651tik aurrera agertzen dira Donostian. Oraingoan, ordea, ez dakigu 1738az geroztik zein segida izan zuen sendiak, eta gutxiago oraindik abizen horrek leku-izenik eman zuenik²⁴.

Donostiarren artean izan zuen leku-izen honek bere historiatxoa, agian ez guztiz sinesgarria, baina bai Serapio Mujika bezalako historialari arretatsua berorretan errepararazteko lain izan zena (1916)²⁵:

Se le conoce con este nombre [Paseo de Atocha] al que ocupa todo el frente del cuartel de San Francisco, antiguo convento, y sigue hasta la nueva fábrica de Tabacos, en donde comienza el Barrio de Eguía. [...]. En San Sebastián la gente abandonó [a partir de 1863] el angostísimo espolón que al costado del camino a Oriamendi y Hernani, se levantaba en el istmo, y [que] desde el glasis de la ciudad amurallada conducía a la cuesta de San Bartolomé por el Barrio de San Martín, lleno de dunas, y se trasladó al Paseo de San Francisco.

23. 1996ko Udal Errolda: “Definiciones”.

24. TELLECHEA IDIGORAS, J. I. (2004): *Santiaguistas guipuzcoanos*. San Sebastián: Instituto Dr. Camino Institutua. 129-133.

25. MUGICA, S. (1916): *Las calles de San Sebastián. Explicación de sus nombres*. San Sebastián: CAM. 205.

Bi arrazoiengatik ekarri dugu hona testu hau: jaso duen lekukotasun historikoagatik, eta Egiako Auzoan lehendik bizi izandako tokiko tradizio frantziskotarra hartzen duelako. Murugarren-ek gogorarazi digunez, XVIII. mendetik zen ederra San Frantziskoko Pasealeku hori, “donde había más de mil árboles”²⁶.

Mujika berak esaten digunez, azpimarratutako aldakuntza horiek lehentxeagotik zetozen. 1846aren inguruan hasi zen entzuten Donostiako “Atotxa Pasealekuaren” ixtorioa, aitona zahar batek kontatu omen zionaren arabera²⁷:

Entonces era frecuente oír como decían los Donostiarras, “también nosotros tenemos nuestro Atocha”, aludiendo al paseo de este nombre en Madrid, llamado así por la iglesia dedicada a la Virgen de Atocha en aquel lugar. Entonces oí por primera vez y como nombre popular el de Atocha en mi ciudad natal.

Dena den, S. Mujikak bildutako lekukotasun honen balio historikoa ez da onartu gero ezbairik gabe. Murugarren tokiko “Atotxa” baserri baten izenaz elestatu da, eta esan ere bai, berorri mailegaturiko izena duela Auzoak ere²⁸. Berez, baieztapen honek (erbestetik etorri beharko lukeen baserri-izen honek, alegia) ez gintuzke harritu beharko, ugariak baitira kanpotiko mailegu-molde hauek euskal toponimian²⁹.

Euskal leku-izen bezala, baina Egiatik kanpo, “Atotxa”-k badu leku-korik: Lugaritz-Behean “Atotxa Erreka” daukagu, eta muino bati “Atotxa Errekako Gaina” deitu izan zaio. Tellabidek dioenez, Camino doktoreak “Atotxa” izeneko maiorazkoa aipatu zuen, Lugaritz³⁰. Baina, esan dezagun bukatzeko, toponimian arrotza ez izan arren, Egian bertan ez dela agiritatu ahal izan “Atotxa” baserriaren hipotesia, eta, hortaz, berriz ere S. Mujika-ren lekukotasun harekin geratu beharrean izan gaitzkeela.

Egiako Atotxa izenaren sorburuak guztiz argitu gabe baldin baditugu ere, jendarteko ohituretan bada oraindik beste zalantzarik: Pasealeku hau lehenik “San Frantzisko” izan zen, eta geroztik “Atotxa Pasealekua” (erda-

26. Murugarren 1978: 187-188.

27. Múgica 1916: 205-206.

28. Murugarren 1978: 168.

29. Altzan (eta Usurbilen ere) bada “Paris” bat, eta hiru “Argel” (“Argel Aundi”, “Argel Txiki” eta “Argel Etxeberría”); Urnietan, “Babiloni” bat. Era berean, “Bakio”, “Balmaseda” edo “Tafallenea” izenek Ibaeta, Lugaritz edo Ulián har dezakete beren egoitza, edo “Granadak” Errezilen, eta molde beretsuan “Madriltxo” eta “Flamenkoene” Egiako baserriak izan daitezke. Eta geure hemengo historiara itzuliz, gogora daiteke “Villa Toledo” etxeak “Toledo-goya” izan zuela Egian bere aurretik. Ik. Alzate 1862: 35. or., 50. z. Cfr. Tellabide 1995: *passim*.

30. Tellabide 1995: 71.

raz, noski, plano eta liburuetan); baina bat-batean, 1926an, ofizialki “Paseo del Duque de Mandas” deitu zitzaion. Zergatik, ba, horrelako aldakuntzarik?

Fermín de Lasala y Collado (j. 1832) zen Mandas-ko Dukea. Diputatu, senadore eta enbaxadore izan zen Duke hori, eta hiltzean (1917) bere Liburutegia eta Kristineneke Parkea Donostiako Udalarari utzi zizkion. Horra, ba, Egiako basagune hori nola bilakatu zen herritarrentzako ondare. Udalak, eskerronez, Pasealekuari ongilearen izena eman zion.

Hala ere, gaur arte, Donostian gehiago entzun da “Atotxa Pasealekua”, Duque de Mandas-ena baino, eta, zalantzarik gabe, Futbol-Zelaiaren ize-nak egin du horretan indar, berau 1993 eta 1999etan itzali zaigun arte³¹. Frantziskotarren artean ere beste hainbeste gertatu da, eta berauentzat Donostiako komentu hau betiere “Atotxakoa” izan da, herritarren ohiturari jarraiki.

Horiek horrela, historia honetan ez dut uste deus larririk bortxatuko denik, ofizialtasunetatik landa, eta eguneroko usadioei segituz, “Egia-Atotxa” eta “Atotxa” bezalako izendapen-moldeak erabiltzen baditugu.

3. Hiriztatu aurreko Egia baserritarra

Hiri- eta industri aurreko Egia hura nekazari baserritarren mundua zen, Urumea ondoan egon zitezkeen bestelako lantegiek (errota edo olak, adibidez) izan zuten lekua ukatu gabe³². Etor zitezkeen aldakuntzak ez ziren barruntatzen ohiko baserri-bizimoduetatik. Eta, hala ere, Egiako tontorretik paisaia aldatzera ote zihoan ere susma zitezkeen XIX. mendeko 60.az geroztik: Donostia harresietatik kanpo ateratzen ikusten baitzen, eta hedatzen ari zela. Eta, gainera, Egiako Auzora bertara ere iritsi berria zen trenbidea (1864). Halaz ere, Egia betiko Egia zen, artean.

3.1. Egiako baserriarte (1862)

Baserriz nabartutako Egia hura, Egia Gainetik ibai-ondoko paduretaraino hedaturik zegoen. Gaurko irudimen hiritarrentzat ez da samurra izaera hura irudikatzea: ibaia zabal eta eroso, kanaleztapenaren hesirik gabe, ertzetan hondarra, mareagora bakoitzean ura hara eta bestera sartzen zela.

31. Sada/Sada 1997:s. v. “Atocha, Campo de Fútbol de”, “Mandas, Paseo del Duque de”.

32. Ezaguna da Urumeako padura eta ibaiertzetan ola zaharrek izan zuten tokia (ik. CAMINO, J. A. (1963): *Historia de San Sebastián*. San Sebastián: Ayuntamiento de SS, 229: “...son superiores, y de las más famosas de Europa, las fábricas de anclas establecidas en las herrerías de Urumea”). Leku-izenetan ez da falta horren lekukorik: “Igola” baserria, eta inguruetako besterik.

Garaiko baserrien albisterik biltzeko, bada agiri eta iturririk; Egiako zaharrenen oroimenak ere lagundu du landa-etxe haien izendegia osatzen. Baina desagertutako baserrion kokagunea asmatzen lan zailagoa dago, asko baita desagertua, eta aztarna zehatz lekugarririk utzi gabe joandako zenbait ere bai³³.

Hala ere, orduko baserri-topografia emateko 1862ko Erregistroa daukagu, Lorentzo Alzate Udal Idazkariak egina; aparteko balioa aitortu izan zaio beroni, etxez etxeko zerrenda zenbakiztatua ematen duelako, eta bakoitza mapa-moldeko zirriborro batean lekutzen duelako. Iturri hori osatu eta azken berriak arreta osoz jaso dituen Tellabide-ren Donostiako toponimi erregistroa da, batez ere izendegiari begira egina, baina kartografia landu batez emana, hain zuzen gaurko hiri-egituren gain marraztua.

Bi lanek ere funtsezko balioa dute, eta irakurleak berorietako langaiak eskura izan ditzan dakartzagu hona; baina lehenengo lauki honetan 1862ko Erregistrokoak eman ditugu bakarrik³⁴:

EGIA ZAHARREKO BASERRIAK (1862)³⁵

1. Flamencoene.	18. Concorre.
2. Recalde, o Erreca-alde.	19. Capitanene.
3. Iturri-berri.	20. Lachaga.
4. Chanponene.	21. Leriñene.
5. Madrilcho.	22. Cullasene.
6. Elchecho.	23. Polloe.
7. Cojoene.	24. Marticochotegui.
8. Atabalero.	25. Gabirostegui.
9. Blanqueador, o Arraunguillietta.	26. Echezar.
10. Tirritiene.	27. Olibasene.
11. Aldacoene.	28. Altamira.
12. Aldacoene-berri.	29. Iradiene.
13. Dambolin.	30. Erreca.
14. Eche-berri.	31. Ansuene.
15. Capitancho.	32. Confiteguille.
16. Anchume, o Anchuene.	33. Toledo-bea.
17. Buru-aundi.	34. Burgaene.

(...)

33. Hona, aipatu iturrien xehetasuna: Alzate 1862; Tellabide 1995; eta beste hau ere: Anabitarte 1971: 233.

34. Alzate 1862: 33-35. Erregistroak puntu zenbakiztatuz eman zuen etxe bakoitzaren kokagunea. Baliteke etxeetarik bat edo beste baserri ez izatea, eta baita laborari etxe ez ezik bestelako lanetan zebilenik izatea; baina, oro har, gehiengo handi oso bat baserriena dela pentsatu beharko da. Hemen laukian emango dugun zerrenda 34-35. orrialdeetan dago, juxtu horrelaxe emana.

35. Hona agiriaren irakurketan izan dugun zenbait arazo: 33 eta 50. *Toledo-bea* eta *Toledo-goya*: Tellabidek *Tolare* eta *Tolare-goi/Toledo-goya* bezala eman ditu. - 34.

(...)

- | | |
|--------------------------------|------------------------------------|
| 35. Uretaene. | 52. Lorencioene. |
| 36. Lachaene. | 53. Moscotegui. |
| 37. Chicoene. | 54. Sibilía-aundi. |
| 38. Manuene. | 55. Sibilía-chiqui. |
| 39. Fábrica: Manuene (Torres). | 56. Echecho |
| 40. Torres. | 57. Irola. |
| 41. Zuloeta. | 58. Tuniz. |
| 42. Pilar. | 59. Barasategui. |
| 43. Pilar Cochera. | 60. Zamarra. |
| 44. Vista-ona, o Barraca. | 61. Astiñene. |
| 45. Mundáiz. | 62. Mantulutene. |
| 46. Errota-chiqui. | 63. Potorro o Tolare. |
| 47. Aldunaene. | 64. Ezcurra. |
| 48. Presa-buru. | 65. Urdinzu. |
| 49. Aldapa. | 66. Urdinzu-bea. |
| 50. Toledo-goya. | 67. Obrador de Arsuaga. |
| 51. Churco. | Píos establecimientos y su capilla |

Ikusten dugu, ba, zinez landa-mundu irekian gaudela Egia hartan; hala ere, hortxe bertan ageri da beste lanbidezko etxerik ere: *Atablero*, *Chanponene*, *Blanqueador o Arraunguillieta*, *Confiteguille*, etab. *Astillene* bera ere **Astilleroene*-tik etorriko litzateke, Tellabideren ustez³⁶. Torres baserriko lantegia gogoratu (39/40 zenbakiduna), zera jaso daiteke Erret Akademiaren *Diccionario*-tik (1802)³⁷:

Las fábricas que actualmente sobresalen más en San Sebastián son [...], de pañuelos y lienzos pintados en el caserío de Torres, donde se han pintado algunas banderas y gallardetes para la armada real, bien que ha decaído.

Esan beharra dago, etxe eta baserrien izenek ez dutela hor euskal ahoskerari zegokion transkribapen doiturik (*Tturko* zen lekuan *Churco*, etab., eta izen bat berak aldakin erabili ezberdinak ere izan zitzaizkela, gainera (Altzatek, adibidez, *-ene* atzizkia batzuetan jaso egin zuen, baina zenbaitetan kendu ere bai: *Churco*, *Ezcurra*, *Concorre* (entzunago ditugun beste hauen orde: *Tturkoene*, *Ezkurrene* eta *Konkorrene*).

...
Burgaene/Burgene: Loiolakotzat dakar Tellabidek (*Burgene*). - 35. *Uretaene*: “Ubetene” (Tellabide). - 37. *Txikoene*: zalantzaren bat izan badugu ere, ez zaigu ageri irakurketa ego-kiagorik. Tellabidek ere badu Txikoene bat, baina Lugaritzen, eta ez Egian. - 59. Tellabidek *Baratzategi*. - 63. *Trotorro*: ustez irakurketa zuzena, baina ez zalantzarik gabea (Tellabidek *Potorrone* eta *Potorro* eman ditu: s. v. “Potorrone”). - 65/66. *Urdinzu/Urdinzu-bea*: Tellabidek *Urdintxo-bia* eta *Urdintxo-goya* ditu.

36. TELLABIDE, J. (1994): “Astiñene eta Loiolako Zubia”, in: *Irutxulo*. 1994-12-30, 33. or.

37. *Diccionario 1802*: 316.

Azkenik, izen-aldakin ezberdinak ez ezik, elkarrengandik guztiz aldenduak ere izan dituzte Egiako baserriek, eta horien arteko izendapen-baliokidetasun erreala ezagutzea izan da Tellabideren ahaleginetako bat: *Potorrene*, *Tolare* ere izan zitekeen, edo *Kolkene* berdin *Presaburu*, eta *Tolare Garaikoa* baita *Toledo Goya* ere, etab. Bestalde, erran gabe doa, ageriek dakartzaten gisan jaso ditugula izenak, moldaera arauemailetara ekarri gabe.

Izenak izen, gizarte bat ageri da izen horien azpian. Egiako Auzoan 67 etxe zeuden, zenbakiztatuak, eliz zereginetarako eraikinak kontatu gabe, Loiolak 44 eta Uliak 76 zituzten bitartean. Egiak Igeldoren tamaina ematen zuen, 66 etxe baitzituen honek. Amara (105) eta Lugaritz (93) zeuden dezente gainetik, baina Uliak estatistiken arabera gertu zegoen (76). Hirurogei urte geroago, Anabitartek ematen digun zerrendari kasu egiten badiogu, zenbakitan ez dago artean aldakuntza handirik: 60 edo 65 etxe ageri baitira Egian XIX. mendeko zerrenda horretan.

Baserri-mundua zen XIX. mende-erdialdeko hau, esan dugu, eta halatsu jarraiki zen ondoko hamarkadetan ere. Udalerriko eskolagintzaz diharduten albisteetan, edota hauteskunde-barrutiak sailkatu behar direla, baserriarteko esparruan ageri da Egia. 1872an bezala 1900. aren inguruan Egiako Eskola landatarren artean sailkatuta zegoen: *rural*-a zen³⁸.

1916 inguruan, berriz, S. Mujikak Loiola aipatzean garbiki esango du Auzo hori “formado exclusivamente de baserriarras” dela; baina ez zen, nonbait, hori bakarrik Egia, eta Auzoko ezaugarri bezala Hiriko zerbitzutarako jasotako eraikinak gogorarazi zituen batez ere Mujikak: Geltokia, Tabacalera, Eskola Normala, etab.³⁹. Nolanahi ere, berritasunen haize berriek ez zituzten baserriak berehala erauzi, eta 1925ean, artean, hainbat zutik eta bizi ageri zen⁴⁰.

3.2. *Iraganari atzera-begiratu bat (1995)*

Behin eta berriz aipatu dugu Tellabideren lana (1995). Beroni esker, Donostiako leku-izendegiaren bilduma zabala eskuetan dugu orain. Egia begira gure irakurketa bat egiten saiatu gara liburu horretan, eta hauxe da jaso dugun uztia.

Inoiz bizileku izanik edo gaur egun horrelakoak direla, izen jakinen bat eman zaien etxe-bizitzak (baserri-etxe nahiz kalekoak) gogoan hartuz

38. Anabitarte 1903: 468.

39. MUGICA, S. (1916): *Provincia de Guipúzcoa*, in: CARRERAS Y CANDI, F. (s. d.): *Geografía General del País Vasco-Navarro*. Barcelona: A. Martín. 576.

40. Anabitarte 1971: 232-234.

osatu dugu zerrenda. Izenak gaurko grafia arautura ekarriak daude (aldakinak ere eman ez), eta laukian bakoitzari Tellabiderenean duen zenbakia eman zaio, eta izaera ere aditzera eman dugu (baserria, etxebizitza arrunta, jauregia, lantegia, etab.). Azkenik, gogoan izan bedi zenbaki hutsez ez, baizik eta izen bereziz ezagututako bizilekuak bildu ditugula hona.

EGIAKO ETXEBIZITZA HISTORIKOAK ETA GAURKOAK (1995)

<i>Izena</i>	<i>Beste izenik. Oharra</i>	<i>Zer zen/Orain zer den</i>
Aiton-amonak (28) Alcolea (56)	Pilar, Pilar de Egia (Ik. Villa Mercedes)	Zahar-Etxe izana Klinika: M. Santos, Quirón
Aldakoene (58)		Baserria
Aldakoene Berri (58)		Baserria
Aldapa (61)		Baserria
Aldapa Berri (62)		Etxebizitza
Aldunaene (70)		Baserria
Altamira (85)		Baserria
Arraungillietta (249)	Blanqueador	Baserria
Astiñene (321)		Baserria: bere indarrean
Atabalero (323)		Baserria
Auntxene (341)		Orain kale-bizitza
Buruaundi (544)		Baserria
Danbolin (564)		Etxebizitza
Eltxetuene (611)	Eltxetxo	Baserria
Erizen Palaziyua (630)		Jauregia: ik Urdinzu-goia
Errekalde (648)	Egiako Errekalde	Txokolate-fabrika
Errotatziki (673)		Baserri-errota
Etxetxo (726)		Baserria: bere indarrean
Etxetxo txiki (727)		Etxebizitza
Etxezar (729)		Atseden-etxea omen
Ezkurrene (743)	Ezkurra	Baserria
Flamenkoene (750)		Baserria
Gabirostegi (758)		Baserria
Ibaialde (883)		Etxebizitza
Igola (904)	Irola, Idola	Baserria
Igotatxo (905)		Baserria: bere indarrean
Iradiene (944)	Iradi	Baserria
Iturriberri (975)		Baserria
Kandidene (1040)		Etxebizitza
Kapitanene (1052)	Kapitañene	Orain kale-bizitza
Kapitantxo (1053)		Baserria
Kojaene (1091)		Baserria
Kolkene (1093)	Presaburu, Zeziñategi	Baserria
Konkorrene (1096)	Konkorre	Baserria. Orain bilera-etxea

<i>Izena</i>	<i>Beste izenik. Oharra</i>	<i>Zer zen/Orain zer den</i>
Konpetilene (1099)	Konfitegilene	Baserria
Kristinenea (1118)	Gladysenea, Lasalene	Parkea
Kuilasene (1120)		Orain kale-bizitza
Latxaene (1203)		Baserria
Latxaga (1204)		Orain kale-bizitza
Leriñene (1217)		Baserria
Leriñene Berri (1218)		Etxebizitza
Lizardi Berri (1238)		Etxebizitza
Lopetedi Berri (1256)		Etxebizitza
Lorentzio Txiki (1262)	Lorentziona Txiki	Etxebizitza
Lorentziona Aundi (1263)		Baserria: bere indarrean
Madriltxo (1297)		Baserria
Mantulene (1314)	Mantulutene	Baserria: bere indarrean
Manuene (1318)		Baserria
Marrutxipi (1343)	(Uliakoa ez, Egiakoa zen)	Etxebizitza
Martikotxotegi (1348)	Martikostegi	Baserria
Misericordia (1435)		Orain udal-biltegia
Moskotegi (1476)	Polloen zegoen	Baserri-jauregia
Mundaitz (1478)		Jauregia. Ikastetxea
Mundaitz (1479)		Baserria
Olibasene (1535)		Baserria
Ollotei (1539)		Baserria
Pilar Cochera (56)	Pilar del Hortelano	Baratzazain-etxea. Quirón ondoan.
Polloe (1649)		Kanposantua
Polloe (1650)		Baserria
Potorrone (1664)		Baserria
Praentxiene (1665)		Baserria: bere indarrean
Presaburu	Ik. Kolkene	
Tirritene (1803)		Baserria
Tolabe (1808)	Toledo-bea	Baserria
Tolaregoi (1811)	Tolare Garaikoa	Baserria
	Toledo-goia	
Torres (1826)		Baserria. Ondoan ehundegia (1802)
Tturkoene (1842)	Tturko	Baserri ederra: bota berria (1999).
Tuniz (1835)		Baserria. (Altzan: Tuniz Etxea).
Tuniz-berri (1836)		Etxebizitza
Txanponene (1856)		Baserria
Txirita (1890)		Etxebizitza: edaritegia
Ubetene (1927)	Ureta	Baserria
Udara Berri (1930)		Etxebizitza
Urdintxo-behea (1960)	Urdinzu-bea	Baserria
Urdintxo-goia (1961)	Urdinzu, Urdinzu	Baserria
Villa Mercedes	Ik. Pilar Cochera	
Villa Toledo (1985)		Jauregia. Zahar-Etxea
Xibili Aundi (1996)	Sibilia-aundia	Baserri ederra (1968an desagertua)
Xibili Txiki (1997)	Sibilia-txiki	Baserria
Zamarre (2014)	Zamarra	Baserria: bere indarrean
Zuloeta (2064)		Baserria

Lauki-zerrenda honek bere oharrak behar ditu. Baserri asko da hor ageri dena. Tellabideri jarraiki, esan dezagun 1995ean 12 baserri zirela, horietarik, artean zutik zeudenak: lau kale-etxe bihurtuak (*Auntxene, Latxaga, Kullasene, Kapitanene*), eta gainerakoak artean baserri gisan mantenduak (*Astiñene, Prantxiene, Igotatxo, Zamarre, Mantulene, Etxetxo, Lorentziona, Tturkoene*)⁴¹. Eta bada, Konkorrere bezalakorik, zeregin jasoagoetara pasatu denik: berau kultur eta bilera-etxe bihurtu baita, adibidez.

Tellabidek gogoratzen digunez, 1865ean 70 baserri zeuden Egian, eta, orain berrogei urte eskas, haietako bizilagunek bazuten elkarren laguntzarako ermandadea ere; baina 1936ko gerratearen ostean, 32 bakarririk ziren zutik iraun zutenak, eta aipatutako 12 horiek soilki 1995ean⁴². Geroztik Tturkoene ere desagertu da. Egian, Hiriko beste Auzoetako base-riena bezalatsu joan da hori: 1865-1940.etan 90 baserri desagertu ziren Donostian, eta 1940-1994. etan, oster, 377.

Berriketakoa da, ba, gehinbat baserri-galeraren azkartzea. Hainbat egiatarrek gogoan du oraindik 1960. etako Plangintzen ondorioz nola desagertu ziren Martikotxotegi, Sibilía Txiki eta Haundi, Tuniz eta Tuniz Berri, etab.⁴³. Azkenik, etxagintza berriek irentsi dute ia dena.

41. Tellabide 1995: *Irutxulo*, 95-08-01, 33.

42. Tellabide 1995: *Irutxulo*, 95-08-01, 33.

43. Tellabide 1996: *Irutxulo*, 96-05-31, 33.

BIGARREN PARTEA**Baserriartetik Hirira - Del mundo rural al urbano**

Esta segunda parte aspira a ofrecer una síntesis del proceso urbanístico de Egia, dentro de los cambios que en el mismo sentido se van a ir imponiendo en San Sebastián desde 1863 (fecha del derribo de la muralla). En varios aspectos Egia siguió de cerca dicha transformación.

Egia se nos presenta, de inmediato, muy al servicio de las demandas generadas por el antiguo casco urbano y el Ensanche que es la prolongación de aquél, acercándose físicamente al proceso por sucesivos puentes nuevos; pero, con una duplicidad paradójica, reafirmando con la Estación esa vocación de servicio a la Ciudad, mientras, para la vida cotidiana, la vía férrea significaba el alejamiento de los vecinos egiatarras, del núcleo urbano.

En la afirmación creciente de la condición urbana de Egia, el río Urumea y la paralela vía férrea han sido reto al que hacer frente, una y otra vez, de uno y otro modo. No obstante la “lejanía” impuesta por ambos hechos, Egia es el Barrio que ofrece mejores prestaciones a la Ciudad, antes de que lo hiciera el Gros y mucho antes que Amara: el cementerio (1875), centros deportivos (desde 1877), el Parque de Cristina-Enea (1917), la Universidad de Deusto (ESTE, EUTG: 1961), etc.

Esas son realidades que tomaron cuerpo activo en el Barrio, pero hubo también o existen Proyectos para un Egia imaginado: el Plan de Matxinbarrena (1942) y el Plan General de Ordenación Urbana (1995), con el Plan Especial para Atotxa (1996). Bastantes de los propósitos apuntados han llegado ya a buen puerto; otros, quizá más imaginativos, no.

* * *

1. Donostia: Hiri itxi bildutik inguru irekira

1863ko data une erabakigarria izan zen Donostiaren historian, hirigunea inguratzen zuen harresia hautsi eta kanpora hedatzen hastea erabaki baitzen urte hartan. Beste hiri askotan bezala (gogora Baiona, Bilbo, Gasteiz edo Iruñea, Euskal Herrian), XIX. mendeko hazkundeak murru zaharrak hautsi eta hirietako mugaldeak gisa berri batez antolatzea eskatu zuen Donostian ere. Egoera zaharretik berrirako pasaera honek, noski, murruz kanpoko auzoen izan-moldea nahitaez ukitu zuen, eta, horregatik, Donostian gertatutakoaz zer-bait esan beharra daukagu, Egiakoari berari heldu aurretik.

1.1. Iragan urrunetik hedapen berrietara

Mendez mende, Donostia penintsula bat zen, Kontxako uren eta Urumea ibaiaren artean hartua, eta Urgull mendiari lotuta zegoena. Historialariek ere horrelaxe deskribatu zuten¹:

De esta manera, no distando entre sí más de un tiro largo de fusil los dos brazos de mar que bañan ambos muros del Oriente [Urumea-aldeko murruek] y Poniente [portu-aldekoak], viene a reducirse el pueblo, juntamente con la montaña que le hace espaldas por la banda del Norte, a una perfecta península...

Halako tentuz eta sen onez lan egindako R. Izagirrek gehiago erakutsi du bere ikerlan ezagunean: Donostia lehenago batean irla bat izan zela, Urgull mendiari itsatsia, nahiz eta Hiri-Gutuna eman zitzaionerako penintsula bilakaturik zen².

Horrela bizi izan zen Donostia, 939an lehenengoz aipatua, 1180aren inguruetan Hiribildu-Forua eman zitzaionetik Aro Garaikidea arte. Tartean, gerrak eta suteak ere izan zituen, eta hauetako batzuek osorik erre zuten herria (1397, 1489 edo 1813an, etab.).

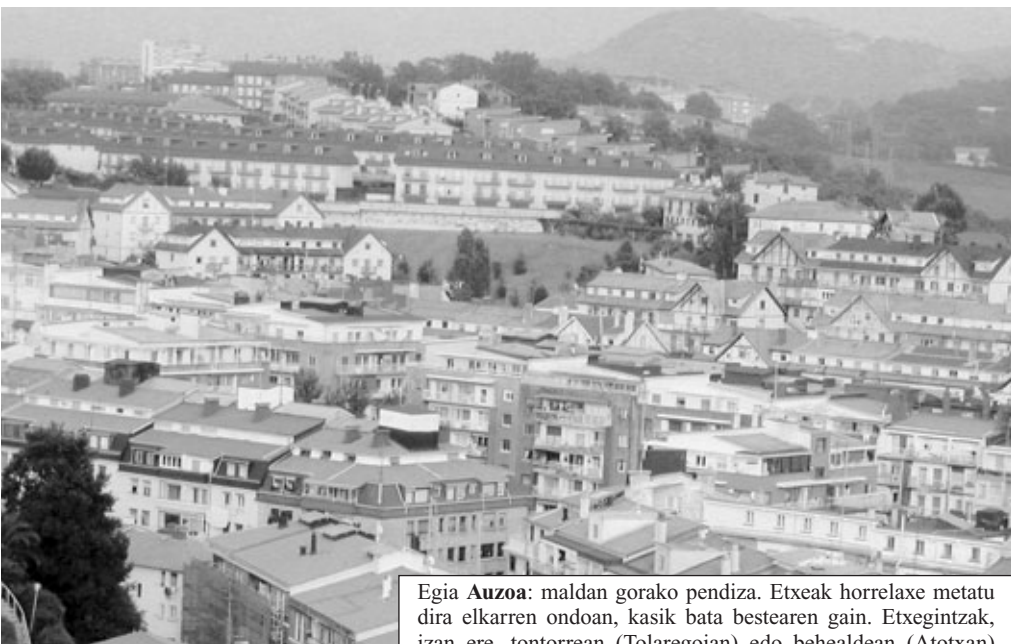
Donostia gotorleku armatu eta merkatal hiria izan zen, biak, eta zeregin bikoitz horrek zekartzan interes kontrajarrien gatazkak mugatu zizkion bizitza eta bere hazkundera Donostiari. Hala ere, ikusi dugu, nola Donostiako bizilagunetarik erdia baino gehiago landa-baserrietan bizi zen, artean XIX. mendean. Horrek ez du esan nahi, ordea, Hiriko dinamikarik bizkorrena erdiguneko Hiri harresitutik kanpo zegoenik³.

1863an, ba, murruek behera botatzearekin batera merkatal hiriari ateak zabalik uztea erabaki zen batez ere, eta handik hamarkada batzuetara, baita Hiriburuetako zeregin administratiboei eta udaleku modernoetako zerbitzuei ere garapen-gune bat eskaintzea. XIX. mendeko bigarren partean, Donostiak bere Hedaguneak sustatu zituen, kanpotarrei atsedeen-leku bezala eskaini zien bere burua, eta, azkenik, Udalerriko padurak lur-lehortu, bide berriak urratu eta Hiriaren proiektu berri bati ekin zion.

1. CAMINO, J.A. DEL (1963): *Historia cicil-diplomático-eclésiástica anciana y moderna de la ciudad de San Sebastián*. San Sebastián: Ayuntamiento de SS. 14.

2. IZAGUIRRE, R. (1933): *El Urumea y los puertos donostiarras*. Pasajes de San Pedro: Editorial Vasconia. *Passim*, 41.

3. URBANISTES ASSOCIATS (1978a): *Plan General Municipal de Ordenación de San Sebastián. Estructura y crecimiento urbano*. San Sebastián (ed. fotokopiatua). 210, 227. GOMEZ PIÑEIRO, F. (1982): *San Sebastián y su área periférica*. San Sebastián: [CAP]. I, 51, 107. ID. (1984): *Aproximación a la geografía social y urbana de la comarca donostiarra*. San Sebastián: Grupo Dr. Camino.



Egia **Auzoa**: maldan gorako pendiza. Etxeak horrelaxe metatu dira elkarren ondoan, kasik bata bestearen gain. Etxegintzak, izan ere, tontorrean (Tolaregoian) edo behealdean (Atotxan) bakarrik du sosegu zabal hoberik.

Ez zuen Hiriak jokabide hori bere baitatik bakarrik lagundu, eta Probintziak izan zuen hor lekurik, eta urrunagoko interesek ere. XVIII.aren azkenetan irekia zen Oriamendin zehar Hernanirako bide erosoagoa (ez da ahantzi behar, artean errepede nagusia, Madriletik Frantziarakoa, Hernanitik zihoala, Donostia albora utzita).

Oriamendiko hori bazen zerbait, baina mende-erdi bat geroago eman-dako pausua mugarri bat gertatuko zitzaion Donostiari (1847): urte hone-tan Madril-Irungo errepede nagusi berria Donostiaraino iritsi zen, artean zutik zeuden murruek ondo-ondoraino⁴. Berehalaxe, 1854an, Probintziako hiriburu bilakatu zen Donostia, eta 1864an trenbidea Urumeako eskuinalde donostiarerra heldu zen. Horra, ba, hogeit urte eskasen buruan, Urgull-pean kuzkurturik bizi izandako Hiria mundutik inoiz baino hurbilago.

Egokiera berrien aurrean Donostiak etorkizunari aurrea hartu nahi izan zion, eta Hedaguneak aurreikusi zituen irtenbiderik egokien bezala, Hiri-Hedagune aurrez arautuak alegia. Egia da, ongi azpimarratu den bezala, hirigintza garaikide hau ez dela Hedagune programatueta mugatu, edo

4. Errepede nagusiaren arazoaz: Madoz 1850: 197.

Donostian onartu diren Hirigintza-Plangintzak ez direla, hurrik eman ere, errealitateraino iritsi⁵. Baina egia da, bestalde, Donostiaren aurpegiarik ezagunena, erakargarriena, eta, azken finean, gainerako guztia mugiarazteko balio izan duena sarritan Hedagune-Plangintza haiek izan direla. Oro har esan daiteke, Hedaguneetako plangintzak emaitza nabariak utzi zituela Donostian, eta berorietatik urrundutako Auzoetan plangintzak ez zuela orain oso gutxi arte eragin nabaririk izan.

Donostiako Hirigintza modernoan komeni da ordenamendu kronologikoari begiratzea, Egiako historia bera uler dezagun ere bazter-ezina baita hori⁶. Cañamero-k honela epekatu du Donostiako Hirigintza modernoaren historia: Hedaguneen Hiria (1850-1950), Hazkunde mantsoko epea (1940-1962), Ordenamendutik geldialdira (1962-1980), Azkenaldiko garapena (1980-1998). Gómez Piñeirik, historia hori zerbait lehenagotik hartuz, nahiago izan du bost epetako beste kronologia hau: 1) XIX. mendearen aurreko eraikuntza. 2) Sute-ondoko lehen eraikuntza (1813-1863). 3) Hedaguneen eraikuntza, azpiegitura berriak eta Auzoetako zenbait eraikin (1863-1950). 4) Hiriko Lehen Plangintza Orokorra (1950-1962). 5) Donostiako Hiri-Ordenamendurako Plangintzaren ondokoak (1962-...)⁷.

Funtsezko adostasun bat dago bi epekapen hauen artean: bere handimandian, 1850-1950. etako mende beteak batasuna du Hirigintzaren alde-tik, eta handik hona bi Ordenamendu nagusiak (1950, 1962) dira Hirigintza horretako mugarri, agindu eta arauz ezarri dutenagatik baino gehiago berezko garapen sozio-hiritarrak epe horietan izan dituzten ezaugarri eta lorpenengatik. Geroago ikusiko dugu 1995eko Plangintza Orokorra.

Kronologia horretan lekutu behar da, ongi konprenitzeko, Egiako Hirigintza ere, eta, hona ezkerre, komeni zaigu Hiri-garapen orokor horretatik Egiari zuzenago datxekiona hona ekartzea.

5. Teorikari eta aztertzaile batek baino gehiagok azpimarratu du Donostiako Hirigintzan Plangintzetatik zinez errealitatean gorputz-mamitu den Hiriraino dagoen tarte zabala: ik. VARII (1980): "La ciudad capital de Guipúzcoa y su periferia", in: VARII: *Futuro urbanístico 1980*: 133-141; Gómez Piñeiro 1982: I, 116-117; interesgarria da Hedaguneen Plangintzei beren lekua emateko: GALARRAGA, I. (1994): "El plano de Donostia, imagen de la ciudad", in: AYERBE, E. (1994): *Donostia-San Sebastián*. San Sebastián: Sendoa Argitaldaria; A. Cañamero-k azpimarratu du, besteak beste, Hirigintzaren benetako anarkia praktikoa: CAÑAMERO, A. (1994): "El desarrollo de Donostia. Geografía urbana. Espacio y población", in: Ayerbe 1994: 72-77.

6. Kronologia xehe eta zehaztu bat nahi duenak VARII 1980an aurki dezake: 55-88, urtez urte doala.

7. GÓMEZ PIÑEIRO 1982: I, 104; Cañamero 1994: *passim*.

1.2. Hedaguneak, eta bestelako hiri-garapenak

Hirigune zentraletik, bertatik bertara hurbil dituen esparruetara zabaltzeko aurreikusi eta araututako garapenei deitu izan zaie Hedaguneak (*Ensanches*).

Honelako Plangintzetan Donostiakoak izan zituen lehenagotik beste hiritan antzekoak. Hedagune hauetako klasikoenak XIX. mendeko bigarren partean hasi eta azkartu ziren (Paris: Haussmann, 1853-1869; Barcelona: Cerdá, 1860; Madril: Castro, 1860), eta Donostian, murrak urratzearekin batera jarri zen Hiriko Hedagune hauen asmoa abian (1863), Kortazar-en Heda-Plangintzari bide emanez.

Horrek zer esan nahi zuen? Lehendabizi, Amaraantz abiatuz garai bateko harresi barneko 10 Ha haiek ia 80 Ha-taraino hedaraztea (1865), batez ere itsasoari eta ibai-ertzei kenduko zitzaizkien lurrei esker. Bigarren, irabazitako esparru horretan, hiri-ordenamendu bat aldeztu aurretik arautua ezaraztea, unean uneko zuzenketak ere eginez⁸. Horren ondoren, 1894tik aurrera, Goikoa-ren Groserako Heda-Plangintza dator, itsasaldeko Egia historikoa ere hartuz, baina geroko Egia moderno hirizatuaren barrutira sartu gabe.

Bulevarretik Askatasunaren Etorbiderainoko hirigintza XIX. mendearen azken herenean egin zen, urratsez urrats⁹: Gipuzkoa Plaza (1865), Bretxa (1870), Aldundia (1879), eta geroago San Martingo Azoka (1890), Kasino/Udala (1887), Artzain Ona (1897). Hortik Amaraantz mantsoago joan zen hiriko zabalkuntza¹⁰.

Hori guztia gorabehera, XIX.aren amaieran Groseko Auzoa gehiago zen artean asmo eta proiektu eder bat, zerbait osatu eta eraikia baino, izan ere urrun baitzegoen hirigune nagusitik, tarteko Zurriola Zubirik gabe. Groseko lanak batez ere 1909tik aurrera mugitu ziren bizkorrago, harik eta hirugarren zubi hori 1921ean eta Kursaal Kasinoa 1922an bukatu ziren arte¹¹. Ez gaitu berantasun horrek sobera harrituko, ibai ezkerrean Victoria Eugenia eta Maria Cristina Hotela 1912an ireki zirela gogoratzen badugu.

8. GÓMEZ PIÑEIRO 1982: I, 104, 108, 114. Kortazar Plangintzaren analisisa, eta beroren ondoko zuzenketena, ezagutzeko, ik.: Galarraga 1994: 54 eta hurr.

9. GRANDIO, J. (1987): *Urbanismo y arquitectura ecléctica en San Sebastián. 1890-1910*. San Sebastián: CAM. 38.

10. Donostiako hirigintzaren garapen-historia ezagutzeko azalpen labur bat: UNZURRUNZAGA, X. (1985): "La arquitectura y el urbanismo en el siglo XX", in: INTXAUSTI, J. (ed.) (1985): *Euskal Herria. Realidad y Proyecto*. San Sebastián: Jakin. 55-66. Une honetako historia laburtua: BERRUEZO, J. (1989): *Cien años de vida de San Sebastián (1879-1979)*. San Sebastián: CAM. 68-69, 73-74, 81-82.

11. MÚGICA 1916: XXXVI-XXXVII. or.; RODRIGUEZ SORONDO, M. C. (1985): *Arquitectura Pública en la ciudad de San Sebastián (1813-1922)*. San Sebastián: CAM. 136; Anabitarte 1903: 235-236.

1867 eta 1910 artean eraiki zen gaurko hiri modernoko zentrua, eta 1925ean edo Artzain Onaren inguruetakoa bizkortu zen (San Martin, Prim)¹². Hiriko garapen hau garaiko argazkitan ezagutu nahi duenak, T. de Izaro-ren lanean izan dezake parada onik¹³.

1920-1930. urteetan zabalgunek osagarriak datoz: Grosen, hondartza aldera, eta Ondarretan, txalet eraikuntzak¹⁴. Era berean, 1910. etako azken urteetatik aurrera Urumeako eskuinaldeak ere hiri-garapen erresidentzialak ezagutu zituen.

Gerraondoan, 1950era edo hurbiltzean, Donostia osoak 407 Ha ditu hiriztatuta, 140.000 bizilagunekin: 1850etik aurrera egindako jauzia itze-la da, beraz¹⁵. Horregatik, 1950 inguruko egoeraz balantze hau egin da¹⁶:

Al terminar esta etapa se observa una casi total colmatación del suelo llano de la ciudad, habiéndose ganado numerosos terrenos a las marismas y al mar, y edificándose en las laderas y pendientes. No hay, sin embargo, una planificación global, y el crecimiento está guiado principalmente por la demanda inmediata.

Plangintza eskasia Amara Zaharrear, Antiguan eta Egian sumatzen zen, batez ere¹⁷. Zeuden hutsuneak betetzeko, eta garapen berriei bide emateko, Bidagor arkitekto donostiarra izango da gizon ardatza. Hirigintza-Zuzendaria zen Madrilén, eta Aldundiaren eskeari ihardetsiz, “Plan de Ordenación de la Provincia de Guipúzcoa” bat prestatu zuen (1942).

Donostia ongi ezagutzen zenez, saiatu zen beroni irtenbide berria asmatzen. Proposamen interesgarria da hauxe, orain berrogeita hamar urte arkitekto batek bere Hiri sorterrria nola amesten zuen jakiteko, eta ondoren etorri zaizkigunekin alderatzeko¹⁸. Proposamen hura ez zen erre-alitatera pasa, baina Bidagor berak bigarren aukera, oraingoan emankor-ragoa, 1950ean izan zuen, Udalaren eskariz “Plan de Ordenación de San Sebastián y su zona de influencia” idaztean, eta Udalak argitara ematean (1951)¹⁹.

12. GÓMEZ PIÑEIRO 1982: I, 112.

13. IZARO, T. DE (1979): “Recuerdos de nuestra ciudad”, in: VARIO (1979): *Cien años al servicio de Guipúzcoa*. San Sebastián: CAM de San Sebastián. 56-79.

14. Urbanistes Associats 1978a: 211.

15. GÓMEZ PIÑEIRO 1982: I, 114.

16. GÓMEZ PIÑEIRO 1982: I, 112.

17. GÓMEZ PIÑEIRO 1982: I, 112.

18. Probintziari, eta Donostiari ere, zegokiena ezagutzeko, ikus laburpen testuala: VARIO, *Futuro urbanístico 1980*: 133-137. Aireportua, adibidez, Astigarragan egitea proposatzen zuen Plangintzak.

19. VARIO: *Futuro urbanístico 1980*: 139-141.

Ondoko urteetakoak dira Amara Berriko padura zaharren lehorrezta-tzea eta Ospitaleetako eraikinak jasotzea, adibidez²⁰. Gainerakoan, erai-kileek eskuak nahiko libre izan zituzten proposamenak egin eta zerizkien bideetatik eramateko ere.

Hurrengo pausu orokorra Alustiza arkitektoak buruturiko “Plan General de Ordenación Urbana de San Sebastián” izan zen (1962)²¹. Garapen-grinaren urteak dira, eta hamar urteko goraldia du ekonomiak, eta etorkinak ugari datoz, 1970. etako krisia agertu arte. Amara Berriari beste bultzada bat eman zitzaion, Anoetako kiroldegi handiekin batera, eta etxebizitzaren eraikin erraldoiak datoz Auzoetan (Intxaurren, Herrera, Altza, etab.). Egia ere ez zen hortik libratuko. Zinez, Hiriko lur libre eraikin bihurtu zen: Donostiak 1960an zituen 550 Ha hiriztatuei beste 330 Ha berri gehitu zitzaizkion 1972rako: %60ko hazkundea²².

Krisi ekonomikoa gainean zelarik, 1976an Plangintza Orokorraren berrikustea proposatu zen, ordura arte gertatutako hazkunde nahasi eta nahastaileari, garai berrietarako, irtenbide hoberik bilatzeko. Besteak beste, Egiari begira ere ordenamendu apur bat sartu nahi izan zuen Plangintza berri honek²³. Azkenik, 1995eko Plan Orokorra, iraganaz zeuden kritikei eta etorkizunaz egindako galderei erantzun nahi izan die.

Azken hamabost-hogei urteetan, Donostiak Auzo berriak ditu bere hiri-gintzaren barnean, eta hauetako batzuk osorik aurreikuspen zehatzen fruitu dira, gainera (Errotaburu, Berio, edo Intxaurren berria). Eta Auzo zaharretan hainbat moldaketa egin da, eta inoiz, geratzen ziren hutsarteak bete ere egin dira hauetan (Amaran, adibidez). Zenbait hirigune endekatu edo gaizki moldatutan, birmoldaketa-lan franko egin da, bide batez zeuden hutsartez ere baliatuz (Antiguan, etab.). Lehenagotik gaizki egindakoen kontzientzia, krisi ekonomikoa, biztanleriaren beharaldia eta etxebizitzaren politika berria izan dira prozesu berri hauen protagonista eta eragileak²⁴. Egiari ere egokitu zaio une honetan bere egitura zerbait hobetzea, baina hori beste kapitulu bat da hemen.

Hazkundearen gorabide horretan, ordea, Donostiako Hiria ez da beti eta nonahi herri eroso, txukun eta amesgarria izan, eta hori ere gogorara-zi beharra dago. Donostia ongi ezagutu eta berau hobetzen ahalegindu zen

20. GÓMEZ PIÑEIRO 1982: I, 115; VARII: *Futuro urbanístico 1980*: 83.

21. Urbanistes Associats 1978a: 230; VARII: *Futuro urbanístico 1980*: 144; Gómez Piñeiro 1982: I, 115-117.

22. Urbanistes Associats 1978a: 224. Urte horietakoaren laburpena: Gómez Piñeiro 1982: I, 118-119.

23. GÓMEZ PIÑEIRO 1982: I, 117.

24. CAÑAMERO 1994: 76.

Matxinbarrenak honela deskribatu zituen hiriko flakeziak, hain zuzen Atotxako frantziskotarren komentua sortu zen urteak burura ekarriz²⁵:

En el año 1921, San Sebastián era, como hoy [1945], una coqueta y bien urbanizada ciudad, sólo que con la mitad de población. Sin embargo, su contemplación hoy nos produciría desencanto. Recordemos un poco el panorama. Las calles limpias, sin duda (tal vez más que hoy), se hallaban todas revestidas con un pavimento de viejo y desperfilado adoquín.

En los barrios de Atocha, Gros, Eguía, Antiguo, etc., las calles, paseos y carreteras más importantes tenían sus calzadas en verano, y de barro, en invierno, y las aceras y espolones con piso de tierra.

Hiri moderno eta ongi egokitua egitea ez zen ardura makala, ondoenik zetozen Hedagune txukunenetan ere; are gutxiago Auzo galdu edo erdi galduetan. Horretarako ez ziren beti eskura egon premiazko baliabide ekonomikoak, eta inguruetako izaera topografikoa ere erapozpen serioa izan zen. Horietakoxe bat aipatuko dugu hemen bereziki, Egiaren etorkizunarekin izan zuen zerikusiatatik.

Hiriko Hedapen-Proiektuetatik begiratuta, eta Egiako begira-puntutik ikusita batik bat, Donostiaren hazkunde honek muga-marra fisiko eta topografikoekin ere egin du estropezu. Eta hauetako bat, ez txikiena, Urumea ibaiko lerro-muga izan da, Egi beti egon izan baita ibaiaren beste aldean. Horrek Auzorako izan duen munta nabaria da, eta Egiako hirigintzaren historiari berari heldu aurretik ongi etorriko zaigu hiriko ibai nagusi honetaz berriren bat ematea.

1.3. Urumea hezikaitza

Mendi-kateek bezala ibaiek ere, beren mugatasunean balio bikoitza eta kontrajarria izan dute: alde batetik, muga eta banatzaile izan dira, eta bestetik, bi alde edo ertzen arteko baldintzak aldatuz gero (interesak, baliabide teknikoak, hurbiltasun ekonomiko, sozial edo kulturalak), mendiarteak kideko bizimolde berdinduak sortu izan ditu bi aldeetan (Pirinioetako kasua Estatu-arteko mugaldeen, edo Gipuzkoa-Arabetako Partzoneria, e. b.), edota ibaiei gagozkiela, berauek lanbide bertsuak eta elkarrekin lotuak sor ditzakete bi ertzetako jendeen artean: adibidez, guztientzat da ibaiko ura industriarako indar, merkatalgorako garraio-bide, etab. Balio kontrajarriok –banatzaile, elkartzaile– Urumeako bi ibai-aldeetako historian ere begi-bistakoak izan dira.

Esan dugunez, urak penintsula egiten zuen Donostia (eta lehenago irla ere); baina, isolamendu horretan, ura zen berriz ere mundura irten eta

25. MACHIMBARRENA, J. (1945): *San Sebastián, presente y futuro*. Madrid. 10-11.

hirira sartzeko bidea. Arrantzale eta marinelek itsasoa zuten maite, baina ontzietan eta ola zaharrek ez zituzten batere deitoratzen Urumea ibaiko inguruak, lanerako eta harremanetarako.

Lur lehorreko bide eskas eta txarrekin ez zutena, ibaiak laguntzen zuen, mareagorako saka-indarra ere erabiliz. XVII. mendeko lehen laurdenean azaldu zigun Isastik ibai-inguru hauetako lanak nola ageri ziren (1625)²⁶:

A esta vienen por mar los bageles de Somorrostro y Portugaleta (que llaman chanuqueros), cargados de vena de fierro hasta ochocientos quintales, y entran con riesgo por la barra de Surriola y la descargan para llevar a las herrerías de agua que hay en el contorno.

Urumea babesgune izan da, eta lantegi ona, mendetan. Gipuzkoari buruzko beste azalpen askotan bezala, gozamina da Larramendi-ren XVIII. mendeko deskribapen hau hona ekartzea²⁷:

El Urumea es río que nace en las montañas de Navarra [...]. Entra en Guipúzcoa por más arriba de las ferrerías grandes de Picoaga y, bajando por el barrio que se dice de Urumea y por las ferrerías de Ereñozu y Fagollaga, sale a las riberas de Hernani, de las más espaciosas y fértiles de Guipúzcoa, y prosiguiendo por Astigarraga, ofrece a uno y otro lado la vista más deliciosa en casas de campo, jardines, huertas, jaros, arboledas, que siguen hasta el barrio de Loyola, y a poco trecho entra por el puerto y puente de Santa Catalina a Zurriola, al Oriente de San Sebastián. Es río notable más de dos leguas, desde el puerto de Santa Catalina hasta algo más arriba de Ereñozu, y en alas o gabarras chatas y anchas suben la vena para las herrerías del Urumea y bajan el hierro labrado a San Sebastián, y hoy los anclotes y anclas, piezas cada una de 74 a 76 quintales, como son las que se han labrado este año pasado. Baja también de tierra adentro el maderamen necesario para los bajeles al puerto de Hernani, y de aquí por el río hasta más abajo de Astigarraga, y de allí por tierra hasta la Herrería del Pasaje. [...]. Es río de muy regaladas truchas, salmones en abundancia, salmonetes, que llamamos izoquisemes, albures, platusas y algunos otros.

R. Izagirre-ri zor diogu ibaiko historiaren eguneratze zaindu bat²⁸. Urumea ibaiaren ibilera zaharrak ikusi nahi dituenak garaian garaiko kartografia begiratu besterik ez du, eta mapa horietatik frantsesek 1719an egin-

26. ISASTI, L. Martínez de (1625): *Compendio historial de Guipúzcoa*. San Sebastián: I. R. Baroja. (ed. 1850). 506.

27. LARRAMENDI, M. de (1969): *Corografía, o descripción de la Muy Noble y Muy Leal Provincia de Guipúzcoa*. San Sebastián: SGEP. 26-27.

28. IZAGUIRRE, R. (1933): *En torno a los orígenes de San Sebastián. El Urumea y los puertos donostiarras*. Pasajes de San Pedro: Editorial Vasconia.

dakoa gomendatzen diogu, Urumea bere zehar-meharretan eta duna-arte-an ezagutzeko²⁹.

Ibaiertzetan, ezker-eskuinetan, portuak zeuden³⁰, handi eta txiki, haiek joan-etorri handiagoetarako, eta hauek ibai-auzunetako zerbitzuetarako³¹. Ibai-ondoko toponimian hainbat bider ageri zaigu *Portu* hitza, Izagirrek adierazi eta Tellabidek berrikitan berriro bildu digutenaren arabera: *Portuburu, Portuetxe, Portutxoa, Portutxo-txiki*³².

Bertako mundutxoarekin batera, Urumeako bizitza ekonomikoa urrunagoko interesekin ere loturik ageri zaigu oso goiz. Hemengo Hiri-ibaien artekoaz gain, “hinterland” zabalago batek izan zuen zerikusi historikorik Urumea ibaiarekin.

R. Izagirre-k azpimarratu zigun ibaiaren eta Donostiaren lekumendu geopolitikoaren balioa. Hiriaren sortzea bera, ibai-goitik zetozen interesen arabera ulertu beharko litzateke, Nafarroak itsasorako bere bidea Hernanitik aurkitu baitzuen, bertako portua abiapuntutzat hartzean. Ez da ahantzi behar, Gaztelako Erregea Gipuzkoaz jabetu aurretik (1200) eman zitzaiola Donostiari bere Erret Gutuna (1180). Erreinuko itsasorako irtenbidean, ba, Hernaniko portuaren itsasertzeko kaia eta merkatal puntu izan behar zuen Donostiak³³. Sorrerako asmo haiek, beren bikaintasun osoan bederen, hutsalak gertatu ziren, azken buruan, baina Donostiak beti eutsi zion lur-lehorraren eta itsasoz beste aldeko harremanen artean bitartekari izateko dei horri.

Urumea ez zen Nerbio izan, baina Larramendik idatzi eta mende bat geroago ere, ibaiak bere baitara biltzen zuen gutxienik bere inguruetako bizitza³⁴:

Deliciosos salmones se pescan en esta parte del Urumea [Sta. Katalinatik gora], valiéndose para ello de unas nasas o presas construidas con juncos: esta pesca produce muy buena utilidad a los propietarios de las presas... Réstanos decir que el r. es navegable cuando sube la marea desde el puente de Sta. Catalina hasta Astigarraga. Atraviesan esta extensión lanchas pequeñas a remo y gabarras cargadas con cuanto necesita transportarse de un punto a otro para el tráfico y continuas faenas de los habitantes.

29. Zorionez, orain eskura dugu mapa-bilduma eder bat: GOMEZ PIÑEIRO, et al. (1994): *Documentos cartográficos históricos de Gipuzkoa*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa. Aipatutako mapa, 129. or.

30. GOROSABEL 1862: 443-444.

31. IZAGUIRRE 1933: 22-27.

32. IZAGUIRRE 1933: 22; TELLABIDE 1995: 166-167.

33. IZAGUIRRE 1933: 6, 40, 47.

34. MADDOZ 1845-1850: 194.



Urumea ibaia Urumea ibaia muga zaila izan da beti Hiriraino iristeko, eta egitarrek hainbat zubi izan dute iraganean ibaiertz batetik besterako. Gaur egun daudenetatik Mundaizko hau da berrikitan eraiki den zubi berria.

Bizia zen, ba, Urumea arrinetan bezala bestelako ogibidetan ere; baina hezigabea, eta hezikaitza. Mareagora, mareabehera, Urumea ibaia bi ertzetara zabaldu ohi zen, eta gero bildu. Paduraz inguratuta zegoen ibai-arro hertsia³⁵. Ez da batere harritzeko Kortazar-ek bere plangintzan, zingira haiei aitortu zien lekua, eta Urumean bertan barne-portuari eman zion tokia (1864), izan ere ordurako ibaiko merkatal joan-etorria apalagoa izan arren, indarrean baitzegoen, artean, ibai-bidezko zenbait zerbitzu³⁶. Hurrengo urteetan, ordea, kamino berriek eta trenbideak eman zioten ibai-ibilerari azken kolpe erabakigarriagoa.

Hiria, 1863tik aurrera, zabaltzen hasi eta gero, hamarkadatan izan da Urumearen kanaleztatzea eta ibaiertzak itxuratzea udal-buruhausteetako bat, hirirako lur lehortuak irabazteko ahaleginean³⁷. Baina hortaz ezer esan

35. Ik., egoera horren lekuko, Izagirre-ren mapa: Izagirre 1933: 22-23; Murugarren 1978: 146.

36. IZAGUIRRE 1933: 43. Kortazar-ek zera zioen bere txostenean: “Es sabido que la ciudad actual se surge por el río Urumea, de leña, carbón, hortalizas. Cuando se haya canalizado el río y se inutilicen los puertos que hay ahora, habrá necesidad de recurrir a otros y a esta necesidad hemos ocurrido proyectando unos muelles en la parte meridional de la nueva población” (CORTAZAR, A. (1862): *Proyecto de ensanche de la Ciudad de San Sebastián*. 17). Dena den, Sta. Katalina Zubitik bertan izango zen hori, hegoaldean.

37. MACHIMBARRENA 1945: 289-300 (1930aren aurreko proiektua seguraski).

baino lehen, eman diezaiogun begiratu bat beste iragan urruntxoago bati, geroago esan beharko ditugunak argitzeko balioko baitigu horrek.

Ibaiaz bestaldean, Egia zaharraren ondoko auzoa Santa Katalina izan zen iraganean, Egiatik Donostiako hirigune nagusia baino askoz hurbilago zegoena. Gaurko Maria Cristina Hoteletik Amara aldera doan ezkeraldeko eta bereziki Sta. Katalina zubiaren inguruetako historia urruna eta hurbila Luis Murugarren-ek eman digu zuzen eta agiriztaturik³⁸.

Donostian bertako ezkerreko ibaiertzak historia jakingarria ezagutu du. Antigoaleko Santa Katalina portua (Donostiako bigarren portua, kasu honetan ibai-barnean ezarria) gaurko San Martin eta Hondarribia kaleen bidegurutzean zegoen, gutxi gorabehera, eta berorren ondoko auzunea hiriko harresiz kanpoko errebala zen, harik eta 1719an, arrazoi militarrengatik, auzoko 20/25 etxeak eta bertako eliza lurrera eraitsi ziren arte; orduan desagertu zen aspaldidanik ezaguna zen Sta. Katalina basilika (1301ekoa da berorren lehen albistea), eta Santa Mariara joan behar izan zuen bertan egoitza zeukan Marinelen Kofradiak, 1690.ean 523 kofraditar izatera iritsitakoak³⁹. Ordu arte, eta gero beste gisa batean, Sta. Katalinako portu hau izan zen ibaiko joan-etorrien bilgunea, mendez mendez, eta Urumeako barra arriskutsuegi bilakatu zenetik, bertatik eraman ohi izan ziren, lehorrez, garraio-gaiak Urgull-peko itsas kai handira⁴⁰.

XIX. gizaldian etorkizun berri bati ekitean, Donostiak pentsatu egin behar izan zuen bere ibaiarekin zer egin, fisikoki noski, baina baita ekonomiarekin aldetik atera zekizkiokkeen emaitzetan ere, merkatal hiri izateaz gain udaleku ere bilakatuz joan baitzen Donostia mendez horren bigarren partean. Parisen Sena, edo Londres-en Tamesis bezalatsu, Urumea ere hiri turistiko baten pasealeku izan zitekeen, ertzetan eta uretan bertan⁴¹, baina hori amets hutsa izango zatekeen, baldin eta ibaiertzei beren mugamarra finkatzen ez bazitzairen.

1864an bertan, murruiak hautsi bezain pronto, ekin zitzaion ibaiko ezker aldearen kanaleztatzeari (Bretxa eta Sta. Katalinako zurezko zubiaren artean), eta 1876tik aurrera eman zen hurrengo pausua, Sta. Katalinatik Amarrakoari heltzean, eta 1881etik aurrera proiektua bizkortzean⁴². Dena den, behin betirakoa edo izan den hainbat eraikin seinatu ez zen

38. MURUGARREN 1987: 8-9. Harrizko azken zubiaz ik.: RODRÍGUEZ SORONDO 1985: 85-91. Gros eta inguruetarako ere balio lezake: 135-140.

39. MURUGARREN 1987: 7, 12, 13; GOROSABEL 1862: 452, 462.

40. IZAGUIRRE 1933: 42.

41. Ibaiek Donostiako hirigintzan izan duen lekua ezagutzeko, ik. Galarraga 1994: 65-70 (Kortazarren Plangintzan ibaiak duen lekuaz, eta *post factum* gaur egun ibaitik hirira begira dugun ikuspegiaz ari da).

42. *Futuro urbanístico 1980*: 65.

hemen jaso dezente geroago arte: Victoria Eugenia Antzokia eta Maria Cristina Hotela (1912), Zurriolako Zubia (1921)⁴³.

Egiatik bertanago, ibaiaren eskuinaldeko kanaleztatze-lanak astiro etorri ziren, behar eta eskea ere neurri berekoak ez zirelako, noski. XX. mendean heldu zitzaion bigarren lan honi. Data jakin bat da hemen erabakigarria: 1905a. Urte horretan eman zitzaion Udalarari eskuinaldea Sta. Katalinatik gora kanaleztatze baimena, bertan lur-eremuak Udallerriarentzat irabazteko eskubidearekin⁴⁴.

Ez dezagun ahantz, hau dena gertatzen ari zen bitartean, ibaiko alde bietan baina lur-barnerago, hain “jatorra” gertatzen zaigun paisaia hiritarra burutu gabe ageri zela. Artzain Onaren elizako lehen harria jartzera joandako agintariek, ontzietan joan behar izan omen zuten eraikuntzarako aukeratutako lekura, padura baitzen artean han nagusi (1888)⁴⁵.

María Cristinatik gora, ordea, beranduago etorri ziren gauzak. Trenbideetako Konpainiarekin lorturiko hitzarmenean, urte batzuk geroago ere (1912), hiru urteko epea segurtatu nahi izan zuen Herriko Etxeak lanetarako⁴⁶. Beste muturrean, Urumearen bokalean, eskuineko kanaleztapen-murrua ez zen bukatu 1911-1914.ak arte. Oraindik geroago, hamar-kada pasatxo bat igarota (1924-1926) lortu zen Maria Cristina zubitik tren-zubirainoko eskuinaldea kanaleztatzea⁴⁷.

Frantziskotarrak Atotxara iritsi zirenean ere (1923), donostiar guztiek ez zuten erabat garbi ikusten ibaiarekin zer egin: alde batetik, Loiola alderaino urezko pasealekua zen ibaia, baina ur eskasia zetorrenean, kirats txarrik ere suertatzen zen; bestalde, hori eta bestelako arazoengatik, kanaleztapena premiazkoa ikusten zen, baina, zerbait ausartagorik nahi eta, norbaitek proposatu ere egin zuen: “¡No sé a qué esperamos para abovedar el Urumea!” (1922)⁴⁸.

Honaino ibaiaz jardun baldin badugu, zeragatik izan da: Egiako auzoak hirirako bidea nahitaez berorren gainetik egin beharko zuelako; historian beti gertatu zen bezala, baina orain dinamika hiritar baten barnean. Eta molde berean Hiriak ere: Egia Auzoaz baliatu nahi baldin bazuen, ibaia zeharkatzeko hartarako zubiak jaso beharko zituelako. Bien bitartean, ibaia zen hesi.

43. *Futuro urbanístico 1980*: 73, 77.

44. ANABITARTE 1971: 173.

45. MURUGARREN 1987: 12. Ik. MURUGARREN, L. (1975): *La Catedral del Buen Pastor. San Sebastián*. San Sebastián: CAM. 22-23.

46. ANABITARTE 1971: 175.

47. GÓMEZ PIÑEIRO 1982: I, 110-111; *Futuro urbanístico 1980*: 72, 73, 77.

48. MURUGARREN 1978: 146-147.

2. Egia: Hiriko Auzo baten jasotzea (1864-1998)

Edozein Hiritako Auzo baten hiritartasuna, bertoko gizon-emakumeen lanbide eta bizimoduek bezainbat, Hirian txertatzeko hari eman zaizkion azpiegitura hiritarrek eta Auzoan jasotako eraikinek definitzen dute. XIX.aren bigarren partean, goraka zetorren Hirigune bizkor baten periferian zegoen Egia. Ez urrunegi, baina bai bere kokagune topografikoan aski albora lekukurik. Urumea aipatu dugu, baina, berori gorabehera, Egiak beti izan zituen Donostiako hirigune zentralarekin harremanak, ohiko erosotasun edo eragozpenekin.

Hala ere, aldi berriek erraztasun hobeak eskatzen zituztenean (1863), betiko zurezko zubi zaharrak bakarrik zituen Urumeak, eta hori gaitzerdi izanik, 1864an trenbide batek moztu zion Auzoari ibairainoko bidea ere. Bazirudien, ba, gauzak hobera egin behar zutenean, zaildu baizik ez zirela egin, nahiz eta agerian zegoen, Geltokia hor jarriz gero, Hiriak ere bere bideak bertaraino luzatu beharko zituela. behintzat.

2.1. Donostiarako zubiak, Egiarako zubiak

Urumea gaineko zubiak beti izan dute lekuren bat Donostiako iragana gogoratu izan dutenen idazkietan; egia esan, ez da hori deus orijinala, zeren hiri gehienek baitutuzte beren ibai eta zubiak. Urrutira gabe, begira bestela Baiona edo Bilboko historiak ere. Baina, iraganeko ondoren, XIX-XX. mendeetan garrantzi larriagoko zera izan da zubien hau Donostian, berorien premia larriagoa zelako, noski, baina baita, kostu handiko eraikinak izanik, egin ere berehala egiterik izan ez zelako.

Aurreko mendeetan eta XIX-XX.etan Donostiako Urumea trabeskatu duten zubi nagusienak, ibai-goitik hasi eta itsasoraino, ondoko hauek izan dira: Loiolakoa, trenbideari bide eman zion burdinazkoa (1864), María Cristina, Sta. Katalina, Zurriola. Modernoak direnetan ere, guztiok izan dute beren historiaurrea, eta berorien ondoan egon da, gainera, besterik, denak ere lekuz zerbait aldatuz eta berrituz joan direnak.

Ibai-gaineko zubion ondoan, ordea, ez dira azken mende eta erdian trenbide gaineko iraganbideak baztertu behar, berauen faltak edo desegokitasunak ondorio nabaria izan baitu Egiaren hiri-garapenean: Geltoki parekoa dago alde batetik, eta Iztueta Gain-zubia bestetik. Gehienei buruz zerbait esan nahi dugu orain, Egia egin edo kontraegiten izan duten zerikusi zuzenagatik.

2.1.1. Zurezko zubiak harrizko (eta burdinazko ere) bihurtu zirenekoa

Gaur egun ezagutzen ditugun harlanduzko zubi apain eta sendo horien aurretik, bi ibai-aldeak lotzeko hainbat zurezko zubi izan du Urumeak, Udalari eta Auzoei buruhausterik franko ekarri zieten zubiak. Puntu batean baino gehiagotan izan ziren horrelakoak.

• Loiolako Zubia (1862)

Urumea zeharkatzeko hiruzpalau puntu ziur eta historiko izan dira Sta. Katalinatik hasi eta ur-gora aurki zitezkeenak. Egia da bestelakorik ere izan dela, denboraldi batean indarrean egon eta laster desagertu ohi izan denik, alegia. Hemen beste iraunkorrago haiek gogoratu nahi ditugu, eta Egiarekin zerikusi zuzena izan dutenak betiere.

Tradizio luzea izan duten zubien artean zeuden Sta. Katalinako lehenengo, eta Loiola nahiz Ergobiako gero; berriagoak ditugu Burdinazko Zubia eta ondoan oinezko eta beribilentzat eraikitakoa. Loiolan Egiarako dagoenak historia zaharra du bere lekuan, eta Administrazioak Sarasolako Zubia ere deitu izan dio⁴⁹. Donostiatik Astigarragarako kamino berria urratzean zubi honek bere gain izan du urte askotako zama. Egiatarrentzat Sta. Katalina Hirirako joanbide zuzena izan den bezala, hegorako eta Urumea bailaran Hernialdera egiteko (ibaia bera ibili nahi ez bazen, behintzat), zubi hau zen Egiatik irtenbidea ematen zuena. Izan ere, ez dezagun ahantz, Pasaia-Irunerako bidea Astigarragako errepide-bidegurutzean suertatzen zitzaiola Donostiari.

Horregatik, Astigarragako bidea arretaz zaindu izan zen, Caminok diosenari jaramon egin nahi badiogu, behinik behin (1794)⁵⁰:

Otros puentes tiene la ciudad [Sta. Katalinakoaz gain, alegia] en su jurisdicción con el de madera en Loyola, sobre el mismo Urumea, el más inmediato al famoso de Ergobia, en Astigarraga, construido modernamente en piedra, por donde tira el camino real de coches, y otros que por su poca consideración se omiten.

Testuak oharren bat edo beste eskatzen du. Camino-k 1794an idatzi zuen hori; hortaz, errepide nagusia Hernani eta Astigarragatik zihoan garaietan. Hain zuzen, Ergobiako puntu hori kamino nagusikoa zelako, XVIII.ean harriz ere egin zen (1713-1726). Loiolakoak ez zuen, artean, halako suerterik izan, are gutxiago Donostiatik Oriamendirako kaminoa ireki ostean (1768tik aurrera). Horrela, aldi batez, Donostiatik Egian

49. TELLABIDE 1995: 139.

50. CAMINO 1962: 243.

zehar Astigarraga eta Hernanira zihoan bide honek bere indarrean zerbait galdu zuen. Hala ere, ez guztiz nonbait.

Lehen karlistadakoan erre egin zuten Loiolako zurezko zubi zaharra, eta 1840an jaso zen berriro, ostera ere zurezkoa. Baina, aldez aurretik ere ikusita zegoena, urte batzuen buruan hondaturik zen berriro zubiaren zurezko egitura hura, baliagarri oinezkoentzat bakarrik izateraino. Donostiako Udalak harriz eraikitzea erabaki zuen, 1860an. Azkenik, harrizko hau 1862an burutu zuen Etxebeste arkitektoak. 189.000 erreal kostatu zen obra berria⁵¹.

Mende-laurden bat geroago, eta eskaintzen zituen eta eskatzen zitzaizkion zerbitzuei erosoago eta segurtasun hobez erantzuteko, harrizko zubi hau zaharberritzeko deliberoa hartu zuen Herriko Etxeak (1885): kaminoa zabaldu egin zen, bi aldeetan 1,60 zm-ko espaloi bana jarri ziren, eta orduan eman zitzaizkion alboetako harresiak. Obrak balio izan zuena ere ezagutzen dugu: 20.642 pezeta⁵².

Geroztik, noizbehinka egin diren mantenu-lanekin gure egunak arteko erabilpena izan du, eta zalantzarik gabe, azken hamarkadetan Loiolatik Amarako bideak segurtatu eta zabalera onean eman ez diren arte⁵³, Egiak zubi honetan aurkitu du hegorako irteera eta bide honetatik etorri zaio Auzoa nahitaez trabeskatu duen joan-etorri moderno ugaria, betiere, zubi batetik bestera zihoana: Loiolakotik Sta. Katalinara. Baina honi heldu aurretik, egoki izango da Burdinazko Zubia ere hona ekartzea.

• Burdinazko Zubia (1863, 1932)

Trenbidea urratzean gainditu behar izan zen berriz ere Urumea ibaia, Loiolatik etorriko zen trenari Egiara bidea urratzeko. Trenbideari emandako burdinazko lehen pasabideak hirurogeita hamar urte bete zituen (1863-1932), izan ere trenek eta lokomotorek beste tamaina handiagoa hartu zutenean, zahar hura ez baitzen aski izan eta, bestalde, Hiriak ere zubien arteko ibaiertzetao zirkuitua osatuta utzi nahi baitzuen.

Burdinazko Zubia zutoinez aldatu eta osatzeko lanak 1931ko apirilaren 4tik 1932ko ekainaren 31rainokoan burutu ziren⁵⁴. Lehenengotan, oinezkoentzako pasabidea nahi zen egin, eta aurrekontua ere egin zen

51. MURUGARREN 1978: 200-201. Ik. ondoko oharra ere.

52. ANABITARTE 1903: 322-323.

53. Urumearen arroan XXI. mendeko bideek beste jite bat izanen dute, Urumeako Autobiaren Saihesbidea abian denetik (GI-131: 1998ko abenduan aurkeztutakoa). Ondoko hilabeteetan erabaki beharko da Proiektu ofizial hori ala beste hautabideren bat egin.

54. Hemengo albisteak Donostiako Udal Agiritegian bilatu behar dira: D 3-IX, 1816-9: "Adquisición del Puente de Hierro de Loyola a la Compañía de F. C. del Norte de España". 1931tik 1936raino doan espediente zabala da.

horretarako, baina laster oinezko eta berebilentzakoa ere izan zitekeela pentsatu zen. Bigarren irtenbide honen lehen aurrekontua 100.000 pezetako izan zen, baina zubi zaharra zutoin berrietara kurrutuz egitea merkeago atera zen, azkenean: 84.950 pta.

1932ko urtarrilaren 23tik 24rako gauean ezarri zen dena bere lekuan: bi zubi zeuden gau hartan lekuz aldatzeko. Tren-zubi zaharra behin-behineko beste zutarrietara eraman behar zen, eta, aldi berean, oinezkoen zubi berria zutarri zaharretan ezarriko zen. Ikustekoa izan zen ekintza, eta 50 minututan egin zen dena⁵⁵.

1932ko maiatzean pasa zen zubi hau Udaletxearen jabetasunera; hala ere, zorua hormigoiz berdintzeko ondoko hilabeteetan egindako lanen inguruan ez zen auzirik falta izan administrazio ezberdinen artean. Dena den, gisa hartan, Donostiak gau batean zubi berri bat irabazi zuen Urumearen gainetik, Mundaiztik Amarara iragan ahal izateko. Aurrerago ikusiko dugu nola iraun duen honek, bere behin-behinekotasunean, Hiriko laugarren zubi handia eraiki den arte (2000).

• Santa Katalina zubia (1872)

Zubi honen historia izen bereko auzo, portu eta elizaren iragan urrun lauso edo ezagunagoan galtzen da. Erdi Aro hartatik hona, Isasti-ren Gipuzkoako Historian espreski aipatzen da hori (1625)⁵⁶:

A poco trecho de la villa está la puente que llaman de Santa Catalina sobre el río Urumea, que es de madera grande y costosa, de gentil artificio, y para el reparo de ella da cada navío de trigo que viene al muelle media fanega [ez da ahantzi behar bertantxe zegoela Sta. Katalinako portua ere].

Camino-k Donostiako historialarien arbaso jakitun ezagunak ere utzi zigun beti funtsezko egitekoa izan zuen Santa Katalinako zubi honetaz oroitzapenik (1794). Donostiako zubien artean nagusiena Sta. Katalinakoa omen zen, luzean 224 pausu zituela, eta zabalean 9. Antigoalean, bere azpitik ontziak pasatzen uzteko ireki egiten omen zen zubia. Zubizain batek laguntzen zituen ontzien joan-etorriak, eta 1377ko ordenantzak arautu zuen haren soldata nola ordaindu: Urumeako alde horretan harrapatutako izokinetakoa hamarrena utzi behar zen zubizainarentzat.

Zurezko hamarren bat zubi aipatu izan dituzte historialariek Santa Katalinan bata bestearen ondoren, beti ere hiritarrak eta auzo-lagunak harrizkoa noiz eraikiko zen zain zeuden bitartean⁵⁷. Zurezko zubiaren

55. Peña-k deskribatu digu berrikitan Burdiñazlo Zubiko eraikuntza: Peña 1999: 80-81.

56. ISASTI 1625: 506.

57. MURUGARREN 1978: 194-200.

mantenimendua ez omen zen batere merkea, eta harriz eraikitzeke irrika bizia zuen Udalak, urteroko gastua handia baitzen zurezkoa bere onean gordetzen (1.000 dukat). 1659an pentsatu zen zubiari harroinak behintzat ematea, baina XVIII.aren hondarretan artean eztabaida izan zen zurezkoa uzteko ala harrizkoa egiteko proposamen kontrajarrien artean. Camino-ren tzat argi zeuden harrizko baten abantailak, baina historialaria ez zen iritsi bere egunetan halakorik ikustera, nahiz eta egin ere egin zen horretarako zenbait ahalegin⁵⁸.

XIX. mendean Udalaren eginkizunen artean bizirik egon zen Santa Katalinako zubi berriaren asmo hau. Are gehiago errepide nagusia (N-1) hiritik pasaraztea lortu zutenez geroztik (1847)⁵⁹. Hain zuzen, urte beretan jasotako albisteek zerbait hobetuta deskribatu zuten Donostiako zubi hau, aurreko urteetako historia ere eginez. XVIII eta XIX. mendeen mugetan, mende-erdi beteko gerra-aldartearen lekukoa izan zen zubia, esaten zaigunez⁶⁰:

Es de madera con sus dos estribos de piedra de sillería; de construcción sencilla al par que sólida, con una extensión de 440 pies, divididos en ocho tramos de a 55, y 24 de ancho; pasa por él la carretera, y a uno y otro lado hay andenes para peatones. Durante la dominación francesa de Napoleón se construyó un magnífico puente de madera, que fue quemado por los defensores de la plaza en el sitio de 1813: desde entonces existió hasta 1819 un puente provisional, en cuyo año la Junta de obras y el Ayunt. procedieron con sus arbitrios a construir otro hermoso puente de madera, al que en 1823 se cortaron dos arcos o tramos, y en 1835 fue quemado por los defensores de la plaza al aproximarse los carlistas, no habiéndose aún concluido de pagar su coste, que fue de 967.032 reales. Por mayo de 1836 el General Espartero erigió un puente para las operaciones del ejército, y el ayunt. y vecindario tuvieron que sufrir este nuevo gravamen.

Errepide nagusirako azken moldaketa, bidea egiten ari zen enpresaren bizkar joan zen, eta jasotako testu-buruan deskribatu dena zen. Hori horrela, Santa Katalinako zubia Hiriko murrak urratu eta berehala egin nahi izan zen harriz, eta 1872ko ekainaren 23an ireki zen: 127 metro zituen luzean, eta 12, zabalean, eta batik bat harlanduz eginga zegoen, Mutriku eta Loiolatik ekarritako harriz; 663.882 pezeta kostatu zen obra⁶¹. Zorionez, urte horretako edo berehalako argazkiak ere baditugu eskura, horietako bat Konkorrenetik ateratakoa⁶².

58. CAMINO 1963: 242-243.

59. Aurreko errepidea, esan dugun bezala, Donostia albora utziz, Andoaingo kaletik Astigarragara zihoan, eta Iruna.

60. MADOZ 1845-1850: s. v. "San Sebastián" (*Gipuzkoa 1991*: 196).

61. ANABITARTE 1903: 320.

62. IZARO 1979: 69-70 (25 eta 27. argazkiak).

Egiatik begiratzuz, zubi zahar haiei buruz egindako ondoko ohar honek badu egiatarrentzat interesik:

Los puentes antaño enfilaban hacia la “Calzada de la cuesta” o “de Eguía”, recorrida por el camino de Pasajes, para evitar los arenales anegadizos de la zona baja, por donde divagaba el arroyo que procedente de los altos de Alza recorría pertenecidos de los caseríos Eriyoene, Chofre (del que recibió el nombre), Errecalde, Iturriberri, Flamencoene y Machuene, hoy calle de Miracruz y casas inmediatas.

Egiako baserrialderako ate izan zen beti Sta. Katalinako zubia, zuzean; baina gogoan izan behar da, gainera, Geltokirako bidea ere bazela jada. Dena den, ez da pentsatu behar 1872ko eraikin berria N-1-eko eta hiri-ondoko hazkunde azkarra irensteko lain izan zenik; alderantziz, hamarkada batzuen ondoren premiek berori zabaldu eta birmoldatzea ekarri zuten, eta 1911, 1924 eta 1978.etan egin zen obra.

Zurriolako zubian egindako lanen ondoren, berriz ere Sta. Katalina egokitu beharra ikusi zen, eta 1924an egindako obraren berri arduradun izan zenaren eskutik dakigu. Orduan hartu zuen zubi honek gero ezagutu dugun itxura berria, lehendik zituen bost arkuetarik bat kenduta, bere farola handiekin eta 12 metrotatik 25etara zabaldua. Gastuak ere halakoak izan ziren: 555.202 pta.⁶³.

Horrela segurtatu zen behin-betiko Egiarako sarrera on bat (beti ere, tartean zegoen trenbidearen baimenarekin...). Baina, bien bitartean, XIX-XX. mende-mugarako Amara-aldea hedatzen ari zen, eta Hiria Ipar Geltokiaren aurrez aurre zegoen, batzuetan oso Egiara begira, gainera; ikusiko dugun bezala, XIX.eko azken bi hamarkadetan aisia eta atsedenerako zerbitzuak Egiara bildu baitziren. Aspaldidanik zurezko zubia zegoen tokian harrizko bigarrena ere premiazkoa zen, are eta premiazkoago Hirirako bisitariak (eta nolako bisitariak!: Madril eta Gorteko jenderik fine-nak...) Geltoki hartatik sartzen zirenez. Horregatik egin zen María Cristina zubia.

• María Cristina zubia (1905)

Anabitartek jasotako planoan ageri denez (1900eko data du berorrek), ibaia Geltokiaren paretik zeharkatzeko behin-behineko zubi bat zegoen bertan. Aspalditxotik zetorren nolabaiteko pasabide hori: jada, 1893an, aurretik zegoen aldi bateko beste bati segida emanaz Goikoa-k proiektatutakoa zen berori⁶⁴.

63. MACHIMBARRENA 1945: 209-212; Anabitarte 1903 320-321.

64. ARSUAGA, M.; SESE, M. (1996): *Donostia-San Sebastián. Guía de arquitectura*. San Sebastián: Colegio Oficial de Arquitectos. 158.

Baina inondik ere ez zen premiari erantzuteko adina eta Hiriaren duintasuna erakusteko gauza⁶⁵. Halaz ere, beharrak behar, eraikuntzak bere atzerapenak izan zituen XIX. mendean, gehienbat Udalak ohiko edo ezohiko bere Aurrekontuetatik halako tamainako obra nola ordain zezakeen ikusten ez zuelako. Dirua falta, ba⁶⁶.

1903an hartu ahal izan zitzaion gaina ezin horri, Donostiako Aurrezki Kutxa Munizipalak 700.000 pezetako kreditua eskaintzean (interesik gabe, eta 100 urtetan itzultzeko). Herriko Etxeak gogo argiz ikusi zuen eskaintza, eta lanei berehala ekin zitzaien. Horretarako lehiaketa baten ondoren (14 proiektu aurkeztu ziren), J.E. Ribera eta J.M. Zapata-k irabazi zuten lehen Saria.

Lehiaketara aurkeztutako proiektuetan denetariokoak zeuden: bazen bat 80 metrotako argiunea zuen arku bakarrekoa; aldiz, onartua izan zenak hiru arku zituen, bakoitza 30 metrotakoa; zabalean 20 metro eman zitzaizkion. Sarreretako lau obeliskoak (15 m) ez zeuden jatorrizko proiektu sarituan, baina Mahaiburukoek iradokirik jarri ziren, Pariseko Alexander III.aren zubikoen antzera.

1904ko maiatzean onartu zen obretarako azken aurrekontua (702.217 pezetatakoa), eta Ama Erreginak Donostiari hemengo bere udaldien bidez ekarri zion sona aintzakotzat harturik, María Cristina izena jartzea erabaki zuen Udalak, urte bereko abenduan. Lanak bizkor joan ziren eta 1905ean prest zegoen dena, irekiera ofizialerako⁶⁷. Bederatzi hilabetetan burutu zen lana, eta 1905eko San Sebastian egunez izan zen estreinaldia⁶⁸.

Jai handiekin ospatu zen gertakizuna: koruen kantaldiak, elizkizunak, hitzaldiak, dantzaldiak, danborrada, suak... Bi zubi handien arteko pasealekuetan jai ederrak egin ziren, ospakuntza haietan ez baitzen zubiarena ere bakarrik ospatu, Geltokiaren inguruko berrapainketarena ere bai.

Jose ZapiRAIN bertsolariak utzi zigun ospakizunen oroitzapena, ondo-ko bertsoetan *Zubi berriya*-ri kantatuz⁶⁹:

Goizetikan dago gaur jendia ernaya
Ikusitzeko gogoz zubi bat berriya,
Toki onian dago yayo ipiñiya;
Laister igaroko da jende ugariya,
Gutziz apaindutzen du orrek Donostiya.

65. Anabitarte 1903: 254/255, 321-322.

66. RODRÍGUEZ SORONDO 1985: 148-152; Murugarren 1978: 201.

67. ANABITARTE 1971: 55-58.

68. Zubiarekiko datu teknikoagoak: Machimbarrena 1945: 206-209.

69. MURUGARREN 1978: 202; Joxe ZapiRAIN eta zapiraindarren berri jakiteko, ik. Auspoa bilduman: (1975): *Zapirain anaiak: Juan Kruz (1867-1934), Joxe (1873-1975)*. Tolosa.

Hortaz, Urumeari zegokionean eta Egiarako, ibaiaren ezker-eskuinaldeen artekoa konpondurik geratu zen María Cristina zubiarekin.

(Ez gara hasiko, orain, Zurriola edo Kursaaalekoaren historia hona biltzen, gure Auzotik at geratzen baita berori, baina, esan dezagun bederen, 1921eko abuztuaren 14an ireki zela jendearentzat Zurriolako zubi hau, zenbait arazo tekniko gainditu ondoren⁷⁰).

Hala, María Cristina Zubiaren bidez Amara Zaharrerako/Zaharretik, ba, ibai-gaineko pasabide eroso seguraturik geratu zen; Amara Berriko geroko hazkundeak, ordea, joan-etorri berria sortu du, premia berriak. Horren guztiorren irtenbidetzat ibai-gaineko laugarren zubi handian ikusi da, hain zuzen 2000.ean eraiki dena.

Urumea gorabehera eta Egiarako mesede edo kaltetan, Auzoko komunikabideen arazoa ez zen, ordea, ibaiarena bakarrik.

2.1.2. Trenbideari gaina hartzen

Esan dugu: trenbidea izan da Auzoaren eta Hiriaren tarteko bigarren hesia. Geltokia sortu orduko, ibaia zeharkatu behararen premia nabaria izan zuen Hiriak: arrazoi praktiko eta irudizkoengatik, hein handi batean modernotasuna Geltokitik baitzeterren, eta handizkiak ere bai.

Trenbideak, ordea, ez zion Hiriari bere egunerokoan enbarazurik egin, Egiari baizik, eta trenbidearen hesi hau trabeskatzeko ez ziren sentitu larritasun eta behar bera han eta hemen: Hiritik “urrun” suertatu zen, beraz, Egia. Hala ere, Auzoak gora egin ahala gero eta nabariagoa gertatu zen trenbide gaineko pasabideren bat moldatu beharra, oinezkoentzat bezala beribilentzat.

Bi puntu hautatu izan dira horretarako, Atotxako bi muturretan: alde batetik, oinezkoentzat Geltoki-ondoan jasotako gain-zubixkak (eta gero trenbide-azpiko pasabidea), eta, bestetik, Astigarragarako kaminoan trenbide azpitik moldatutako pasabideak eta Iztueta Gain-zubia⁷¹.

70. Oinarriak emateko lanbide berezia hartu zen: “Consistía éste en sumergir unos cajones de hormigón armado, previamente construidos y llevados por flotación hasta el emplazamiento de las pilas. Esos cajones, aguzados y en forma de campana por debajo, se incarían excavando con aire comprimido y vertiendo simultáneamente por encima el hormigón necesario para llenarlos y hacerles alcanzar la profundidad fijada” (Machimbarrena 1945: 204).

71. Gogoan dugu Mundaitz barreneko ibai-gaineko zubi-pasabidea (Burdinazko Zubia deitua, 1858, eta 1932an berritua). Ik. Sada/Sada 1997: 146.

• **Geltoki-ondoko Gain-zubixka (1898) eta lurpeko pasabidea (1971)**

Bizilagunen Auzo hiriztatua izan aurretik, donostiarrentzat (ikusiko dugu hori) Egia-Atotxa atsedeen-leku izan zen, jada XVIII.ean pasealeku bezala, eta Hiriko berrikuntza modernoa garatzean, hainbat kirol- eta aisia-lekuk bere kokagunea hemen izan zuelako (pilotalekuak, belodromoa, zezen-plaza, etab.). Jai eta ospakizun-egunetan bat-bateko jende-andana erakarri ohi zuen Egiak ibaiaren eskuinalde honetara, baina bertara iristeko, nonahitik zetozela ere, trenbidea zeharkatu beharra zuten hiritarrek. Eta ez arriskurik gabe.

1898an, Iparreko Geltokiaren paretsuan, trenbide-gainetik metalezko gain-zubixka bat egitea erabaki zuen Udalak, Amara Zaharretik zetozen jendeentzat Atotxarako pasabide izan zedin. Lehen zubixka horren lekua ez zen izan gaurkoarena, Geltokiko ostatuaren eta kotxeren artekoa baizik). 34.800 pta. kosta zen lehen obra hura⁷².

1905ean, Maria Cristina Zubia eraiki eta inguruak ere zaharberitu eta itxuratzean, pasabidea ere lekuz aldatzea erabaki zen, berorretarako sarre-ra Zubiaren paretik bertatik emateko moduan utziz. Moldaketa berriak urte batzuetarako balio izan zuen.

Hala ere, Gain-zubixka ongi zaintzeak bere gastuak zituen, eta inoiz pentsatu ere egin zen lurpeko iraganbideren batez ordezkatzea (1919); baina arazo juridikoek moztu zuten asmoa. Hala ere, 1920-1921.etan bi lehiaketa egin ziren Gain-zubixka osorik egokitzeko⁷³, zeren mundu ofizialak aitorturik baitzuen zubi zaharkituaren egoera txarra, eta arriskua, eta jakina zen gaizki zegoen pasabide hartatik 3.000 oinezko zebilera egunero.

Azkenik, 1923an, Udalak bere kontura egitea erabaki zuen, 1922an udal zerbitzu teknikoak aurkeztutako proiektu bati jarraikiz. Matxinabarrena ingeniariak egin zuen proiektu berria: metalezko egitura zaharra porlanez hartuko zen, eta eskailerak beritu eta sarrera-aurpegia guztiz berritxuratu⁷⁴. Funtsean hori izan da 1960.ak arteko Gain-zubixka ezaguna.

Hamarkada horren azken urteetan heldu zitzaion, berriz ere, Geltoki pareko pasabide honen arazoari bere ordua, trenbidez bestaldeko 32. Poligonoaren Planarekin batera. Trenbide-azpiko pasabidearekin konpondu nahi izan zen, orduan, Gain-zubixkak zuen eskasia edo ahulezia.

1967ko azaroan iritsi ziren akordio batera Inmobiliaria Azuhol eta Udaletxea, Poligonoko etxegintzan erraztasunak ematearen truke pasabi-

72. ANABITARTE 1903: 321-322; AnabitarTE 1971: 62.

73. ANABITARTE 1971: 62-63.

74. MACHIMBARRENA 1945: 213-215.

dea ere irekitzeko⁷⁵. Lehen Proiektua 1968an onartu zen, Manuel M. Santos Saralegi-rena hain zuzen, eta berorren arabera hamar hilabeteko epean burutu beharko ziren obrak.

Ondoko hilabeteetan udal teknikariek erreparatu batzuk jarri zizkioten lehen proiektu horri, pasabidearen lekutzea aldatzea proposatuz, loretegiak gordetzeko asmoz, eta orduko *ranpa* eskailerarekin ordezkatzuz. Azuhol-ek Proiektu berria aurkeztu behar izan zuen 1969ko otsailean: bederatzita hilabeteko epea izango zuten lanak burutzeko, eta Aurrekontu osoa 6.795.894,02 pezetakoa zen⁷⁶.

Renfe-ren baimena 1971ko urtarrilean lortu ondoren, Construcciones Laurak S. A.-k, obra-egileak, ondoko hilabeteetan burutu ahal izan zuen lana, Egiarako pasabide berria moldatuz, jada gaur egun berriro eztaba-dagai ere dena, Iztuetaren Gain-zubia izan den bezalatsu.

• Iztueta Gain-zubia (1944)

Atotxa Pasealekuko beste muturrean, Egiako bideek berriz ere trenbidearekin egiten dute estropezu. Loiolako nahiz Santa Katalinako zubiak pasatuta, batetik nahiz bestetik doanak Iztuetara iristean, trenbidea pasatu behar izan du 1864tik hona, eta berdin Egiako Galtzadatik zetorrenak. Hemen ere soluzio ezberdinak erabili izan dira hesi horri gaina hartzeko.

Geltoki ondoan oinezkoiei eman zitzaien bezala, beribil eta kamioei ere trenbidea gurutzatzeko zubiren bat edo eskaini beharra aspaldixotik zetorren. 1922an izan zituen lehen joan-etorriak asmo horrek, eta esan ere egin zen, Geltoki ondoan eta Gain-zubiskaren parean ez ote zen horretarako lekurik egokiena.

Bien bitartean, Iztuetako pasabidea (txarra eta arriskutsua) trenbide azpitik zegoen egina, eta Matxinbarrenak 1936an Gain-zubi zabala egitea proposatu zion Udaletxeari, bertako teknikari bezala, baina gerrateak moztu zuen hori, harik eta 1939an garraiolariak irtenbide proposatua aurrera bultzatzeko eskatu zuten arte.

75. Udaletxeko Agiritegian ikus daiteke proiektu eta obra honen espediente lodia: A 3916-1. 1967tik 1975era doazen paperak dira, eta barnean ditu Inmobiliaria Azuhol-ek egindako segidako bi proiektuak (bata, 1968koa, eta bestea, 1969koa). Agiri hauetaz baliatzen naiz hemengo berriak emateko.

76. Honela dio Aurrekontuak: "Excavaciones: 1.224.565,06; hormigones: 2.540.119,80; pavimentos y revestimientos: 500.359,20; complementos: 325.784; reposiciones de pavimentos: 525.500; alumbrado: 93.145; partida alzada a justificar: 700.000. Total de ejecución material: 5.909.473,06; 15% de contrata: 886.420,96. Total de ejecución por contrata: 6.795.894,02 pts."

1941ean Udalak eta Aldundiak proiektu atzeratua onartu ondoren (eta bertako auzo-lagunen gogoaren kontra), 1944an burutu zen lana, lehendik zegoen azpi-pasabidea errespetatu (eta zabalduz ere) eta trenbideari gaina hartuz. Iztuetako Gain-zubi honek 15 metroko zabala zuen (ibilgailuentzat 10, oinezkoentzat 2,50 m-ko bi espaloi), eta inguruak itxuratzeko parada eman zuen lanak. Sta. Katalina zubia berritzen erabiltako teknikez (1925) baliatu zen Matxinbarrena obra honetan ere⁷⁷.

Trenbideak (beste zenbait hiritan bezain desitxuroso ez joan arren) zenbat buruhauste sortu dituen azpimarratzeko balio du 1942an Bidagorrek bere Gipuzkoako Plangintza Orokorrean proposatutako honek⁷⁸:

Como obra más remota, cabe suprimir el paso del ferrocarril por Atocha [trenbidea bera kentzea, alegia], pasando en túnel desde Eguía a Ategorrieta y alejando unos 200 metros la estación actual.

Horrelako iraulketarik ez zen egin, eta apurka-apurka birmoldatuz eraman den egoera du Egiak, Hiriarekin dituen komunikabideetan. Auzo-eraketa ez da, inondik ere, erosoan izan, alde horretatik.

2.2. Egiako kamino-bide eta kaleak

Oriamenditik Hernaniko bidea egokitu zen arte (1776)⁷⁹, eta garbiago esateko, 1847an N-1a Lasartetik bideratuta Donostiara sartu zen arte (nahiz eta mende bete lehenago Errepide Nagusia Donostiaraino ekartzeko eskatuta zegoen: 1756)⁸⁰, Hiriak ez zuen izan Probintzia barnearekin edo Errepide Nagusiarekin harreman errazik⁸¹.

Garai batean Udalak eta herritarrak auzo-lanean elkartuta urratu eta zaindu ohi zituzten bideak, harik eta 1889an kamineruak edo kaminozainak sortu ziren arte. Erabaki hau garrantzizkoa izan zen Hiria eta beronen inguruetako auzo eta herriak hobeki lotzeko, baserritarrak berak ere handik gertuago suertatu baitziren bide-kaminoen sarea berritzean. Baserrialdeak berak ere hiritartzeko bidean egokitu ziren, ba, XIX. mendeko hondarretan⁸². Baina ez dezagun historia aurrera.

77. MACHIMBARRENA 1945: 215-219.

78. *Futuro urbanístico 1980*: 136.

79. GOROSABEL 1972: I, 149.

80. GOROSABEL 1972: 154-155.

81. BERRIKITAN, C. Larrinagak eskaini digu Donostiako kamino-bideen historia txukun bat: LARRINAGA RODRIGUEZ, C. (1999): *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1914*. Donostia-San Sebastián: Kutxa. 67-80. Xehetasun agiritatu gehiago nahi duenak hor aurkituko du.

82. Ik. Larrinaga Rodríguez 1999: 73-75.

Berrikuntza horien aurretik, Hiritik Errepide Nagusiaren bila (N-1-era alegia) Egia-Loiolan barrena joan zitekeen Astigarragaraino, nolabaiteko bide batetik, Oriamenditik itzulian nahi ez bazen behintzat⁸³.

Konformidadean, zaharra zen Astigarragako kamino hori, batez ere XVIII.ean hobegoak sortuz joan ziren heinean. Kamino zaharron nolabaiteko egoera eta eskastasuna honela laburtu zituen Gorosabel-ek, Gipuzkoako Errepide Nagusiez ari zela⁸⁴:

Los tres caminos principales [...] eran calzadas de piedra dura de unos diez a doce pies de ancho, construidas con poco arte y esmero. [...]. Entonces no se conocían coches, galeras, ni carromatos, y se consideraba como un gran progreso tener camino abierto para el tránsito de personas y caballerías cargadas a lomo.

Errepide Nagusiez hori esan baldin bazitekeen, tamalgarriagoa zen, noski, auzo-bideena. Astigarragako horri hobegotzeko tenorea iritsi zitzaienean (XIX. mende-erdialdean edo), Errepidea zuzenean Donostiara sartzeak ez zion Egiari deus asko lagundu (kamino-berritzen esan nahi da, zeren zubitan bai, harlanduzko Sta. Katalina eskueran jarri baitzitzaien, ikusi denez).

1846 inguruan egin zen lehenengo zaharberritze bat Donostiatik Astigarragarako bidean, Egian bertatik hasita, Pinuetako Aldapan (Egia Gaietik Loiolako Zubira doan horretan, alegia), batez ere tarte horretan oso gaizki omen zegoen-eta galtzada⁸⁵:

Los caminos ant. principales son: el que conduce a Astigarraga por el delicioso valle de Loyola; antes de llegar a este valle hay que cruzar la divisoria llamada Piñueta, cuyo trozo se hallaba en mal estado por ser muy antigua la calzada que existía. Hoy [1846] se está ejecutando su reforma en términos que dentro de dos meses se podrá llegar a las risueñas riberas de Loyola por un camino muy regular en el que podrán transitar los carruages hasta dicho valle. [...].

Konponketa hauek onak izanik ere, mende-laurden baten ondoren berriz heldu behar izan zitzaion lanari, bide bera hobetzeko baino bideari kamino molde berria emateko. 1871an Aldundiak egindako lan hau gogoratu dutenek, erabateko berrikuntza egin zela adierazi izan dute, bere “estreinaldia” izan zuela azpimarratuz⁸⁶.

83. Donostiaren zailtasunak eta egoera historikoa ongi jaso du zerak: ACHON INSAUSTI, J. A. (1998): *Historia de las vías de comunicación en Gipuzkoa. 2. Edad Moderna (1500-1833)*. San Sebastián: Diputación Foral. 40-41 (mapa), 73-74, 108-110, 136, 139. Ik. *Futuro urbanístico 1980*: 59.

84. GOROSABEL 1972: I, 135-136.

85. MADDOZ 1845-1850: 197.

86. Urbanistes Associats 1978a: 228; VARII: *Futuro urbanístico 1980*: 65.

Egiako historia modernoan Iztuetatik Egia Gainera eta Loiolako Zubira doan kamino-kalea izan da Auzoko bizitzaren ardatza, baina azken hamarkadetako kalegintza berrien aurretik ere, Egiak bazuen beste zenbait karrika. Horietako historiko bat, Egiako Galtzara: hondartza inguruko zingiretan galdu gabe, mendialdetik zetozenak Sta. Katalinako zurezko zubi zaharrera hurbiltzeko bide aproposa.

Mende honen hasieran Egiak zituen kamino-bideak, hau da, artean kale izatera iristeko behar diren etxadirik apenas zutenak, 13 ziren (horietako bat, aipatutako Astigarragakoa zelarik): orotara, zortzi kilometrotako kamino-bide sarea zen. Batzuk kamino-kamino bezala ageri dira, etxe artetik kanpora zihoazenak (Mundaitz, Altza)⁸⁷.

Kale-kaminoen artean, Udalarentzat ardura berezikoa izan zen kanpasanturakoa, agertu ere orduko kaletegian bi modutara agertzen da berori, zein adiera ezberdinetan garbiki ez dakigula⁸⁸. Aspaldidanik zebilen Hiria hilerri egoki baten bila, eta 1875ean erabaki zuen Udalak hura Polloen jartzea, aldi berean harako bidea urratuz, Astigarragako kaminitik hasita, Erreka baserriaren ondotik gora. Antxuene, Leriñene, Erreka, Konfitegilene eta Konkorrere baserrietako lurretan zehar egin zen hilerriarako bidea; 675 metro izan zituen, eta Barrio arkitektoa izan zen obren arduraduna⁸⁹.

Hastapen haietatik aurrerako kale-sortze eta moldakuntza, kasik XX. mende osoan, Auzoko etxegintzarekin paretsuan joan da, honelakoetan izan ohi diren desparekotasun batzuekin izan arren. Etxegintza horren historiari helduko diogu, ba, ondoren.

2.3. Egiako eraikuntza modernoa (1864...)

“Egiakoa” diogu, baina berdintsu esan genezakeen “Egiarena”, zeren hurrengo lerroetan etxegintzaz eta, era berean, Auzoko gizarte-bilakaeraz jarduteko asmoa baitugu; baina oraingoz bego horretantxe.

2.3.1. Zenbait ohar orokor

Egiako hirigintzak, etxegintza eta Auzoa bere alde guztietatik begiratuta ere, bi epealdi hagitz ezberdin izan ditu:

87. ANABITARTE 1903: 312-313. Ik. gainera Larrinaga Rodríguez 1999: 76.

88. ANABITARTE 1903: 312: “Camino al Cementerio de Polloe” eta “Camino desde Atocha al Cementerio de Polloe”.

89. ANABITARTE 1903: 310-311.

- 1) Lehenengo, baserriarte zaharra desegin gabe, komunikabide, lan-tegi- eta aisiarako eraikinak ia bakarrik zituen garaia (1864an tren-bidea ezarri zenetik aurrera: geltokia, hilerria, zezen-plaza, tabako-fabrika, belodromoa, pilotalekuak, etab.). 1925ean, artean 60ren bat etxe edo eraikin barreiatu ageri zaizkigu Egian⁹⁰.
- 2) Bigarren, Auzoa batez ere etxebizitzaz hiriztatu den garaia, baserri-mundua hutsaren hurrengo bilakatzen zen bitartean: jende etorkinez bete da Egia (Euskal Herrikoz nahiz Erbestekoz), lehenengo industri lantegietan aldakuntzarik izan da, Hiri nahiz Probintziarako osasun-eta hezkuntza zerbitzuak sortu dira, eta batez ere Auzorako merkatal zerbitzu arruntak eratu (1940...).

Pentsa daitekeenez, bi epealdiak elkarren arteko eten osorik gabeko-ak dira, baina batik bat azpimarratzekoa da, bigarren aldian etxegintzak izan duen lekua, eta horren ondorioz, ikusiko dugun bezala, biztanleriaren soslai-aldakuntza eta espazioaren erabateko moldaera berria (1940ko Egiako plano eta gaurkoa guztiz urrun daude elkarrengandik).

Hasteko esan dezagun garbiki: Egia ez da Donostiako Hedagune bat izan, bere adiera hertsian behintzat. Hau da: Egia ez da izan alde zurretik aurreikusi eta arautu, eta horren arabera, egikaritutako Auzoa. Baina horrelako Hedagune izan gabe garatu diren Hiriko beste Auzoen artean ere, Plangintzek eragin eskasa izan dute Auzo honetan. Egia, kanpotik izan dituen eraginez eta barneko hazi-minez, bere gisara jaso den Auzoa da, ia azken ordura arte. Hala ere esan beharra dago, Auzoaren nortasuna, bere hirigunetasunean, borobilduz joan dela hamarkadak zehar, gaur egun Aldundiaren planoan (1998) ederki ikus daitekeenez.

Sarritan nabarmendu izan da Egiako desplangintza horren abia hori, une eta kolore ezberdinetako tintaz esanda: Matxinbarrena (1945), Gómez Piñeiro (1982), teknikari ezberdinek edo 1976an egin nahi izan zen Plangintza berrazterketa, Cañamero; denak ere zentzu berean mintzatu dira⁹¹. Horregatik, Egia ez da Auzo “datagarria”, neurri batean Gros eta zehazkiago Intxaurren edo Berio izan daitezkeen moduan.

Biztanleriaren hazkundeak sustaturik, Egiako eremu eraikia gora joan da: 1900an, 14 Ha ziren eraikita ageri zirenak; 38 Ha ziren, 1950ean, eta 90 Ha, 1975ean⁹². Ikusten denez, mende honetako lehenengo berrogeita hamar urteetan 24 Ha berri eraiki baldin baziren, hurrengo hogeita bostetan 52 Ha jaso ziren etxegintza horretan.

90. ANABITARTE 1971: 233.

91. MACHIMBARRENA 1945: 153; GÓMEZ PIÑEIRO 1982: 112; Urbanistes Associats 1978a: 224; CAÑAMERO 1994: 75.

92. VARI: *Futuro urbanístico 1980*: 64, 72, 90.

Auzoko hirigintzaren abiada Donostiako beste Auzoetakoekin alderatu nahi duenak, grafiko lagungarri bat du Urbanistes Associats-en lanean (232. orrialdean).

Hiri-periferiako zenbait eremurekin batera (Herrera, Pasaia, Altza), C Sailean dago Egia ere; hortaz, Donostia Hiri Metropoliar bezala eraikitzaera doan unean (1945aren inguruetan) hasi zuen bere hazkunde bizkorra, hazkunde azkartu horretan D eremukoei (Aiete-aldea, Antigua eta Amara Berri) hogeiterteko aldea hartuz⁹³.

1962-1980.etan Plangintza Partzialen itzalpean garatutako Egiako hirigintzaren abiada honela deskribatu du Cañamerok⁹⁴:

En lo que respecta a la zona de Eguía, la expansión urbana ha tenido una dirección muy clara, remontar la colina en dirección al cementerio. La actuación constructiva se ha plasmado en el inmueble colectivo, parecido al de la zona periférica, aunque debido a su cercanía al centro de la ciudad, sus habitantes tengan una calificación superior a la de aquellos. La intensidad de ocupación, por otro lado, no llega a los extremos de las zonas situadas en el Este (zona de Alza o La Paz), aunque el contraste entre las alturas de los edificios y el viario dan una sensación clara de congestión.

1980tik honako hamabost-hogeitertean, Egia barneko berrantolaketa izan da kezketako bat, espazio komunei leku egiteko eta zenbait bizigune libre irekitzeko. Horrekin batera, azken urteetan, Polloe ingurua da hiriztatu dena, etxe bakarrak nahiz erantsien auzoak sortuz (Tolaregoia etxadia, adibidez).

2.3.2. Egiarako Plangintza-asmoa (1942)

Esan dugu: praktikan, Egiako hirigintzari urrun geratu izan zaizkio ia beti Plangintza Orokorrak, eta gehienez ere Plangintza Partzialen batek ukitu du Auzoa. Hala ere, landu zuten behin hirigintzaz arduratuek Auzo honetarako propio egindako Plangintza jakin bat, berehalako gerrate-ondo hartan (1942)⁹⁵. Gerora izan dugun Egia ezagutzeko ez bada ere, Plangintza hark balio digu, nik uste, izan zitekeen Egia bat amesteko, eta errealtate elkorragoa kritikoki begiratzeko.

Proiektu honen oroitzapena ez da guztiz galdu Donostiako hirigintzaz arduratu direnen artean⁹⁶, baina, hala ere, egitasmoaren autoreak berak utzi

93. Urbanistes Associats 1978a: 232.

94. CAÑAMERO 1994: 75-76.

95. Plan honen berri jakiteko Matxinbarrenaren lana ezagutarazi digun Jose Mari Aranburu arkitekto jaunari gure eskerrona agertu nahi diogu, eta honetan eta hirigintzari buruzkoetan esku zabalki eman digun laguntzagatik, eta orobat zenbait harremanetarako zor diogunagatik.

96. VARII: *Futuro urbanístico 1980*: 79; Gómez Piñeiro 1982: I, 112.

zigun azalpenera joan beharra dago zerbait zehatzik jakiteko (artxiboetarraino heldu nahi ez bada behintzat). Egiako Plangintza proposatuaren aita Juan Matxinbarrena izan zen, Udaletxeko Zerbitzu-Burua ia mende-laurden batean (1921-1944)⁹⁷.

Ensanche de Eguía izenburuarekin aurkeztutako Plangintzagai honek ondoko asmo hau zuen, autoreak dioenez⁹⁸:

El año 1942 presenté al Ayuntamiento un proyecto de ensanche del barrio de Eguía. No pretendía con ello que ese plan fuera exactamente el que con carácter definitivo había de ser aprobado. Mi intención era promover el interés y estudio del asunto en la Comisión especial de Ensanches y hacer recaer sobre el desdichado barrio de Eguía un proyecto de ordenación cualquiera: el mío o el que el Ayuntamiento escogiese.

Proposamenaren atal arrazoituan zazpi puntutan azaltzen zen egitekoaren bidea: 1) Ordenamendu baten premia. 2) Hedagune gisara egitearen komenentzia. 3) Hedagune proposatuaren bideragarritasun ekonomikoa. 4) Gainerako Hedagune onartuekiko zuen bateragarritasuna. 5) Proiektu-idazketaren arrazoizkotasuna. 6) Proiektuaren azterketa ekonomikoa. 7) Zenbait datu osagarri.

Ez dezagun ahantz Plangintza-proposamen honen urtea (1942), zeren urte horietantxe hasi baitzen Egiako hirigintzaren berezko bizkortzea, esan dugu. Goraldi demografiko-ekonomiko handiaren bezpera-bezperan zeuden, eta teknikariek ongi ikusi zuten Egiako hiriztapenean lehenbaitlehen esku hartu beharra⁹⁹:

Actualmente, en toda la zona que comprende el proyecto de ensanche de Eguía no existe la menor ordenación. Así, no hay plan alguno para el trazado de vías públicas (calles y caminos vecinales), ni de alineaciones, ni de rasantes. Tampoco existe nada relativo al trazado de un sistema de saneamiento, de abastecimiento de aguas ni alumbrado. Las construcciones que en esa zona pueden erigirse no están sujetas tampoco a reglamentación ni en cuanto a altura ni en lo referente a superficie edificable.

Proposamenean adierazitako erabakirik hoberena auzuneari Hedagune-izaera ezagutzea zen, betiere Auzo honi zegokion xumetasunaren ildotik (“nada de grandes avenidas ni plazas monumentales”, zioen Planak). Plangintzako gastuak 6.500.000 pezetatara hel zitezkeen, esaten zenez¹⁰⁰.

97. MACHIMBARRENA 1945: 153-159.

98. MACHIMBARRENA 1945: 153.

99. MACHIMBARRENA 1945: 153.

100. MACHIMBARRENA 1945: 156.

Xehetasun gehiegitan sartu gabe, ongi etorriko da Plangintzaren mamiaz zerbait esatea. Hiru partetan banaturik zegoen asmoa: a) Lehen partea, Iztuetatik Mundaitzera eta Urumeatik trenbiderainokoa hartuko zuen; b) Bigarrenak, trenbidetik Atotxa eta Egia Gainera, Alcolea eta Polloerako igoera. c) Hirugarrena zen zabalena (Hiri-Jardina): Aldapa baseritik Tturkorako malda, Moskotegitik Tunisa eta Loiolako Kasernetara, eta azkenik Kaposantu atzetik, Tunis eta Lizardi inguruetatik Egiako Galtzadaraino.

Zer egingo zen, ba, hiru tarte horietan? Geltoki-inguruetan ez gauza handirik: eraikita zegoena errespetatuz, plazatxo bat Geltoki ondoan, trenbideko zenbait lur berdegune bihurtu, ibai-ondoan Mundaitz alderaino etxebizitza-lerro bat (gogora hemen, bide batez, 1942an iradokitzen zela hori dena, hain zuzen ia hirurogei urte geroago, orain, egikaritu dena, beste gisa batean noski).

Berrikuntzarik larrienak bigarren eremuan zetozen, trenbidetik Egia Gainerako tarte horretan alegia. Honetaz Proiektuak zera zioen¹⁰¹:

En Atocha, entre el ferrocarril y el paseo, donde hoy se halla enclavado el campo de fútbol, se proyecta una expansión o plaza de 43 metros de anchura. Partiendo de la Portería de Cristina-Enea, se proyecta una calle que asciende por terrenos de Alcolea hasta enlazarse con la carretera de Eguía, antes del alto. Esta calle serviría como variante de la subida de Eguía, des-congestionando el tráfico y haciendo de límite con la Ciudad- Jardín.

Tabako-fabrikatik Mundaitzerako bideari tunel eta zubia eman behar-ko zitzaizkion, Amarako zabalgunera iristearren, eta ibaiaren eskuinaldean, Loiolako Kasernetaraino, oinezkoentzat pasealekua moldatzea iradoki zuen proiektuak; baina etorkizuna oso bestelakoa egin zezakeena, batez ere Hiri-Jardina zen, esan dugun bezala Pinuetako Aldapatik Hilerri gora eta Intxaurrendoko mugetaraino hedatuko zena¹⁰².

Eta zer gertatu zitzaion Matxinbarrenaren Egiarako Plangintza honi? Ez zuen, nonbait, harrera onik izan (...*tan gélida recepción tuvo*, dio egileak), eta asmo onen linbo handira bidali zuen Udaletxeak egitasmoa. Eta Egiak, zekarren bidea eramane zuen gerora ere, baina garapen basago bati segiz orain.

Hain zuzen, errealitate gordin horretara itzuli behar dugu ondoko atzera-begiratuan.

101. MACHIMBARRENA 1945: 158.

102. Plangintzaren Planoa: Machimbarrena 1945: 157.

2.3.3. *Berezko eraikiera librean*

Egian diren, edo izan diren, eraikinen kronologiaren bidetik, oroigarri nagusi batzuk ekarri nahi ditugu hona.

Daten hariari begiraturaz joango garenez, gogora dezagun 1864koa dela abiapuntu ona kronologia honi hasera emateko: izan ere, urte horretan lekutu zen Egiako paduretan Ipar Trenbidea eta Geltokia, Hirigune Zentrala eta hazi-mina auzoalde honetara erakarriz, eta, zortzi urteren buruan, bi ibaialdeetako Hiri-Auzoen arteko elkartasuna indarturik suertatu zen Santa Katalinako Zubia harriz jasotzean. Hamarkada labur baten buruan, horrela geratu zen segurtaturik Egiaren bokazio hiritarra.

• **Trenbidea eta Ipar-Geltokia (1863)**

Bidagor-ek adierazi zuena aparte (1942), trenbideari Hiriko garapen orokorrean ez zaizkio erreparatu handiegiak jarri (nahiz eta Egiako hiritartasunari ez zion onik egin). Honetaz Matxinbarrena kritikoa zera zioen¹⁰³:

La línea férrea se pliega al monte al salir de la estación en sus dos direcciones, y salvo el cruce de las riberas de Amara y en el boquete de Atocha, el ferrocarril no puede tener un trazado más respetuoso con las posibles zonas de expansión urbana.



Auso-alde berria. Trenbidearen inguruko berrikuntzek etxadi berriak sortu dituzte haren eta Urumearen artean, ibaiaren eskuinaldeko etxagintzaren aurpegia ere osatuz.

103. MACHIMBARRENA 1945: 230.

Dena den, ez ditzagun ahantz Groseko Geralekutik Ategorrietarantz trenbideak dituen arazo oztopagarriak. Bestalde, Hiriarekikoak horrela izan arren, bestelakorik da Egiari berari dagozkionetan: eremu hiritargarri zabala hartu zuen hor trenbideak (egia da: artean, paduretan galduta zegoena gehienbat), eta badakigu jada, berorren ondorioz, trenbide-alde bietako harremanak zein zurrundurik gertatu ziren.

1858ko ekainaren 22ko data esanahitsua da¹⁰⁴: Itxaropen berriei bere estreinaldia emanez, Hiriko agintariak Urumea gora etorri ziren, gabarraz, Geltokia jarri behar zen puntura. “Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España” zeritzan sozietatea zen Trenbidea Madriletik Donostiaraino luzatu behar zuena. Ofizialki, 1864an iritsi zen lehenengo trenea¹⁰⁵. Isabel II.aren senarra estreinaldiko bidaia horretan etorri zen, Madrildik Pariserako bidean, eta baita Gustavo Adolfo Bécquer zeritzan poeta-kazetari bat ere¹⁰⁶.

Lehenengo Ipar Geltokia 1863an egin zen Letoumeur frantsesaren ardurapean, eta 1880an Biarez-i eman zitzaion Geltokian hainbat eraikin berri eta erreforma egiteko mandatua. Agian, beronen enkarguz, Eiffel izan zen metalezko estalki handiaren egilea. Eiffel-en partaidetza hau zalantzatan jarri izan bada ere, gaur egun segurutzat eman behar da ingeniari sonatuaren autoretasuna¹⁰⁷.

Bestalde, Geltokiaren eta ibaiaren tarteko eremuan, nahikoa atzeratu ziren proiektu eta asmoak. Alde batetik Geltokirako bidea, artean, nahitaez Sta. Katalinara joan behar zuena, urtetan egon zen Compañía eta Udalaren arteko konponbide baten zain: azkenik, 1891ean “Camino de la Estación” deitu zitzaion egindako bideari. Dagoeneko ikusi dugu, 1905ean María Cristina Zubia harriz ezartzean, Geltoki-inguruak ere berriztatu egin zirena, eta auzotarrentzako Gain-zubixka ere bai.

104. Lehen eskuko albisteak nahi dituenak, labur eta argi LARRINAGA RODRÍGUEZ 1999-an aurkituko ditu, 86-106. Kazetal mailan: Peña 1999: 235-242.

105. Gorosabel-ek emandako kronologia honek osatzen dizkigu zertzeladak: “se consiguió poner la vía en estado de explotación el día 1º de Septiembre de 1863 en la sección comprendida entre la ciudad de San Sebastián y villa de Beasain; el 22 de Octubre del mismo año, desde San Sebastián hasta el Bidasoa; el 20 de Agosto de 1864 la sección de Beasain a Alsasua. La inauguración general de todo este dicho trayecto del territorio guipuzcoano y navarro, se verificó en aquella ciudad el día 15 del mismo mes” (ik. GOROSABEL, P. (1972): *Noticias de las cosas memorables de Guipúzcoa*. Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca. I, 161).

106. Sada/Sada 1997: 79.

107. Zalantza hau bizirik egon da orain gutxi arte (ik. Arsuaga/Sesé 1996: 159), baina Eiffel-ek berak banatutako aurkezpen-katalogo batean ageri da Donostiako lan hau ere. Katalogo hori Madrilgo “Fundación de los Ferrocarriles Españoles” erankundeko liburutegian ikus daiteke. Eskerrak Joan Jose Olaizola jaunari, puntu honetarako eman dizkigun argibide eta ziurtasun hauengatik (Azpeitia: Eusko Trenbideak, Museoa).

1905eko egokiera hura zela-eta, Geltoki-inguruko zerbitzuek eta espazio-uneek aurpegi berria hartu zuten. Bide honen eta ibaiaren arteko tartean, Udalak eta Compañía-k lur-trukaketa baterako akordioa lortu zuten 1910-1912etan, Geltokirako kaminoa Udalaren eskuetara ekartze-ko¹⁰⁸. Berrikuntzak eginik, 1913an “Avenida de Francia” bilakatu zen garai bateko Hiritik “Geltokirako Bidea”¹⁰⁹.

• Kiroldegiak eta olgeta-lekuak (1877...)

Egiako Auzoak bere modernotasunera iristean, eta berorren ezaugarri bezala, Geltokia eta batez ere bere kiroldegiak izan ditu. Pilotalekuak, belodromoa eta bestelako olgeta-tokiak, Atotxako Pasealekuan bereziki. Horretaz gogora dezagun zenbait datu.

Pilotalekutan, bat baino gehiago izan da Auzoan. Lehenengoa 1877an estreinatu zen, Eibar-eko Txikito eta Billabonako Maingua pilotariekin¹¹⁰; pilotaleku hau 1913an izan zen eraberritua, eskuz ez ezik erremintaz ere jokatzeko izan zedin¹¹¹. Berau izan zen Donostiako lehen pilotalekua, aro berrian; zezen plazaren inguruan zegoen, belodromoaren atzean (gerora futbol-zelaia izan denarenean, alegia)¹¹².

Bigarren pilotalekua 1905ean estreinatutako “Frontón Jai-Alai Moderno” izan zen (geroko Garaie Moderno-ren orube berean); honek ez zuen zorte onik izan: 1933a arte bere horretan iraun ondoren, urte horretan sute batek desagertu zuen, eta orduan desagertu zen¹¹³.

Atotxako Udal Pilotalekua, hirugarrena, 1914an moldatu zen¹¹⁴, 1877ko pilotalekuko aurreko eta alboko paretez baliaturik. Artilleriako kaserna eta gero Ospitale Militarra han ezartzean desagertu samartu zen hau¹¹⁵.

108. Anabitarte 1971: 173-176.

109. Anabitarte 1903: 308-310.

110. Garaiko pilotari sonatuenak, beraz. Eibar-eko Txikito durangarrak (Indalezio Sarasketa, 1860-1900) zera idatzi da: “Con toda seguridad, el jugador más completo y extraordinario que la pelota ha producido”. Eta Billabonako Mainguz (Pedro Iartza) autore berak: “Uno de los más famosos jugadores del siglo pasado”. Ik. BOMBIN FERNANDEZ, L.; BOZAS-URRUTIA, R. (1972): *El gran libro de la pelota*. Madrid. II, 1466, eta I, 730-748; II, 1479.

111. ANABITARTE 1903: 277-278.

112. Bombín/Bozas 1972: II, 67.

113. Beste informazio-iturriak utzita (Berruezo, Sada/Sada), Bombín/Bozas-i jarraitzen gatzaizkio Atotxako pilotalekuen kronologian. Ik. Sada/Sada 1997: 113-114; Berruezo 1989: 110 ere.

114. Dena den gogorarazi behar da, 1878ko pilotaleku batetik zetorrela hori, eta 1913-1914.etan Udalaren eskuetara etorri zela.

115. Bombín/Bozas 1972: II, 67, 70.

Zezen-Plaza ere izan zuen Atotxak, garai batean. Lehenengoa, zurezkoa, eta goiztarra izan zen, azken karlistada bukatu orduko jaso, 1876an. Arrakasta ona izan zuen, nonbait, eta hamar urte geroago, gaur egun Atotxako Dorrea dagoen orubean eraiki zen hormazkoa, Goikoa-ren proiektuaren arabera (1886), baina ez zituen hogeitau urte bete, zeren Txofrekoa eraiki zenean desagertu baitzen (1903)¹¹⁶.

Pilotaren ondoan, fisikoki ere ondoan, bigarren kirola txirrindularitza gertatu zen. Atotxak Belodromo sonatua izan zuen, gure Hiri, mugalde eta Probintziako zalegoari erantzun bat eman nahirik. Frantziatik iritsi zen txirrindularitza gurera (1887koa edo da horren data), eta 1888an ospatu zen “Atotxako Belodromoa”-ren estreinaldia, María Cristina Erregina ere tartean zela. Bazuen, hortaz, bedeinkazio sozial onik. Herritarren zaletasun pertsonalak ere gora egin zuen, eta 1891n Comet famatuak “velocipedoak” konpontzeko lantegia jarri zuen berorren ondoan edo.

Hala eta guztiz, txirrindularitza honek izan zuen bere beheraldia ere, eta beste kirol bati leku egin behar izan zion handik urte batzuetara¹¹⁷: *football*-ari. Ondarretako kirol-lekua utzita Real Sociedad deitua Atotxara etorri aurretik ere jokatu ziren partidak Egian, bertako belodromoan. Laster belodromo hura futbol-zelai bihurtu zuten (1913). 80 urte bete zituen Udalaren bertako Futbol-Zelaiak, 1993an itxi zen arte. Horri esker, esan beharrik ez dago, Atotxaren izena jokaleku onenen izenekin batera ibili dela munduan zehar, XX. mendean¹¹⁸.

• Polloeko kanposantua (1875)

Horiek izan dira Egia-Atotxan kiroldegi ezagutuenak; baina, bizi-tzak baditu bere kontrasteak eta, Donostiako Hiriak Auzo honetan jarri nahi izan zuen bere hilerria ere, haiekin bizien atsedena eta honekin hildakoen ere zaintzeko.

Donostiak aspalditik zuen kanposantuaren hau konpondu beharrik. XIX. mendeko erdialdean San Martin Auzoan zegoen hilerria¹¹⁹, baina, txikia eta desegokia izaki, handik ateratzea erabaki zen, eta horrela, 1855ean ireki zen San Bartolomen beste bat¹²⁰. Hala ere, Hiria gora zihoan biztanle, eta aurreikuspen zabalago batez pentsatutako kanposantua behar zen.

116. BERRUEZO 1989: 73-74; Sada/Sada 1997: 113.

117. BERRUEZO 1989: 101.

118. BERRUEZO 1989: 107. Ik. Peña 1999: 392-395.

119. MADDOZ 1845-1850: 196. Deskribapen interesgarria bertan. Eta ondoko albiste hau ere: S. Miñano hiztegiak bertan zegoen lurremandia, eta Maddoz-ek esaten dizkigunetatik dakigu, gainera, Lorentzo Alzate Idazkariaren adiskidea zela berau. Miñano Baionan hil zen, Donostian Liburutegi eder bat sortzeko asmoa zuenean.

120. VARII: *Futuro urbanístico 1980*: 62.



Polloe Kanposantua. Egia Auzoak hainbat zerbitzu estimagarri eskaini izan dizkio Hiririari. Hauen artean dago Polloeko hilerriarena (1875), mende eta laurdenean donostiarren ehorzketei irtenbide egokia eman diena.

1865ean izendatu zen arazoari aurre egiteko Udal Batzorde bat, eta zenbait duda-mudaren ondoren, Toledogoi baserriko lurretan eta Polloe inguruan egitea erabaki zen, 1875ean. Garaiko beste hainbat obratan bezala, Goikoa arkitektoa izan zen proiektuaren egilea. 198.000 pezetatako aurrekontua zuen, eta baserrietako lurak eta hartuz egin ahal izan zen.

Mende-hasieran, Polloeko hilerrian Udalak bere arduradun eta langileak zituen: kaperau bat, atezaina, sepulturagilea eta beronen laguna, bide- eta landare-zaina. Jakin-min denarentzat, esan dezagun guztien soldatak eta bestelako zenbait gasturekin, Polloeko urteko gastuak 6.238 pta. zirela. Hildakoaren ehorzketagatik primerakoa izanez gero 20 pta. ordaindu behar zen, eta tertzerakoan, ostera, 2,50 pta., zeren heriotzak ere molde anitzetakoak izan bailitezke¹²¹.

Geroago batean, kaperauaren etxea eta bestelako apain-obrarik ere egin zen mendeko lehen hamarkadetan (1903, 1904, 1914, etab.)¹²². Handik hona kanposantuko hersturek zabaltze eta egokitzapen berriak ekarri dituzte bertan.

121. ANABITARTE 1903: 446-448.

122. ANABITARTE 1971: 105-107.

Luzaro, Polloeko kanposantua izan da donostiar guztiak, salbuespenik gabe, Egiara ekarri izan dituen, norberaren halaberrez edota familiar-
teko hildakoak gogoratzeko¹²³.

• Lantegiak: Tabako-fabrika (1913)

Egia-Atotxan lantegiak oso bertakoak izan dira, eta hiriztatzen hasi aurretik ere izan zen hemen horrelakorik (gogora historialari zaharren berriemateak, edo Torres baserriko ehun-lantegiaz 1802an idatzitakoa). Eta tradizio hark gaur egunak arte iraun du, nahiz eta Auzoa guztiz bestela biztanleturik dugun orain.

Denen artean, Tabako-Fabrika izan da Atotxa-Egiako lantegi handia. Lantegi honen sortzeak XIX. mendeko politika handiarekin zerikusi hurbila du: Mugaldekoko aduanak Ebrotik Bidasoara ekarri zirenean, Hiru Probintzietan tabakoen salmenta librea estanko bihurtu zen, eta langilerik franko lanik gabe izateko arriskuan aurkitu. Arazoari irtenbidea bilatu nahirik, Tabako-Fabrika bat jartzeko erabakia sustatu zuen Udalak Madrileko Gobernuaren aurrean, eta baita lortu ere horretarako eskubidea (1878): horrela, 700en bat langile izatera iritsi ziren, Garibai kaleko lehenengo lantegi hartan¹²⁴.

Lantegiari egoera erosoagoa eman nahirik, eta etorkizuna segurtatzeko asmoarekin, Haziendak, Compañía Arrendataria de Tabacos delakoak eta Donostiako Udalak 1888an sinatutako hitzarmenaren ondorioz eman zitzaion hasiera fabrika berriko eraikuntzari. Udalak esku zuzena izan zuen lantegi berria egiten: 13.000 m² eman zituen “en la parte denominada de San Francisco, lindando al Norte con terrenos de la Plaza de Toros”, eta obretarako aurrekontutik 625.000 pta. ere Donostiako Udalaren bizkar joango zen¹²⁵.

Lanak hasi eta urte luzetan atzeratuz joan zen eraikuntza, eta Udal Artxibozainak dioskunari sinetsi nahi baldin badiogu, ez beti gizalegez, gainera. Interesak, utzikeriak, etab. tartean izan ziren, Sozietatearen aldetik. Udalak, atzeramenduez eta argitasun faltaz nekatuta, Gerrako Ministeritzarekin mintzatzeri ere jo zuen, Compañía-ren lantegi berri eta garestiegia birbideratu eta Kasernatarako har zezan; proiektua ere prestatu zen horretarako (c. 1903), artean lanak bukatu gabe zeudela, noski. Indiano batek, Martin Urrutia Ezkurrak, mailegu bat egin nahi izan zion Udalari, obra beste lantegitarako buka zezan (ez baitzen ongi ikusten nora zihozen Compañía-ren asmoak), baina proposamenak ez zuen aurrera egin (1905).

123. ANABITARTE 1903: 276-277

124. ANABITARTE 1903: 285.

125. ANABITARTE 1971: 110.

Tabako-Fabrika honetako eraikuntza-lanak 1911n amaitu ziren, hala ere Garibaiko lantegia ez zen berehala etorri Atotxara. 1912an eman zuen aldakuntzarako ordena Compañía Arrendataria-k, eta 1913ko uztailaren 18an ospatu zen fabrika berri honen irekiera. Data horretaraino Donostiako Udalak eraikuntzan ordaindutakoak, 1.084.750 pezetetara iritsi ziren (garai hartarako egundoko dirutza). Geroztik, Egiako Auzoko paisaiaren parte izan da, eta, zer esanik ere ez, baita, neurri batean, bertako lan-munduko parte osagarri nagusia ere¹²⁶.

• Atotxa-Egiako zenbait eraikin ezberdin

Donostiako Udal Artxiboan bada inbentario erabilgarri eta eroso bat¹²⁷, kalez kale eta zenbakiz zenbaki, eraikin bakoitza dela eta, Udaletxearekin izandako harremanen lehen zertzelada kronologikoak lekutzeko. Egia da, agiritara bertara joan gabe ezin dela eraikinen kronologia guztiz zehaztu, baina era berean, lehen hurbilketa kronologiko bizkor baterako balio digu.

Tabako-Fabrikarekin batera, beste lantegirik ere ageri zaigu inbentario horretan, Atotxako Pasealekuan eta Egia kalean ere. Atotxako bi kale-aldeetako albisteak oso desorekaturik ageri dira inbentario horretan: zenbaki bakoitietan, etxebizitzak eta izaki (eraikin partikularrak berauek), albiste ugariak aurki ditzakegu; baina bikoitietarako (hainbat eraikin ez-partikularrak izan direnean: Ospitale Militarra, Udal Lantegiak, etab.) oso eskas ageri da Inbentario hori, baina bil dezagun hona zenbait zehaztasun¹²⁸.

Zenbaki bakoitietan jarri ziren ikastetxe, lantegi nahiz biltegiek ez zuten bikoitietako eraikin eta enpresen tamainarik izan. Besteak beste, Atotxako Pasealekuko zenbaki bakoitietan egon ziren Villa Oteizan (1. zenbakian) eraikitako Aurkezpeneko Ikastetxea (*Col. de la Presentación*: 1912-1923.etan jaso); esan dugu, Garaje Modernori izena aurreko “Frontón Jai-Alai Moderno”-k eman ziola (1905); Iturralde eta Elizondo bi biltegi ezberdinak egin ziren (hurrenez hurren, 15-17. z.: 1926-1927. urteetan, eta 25-29. z.: 1925)¹²⁹; Pasealekuaren beste aldean jarri zen “Talleres Mágica”, lehenagoko zezen-plazaren orubean egon zena, eta, gutxi gora-behera, gaurko Atotxako Dorrearen lekuan (artxiboko lehen aztarna 1890ekoa da, eta 1960.etaraino iraun zuen hor lantegiak). Pasealekuko etxebizitzetara buruzkoak aurrerago aipatuko ditugu.

126. ANABITARTE 1971: 11-115.

127. *Inventario de construcciones particulares (1813-1927)*. Eskuizkribua. AMSS/DUA. Sección D.-10. Etxebizitzena aurrerago ikusteko uzten dugu.

128. Hori horrela izan arren, ez gara pasako hemen ikerkizun berrietara, gure idazlan honetako egitekoari bere neurri mugatueta eusteko.

129. Datak udal expedienteenak dira, eta ez derrigorrez eraikuntza-urteenak. Hurbilpen bezala balio dute hemen, ba, data hauek.

Egia kaleak ere izan zituen bere lantegiak. 3. zenbakian egon ziren Mendiola eta Cía-ren ukuilu eta kotxetegi (1912-1917), gerora karrozeria eta garaje bilakatua (1920). 5-11. zenbakietan jarri zen adreilu eta teila-fabrika (1902tik aurrera); 8.ean, gainera, marmoldegi bat egon zen (1907). Larzabal eta Quintanak zerrategia izan zuten, 8-10. zenbakietan (1911-1912). Eta Egiako kale honetan ez zen falta izan sagardotegi bat: F. Eizmendik 13. zenbakian jarri zuena (1929)¹³⁰.

Esku artean darabilgun *Inbentario* horretatik kanpo bilatu behar da, Atotxa Pasealekuaren buruan dagoen/egongo den Epaitegietako Jauregia: garai batean Eskoletarako egina, gerratekoan Artilleriako Kaserna bihurtua, gero Ospitale militarra izana, eta Poliziaren Kaserna, eta azken berre-raikuntzaren ondotik Epaitegien egoitza bilakatuko zaiguna.

Bukatzeko, etxe sozialki garrantzizkoa izandako beste bat gogoratu, esan dezagun estreinatu berria (1999) den Konkorenko Zahar-Etxe handian (garai bateko Behartsuen Ahizpatxoaren egoitza, alegia) 1889tik aurrera behin eta berriz egin ziren egokitzapen eta zabalteak, 1879an etorri baitziren bertara mende betean tradizio handia izango zuten mojak (1879-1992).

Horiek izan ziren Egiako kale eta Atotxako Pasealekuaren hastapen modernoak, baina gero eraikin eta orubeetan erreforma eta berreraikuntza franko etorri zen, eta askotan etxe berriek zaharra osorik ezabatu zuten. Hortik hegora, aldi berean eta aurretik, Mundaizko Bidean lantegi eta biltegiak agertu ziren, eta 1854tik aurrera bada horren agiririk Udal Artxiboan. Baina hor Auzoari bere nortasuna eman dion beste zerbait dugu, batik bat: Parkea.

• Kristinenea Parkea (Gladysenea)

1917tik aurrera (eta berezikiago, 1926az geroztik) Donostiako Udalak eta Egiak Kristinenean izan du Hiriko Parkerik ederrenetako bat, egitarrek biziki maite izan dutena, eta inoiz bere izanagatik ez ezik izenagatik hase-rretzera ere eraman dituen Parkea¹³¹.

130. Gipuzkoako Foru Aldundiko Lurralde Informazio Zerbitzuari zor dizkiogun bi mapetan ikusi ahal izan ditugu joan den mende-hondarretako (c. 1890) Hiriko plano bat, eta seguraski 1925aren inguruetan egindako beste bat (hau geroztiko zuzenketak, 1944ra artekoak edo, jaso dituen). Lehenengoan Zezen-Plaza hantxe dago; bigarrenean Talleres Múgica-k du leku bera. Oro har, bietan ere, Egia hainbat eta hainbat kalerik gabe ageri zaigu.

131. Errazegi pentsa daitekeenaren kontra, Parkearen izena ez dator María Cristina Erreginarenetik, Mandasko Dukearen (emailearen) emaztearenetik baizik, María Cristina Brunetti y Goyoso de los Cobos baitzen honen izena (†1914).



Quirón Erietxea. Garai bateko “Martín Santos” da hau. San Antonio Klinika-rekin batera (orain Osalan-en egoitza) Auzoan hirirako izan diren zerbitzuguneetako bat gertatu da.



Kristinenea Parkea. Fermin Lasala Collado-k (Mandas Dukeak: 1832-1917) utzi zion bere testamentuan Parke hau Donostiako Udalerriari, berorri emaztearen izena ezarriz. Pertsonaia politiko ezaguna izan zen Dukea (Ministro Madrilén, eta Enbaxadore Londres-en). Honela ikusten da Atotxako Dorretik Parke hau.

Atotxa Pasealekuko amaieratik hegora doan lurraldea bi barruti nagusitan banatzen da: Mundaizko Bidetik Urumeara doana (lantegiak eta Renferen lurrak bereziki), eta Bide beretik ezkerrera Urumearen mugetaraino doana (hau ere bitan banatua: Kristinenea bera, eta Olazabaldarrek hegoalderago erosi eta zituzten lurrak). Ikus dezagun orain Parkeari berari dagokiona¹³².

Fermin Lasala y Collado politikari liberal donostiarraren (1832-1917) hilburukoaren ondorioz (1917) egin zen Parkearen jabe Donostiako Udala. Fermin Lasala ez zen nornahi izan Donostian, Gipuzkoan eta Espainian ere¹³³. Fermín Lasala Urbietako Alkate, Foru-Diputatu eta Madrilen ere Diputatu izandakoaren (1798-1853) semea zen gure Mandas-ko Dukea.

Fermin Lasala Collado-k Isabel II.aren politika liberalean jardun zuen, *progresista* bezala lehenengo (1854) eta *moderatu* gisara gero O'Donnell-en inguruan, harik eta 1868ko Iraultza Loriatsua lehertu zen arte. Tartean, saiatu zen Gipuzkoako Batzarretan eta Diputazioan ere bere politika liberala bultzatzen, Euskal Herriaz ere arduraturik (Azpeitia, 1862-1863). Iraultza-garaietan laster utzi zuen Errepublika, eta Cánovas-en alfonsotarren taldera bildu zen.

Fermin Lasala aztertu beharreko pertsonaia da Donostian eta Euskal Herriko historian. Euskaltzale ere izan zen: sariketak eratu zituen, Aita Uriarte frantziskotarraren lanak kaleratzen ere lagundu zuen eta Londres-en enbaxadore zelarik, beroni esker Euskal Herriratu ahal izan ziren Bonapartek bildutako langai eskuizkribatuak. Foruzale ere agertu zen (Deba, 1857), eta Gerra amaitzean (1876) euskal ordezkari guztiak Cánovas-en politikara inguraturik defendatu nahi izan zituen Foruak¹³⁴. Kritikarik gogorrenak Sustapen-Ministeritzan parte hartzean jasan zituen (1879). 1877az goerotik bizialdiko Senadore egin zuten.

Hiltzean, Gipuzkoako Aldundia izendatu zuen oinordeko oso, eta Donostiari utzi zizkion Kristinenea hau eta bere liburutegia (18.000 ale).

132. Kristineneari buruzko albisteak Ander Malumbres Ibisate kazetari gazteak eskeratu dizkit. Eskerrak berari laguntzen jarri duen interes honegatik.

133. Ik. *Euskal-Erria* aldizkariak emandako haren hilondoko albiste luzea: BENGOCHEA, J. (1918): "D. Fermín de Lasala, Duque de Mandas", in: *Euskal-Erria*. LXXXVIII, 1918, 23-32. Orobat: A. A. A., in *EGIPV*, s. v. "Lasala y Collado, Fermín"; begira orain: URQUIJO GOITIA, M. (2002): "Fermín Lasala Collado: Del fuerismo liberal al conservadurismo canovista (1832-1917)", in: *Notitia Vasconiae*. 1. zenb., 1/2002, 343-359.

134. Foruen arazoa testamentuan ere ageri da, bere jarrerara zein izan zen erakusteko, eta horretan gorde nahi izan zituen garbitasuna eta praktikotasuna azpimarratuz: "...que si Vasconia, después de oportunas reservas y protestas, hubiera dejado, como en otras épocas, que se planteasen las modificaciones [Foruenak, alegia] que en un principio se limitaba el Gobierno, hubiera evitado que [...] el poder victorioso agravase sus resoluciones".

Orobat, San Ignazioko dorrea, eta Artzain Oneko organoa Lasala-ri zor zaizkio¹³⁵. Kristinenearen udal jabetasuna guztiz legeztatzeko 1936an egindako erregistroan ageri dira, luze eta zabal, orube eta ondasun hauen nondik norakoen zertzeladak¹³⁶.

Udaletxeak bere eskuetan jaso zuena honetara muga daiteke: orubeak 37.824 m² zituen; horietako 933 m² eraikinenak ziren (jauregia, atezain-etxea, sukalde eta kaperak, goarda-etxea, eta beste), eta gainerakoak lurrak. Guztiaren balioa, 289.123,15 pezetakoa zen (lurra, metro karratuko 5 pta., eta eraikitakoena 100.000 pta.)¹³⁷.

Lur-barruti horretan zeuden baserri-lurrak erosiz Lasalak osatutakoa zen Kristinene hau; zazpi baserri eta orubeon izenak badakizkigu: *Miquelene* edo *Micaelene*, *Berriarza* edo *Chicoene* nahiz *Manuene*, *Manuelenea*, *Egañategui*, *Toledo-chiqui*, Renfe-ri erositako lursaila, Leriñeneko lurretako iturburua¹³⁸.

Fermin Lasala Collado-k Donostian egin zuen bere testamentua, 1916ko azaroaren 3an, eta, seme alabarik ez zuenez, berorren arabera, ondasunen gozamina bere koinata Ines Brunetti andereari lehenengo eta Jose Brunetti koinatuari eta honen emazteari gero utzi zien, eta azkenik Berenguela Collado ilobari ere (Riscal-eko markesari). Baina, heriotzez edo bestelakoz, hauen gozamina burutzean, Kristineneko ondasun guztien jabetasuna osorik Donostia-ko Udalaren eskuetara pasako zen:

...será propietario con pleno y absoluto dominio su pueblo natal, la ciudad de San Sebastián, representada por su Ayuntamiento, pero deberá observar, guardar y cumplir todas las condiciones siguientes, cuya inobservancia o violación caducarán este legado y los demás que hace al Ayuntamiento.

Hori horrela, ba, badu interesik Lasalak ezarri zituen dohaintza-baldintzak zeintzuk izan ziren jakiteak; banan-banan eta zehazki eman zituen guz-

135. Donostiaren hedapen-unean ere eskurik izan zuen Fermin Lasalak: murrak eraisteko eskearen alde ahalegindu ondoren, beroni suertatu baitzitzaion horretarako Madril-eko baimenaren albistea E. Amilibia Alkateari telegrama bidez ezagutzera ematea.

136. *Registro de la Propiedad*: t. 431, lib. 209, fol. 94-99 (finca 6.877). XIX. mendetik hasita egindako erosketen eta jabetasunen historia eginez datorren 1936ko agiri honen berri, eta fotokopia bera ere, Ander Malumbres jaunari zor dizkiogu: eskerrik asko eman dugun erraztasun honegatik. Ondoren datozen albisteak agiri honetatik bildu ditugu, bestelakorik adierazten ez dugun bitartean.

137. Aipatu dugun 1936ko agiri ofizialetik (Jabetasun-Erregistroko agiriaz ari naiz, noski) hartutako datuak dira: agiri honek Dukearengandik zetozenen ordura arteko balantzea eskaintzen du, Lasala 1863aren ostean erosiz joan zen guztia bateratuz. Ikusiko dugunez, herentzia jaso eta gero, Udalak gehikuntza batzuk ere egin zituen; horregatik, datuok aurrerago esango denarekin osatu beharko dira.

138. Aipatutako Erregistro-agirian daude izenak, eta lehengo jabeak: fol. 94b, 95a.

tiak, eta auzotarrentzat jakingarri izango direlakoan jasotzen ditugu esandako agiritik hitzez hitz (testamentuaren laburpena da berau, ez hilburukoa bera)¹³⁹:

Primera. No se alterará lo más mínimo la denominación de “Cristina enea”, que actualmente tiene la finca.

Segunda. Ha de servir su jardín a parque exclusivamente para paseo público. Así prohíbe terminantemente que se juegue en el parque ni en las casas a juego alguno, sea la pelota, el foot-ball, las quillas, la barra, sea la inmundula rulota, o los caballitos, sea el clásico tresillo. Prohíbe absolutamente todos los juegos en “Cristinaenea” [sic]. Prohíbe se baile, sólo permite que tres veces al año, en primavera una vez, la segunda vez en verano, la tercera en otoño, toquen la banda municipal y la militar, o cante el Orfeón, pero el concierto o audición habían de terminar antes del anochecer. Siempre ha de quedar cerrado “Cristinaenea” al anochecer. No se tolerarán almuerzos, comidas ni meriendas. Tampoco podrá haber puestos fijos ni vendedores ambulantes de cosa alguna ni siquiera de agua fresca. [...].

Tercera. El Ayuntamiento no podrá vender, arrendar, permutar, hipotecar ni una pulgada de terreno, ni una teja de los edificios. Si llegase a estar ruinoso alguno de éstos hoy existentes, no podrá dársele al reconstruido más extensión ni altura que las que hoy tienen y no podrá nunca haber más números de edificios que actualmente. Ni siquiera podrá haber barraca provisional alguna. Tampoco podrá el Ayuntamiento variar ni rectificar el actual trazado del parque, como no sea el camino de carruajes según tiene pensado el testador y saben Don Alberto Machimbarrena y el jardinero Don Eduardo Ibarzabal. No podrá arrancar árboles ni arbustos, sin el parecer conforme de los Ingenieros de Montes -ingenieros del Estado- de las Provincias de Guipúzcoa y Vizcaya. Destinado por el testador “Cristinaenea” a que sea sola y exclusivamente paseo público de San Sebastián, prohíbe terminantemente que las casas secundarias o dependencias sean habitadas por personas que no sean jardinero, trabajadores o criados en la misma finca, así como no menos terminante prohíbe que la casa principal por él habitada, lo sea por vecino o forastero con o sin cargo público en San Sebastián ni fuera de San Sebastián, no habiendo de vivir o albergarse en dicha casa principal más que los criados destinados a guardar y cuidarla con todo esmero. Admite dos excepciones que son: Primera.- Si el Ayuntamiento no pudiera disponer de casa adecuada para alojar a un Jefe de Estado o Príncipe que vengan a visitar a nuestra Familia Real, podrá hospedarlos en “Cristinaenea” durante unas semanas. Segunda.- En “Cristinaenea” se alojará el Obispo de la diócesis, cada vez que venga a San Sebastián, lo cual es de desear que sea frecuente para bien de Guipúzcoa y sobre todo de su clero. No creo necesario añadir, dice, pues esto es obvio, que mientras esté alojada alguna de estas personas, se suspenderá la entrada del público; al legar “Cristinaenea” a la Ciudad que a pesar de sus encantos, carece todavía de un paseo como la Florida, de

139. Registro de la Propiedad. Ib. 97.

Vitoria, la Isla, de Burgos, le lega los cuadros, plata, muebles, ajuar de casa, prohibiendo que se regale, cambie, venda cosa alguna de lo que hay en la casa y porque sean cuidados y conservados con todo esmero, le lega diez y ocho mil pesetas anuales; lega al mismo Ayuntamiento de San Sebastián, su biblioteca de Madrid para que aumente la municipal y la insignia pequeña del Toisón de Oro para que la una a los varios recuerdos de hijos de Donostia que tiene en su Museo; instituye su único y universal heredero a la Provincia de Guipúzcoa, representada por su Diputación provincial y foral.

Testuak badu zertaz iruzkinik egin, baina bere horretan uzten dugu hemen, egitarren gozamenerako: Donostiaren maitale, Erakundeen eza-gutzaile eta giza aldarteek zer-nolako aldakuntzak ekar ditzaketen zekienaren testamentua da hau. Hainbat puntutan, gure garaiok ezagutu balitu, zerbait aldatu ere egingo zuen beharbada Lasalak hilburuko hori, adibidez gau-pasa gehiago baita orain; baina, esan beharra dago, ezarritako baldintzek ongi babestu dutela Kristinenea, politika nahiz gizartearen kas-ketaldietatik, eta uste dugunez, herritarren onerako.

Testamentuan oinordekoei Lasala-k emandako Kristinenearen legezko gozamina haiek guztiek 1926ko uztailaren 6an utzi zuten osorik eta dohainik Udaletxearen eskuetan. Harez gero, ba, Hiriarena da Kristinenea, 1930ean Udalak herentzia onartzean eta 1936an egindako Erregistroko inskribatzean berretsi zen bezala.

Parkeak ez du 1920.az geroztik historia zainduegia izan: landareak nolanahi hazi eta zabaldu ziren, zuhaitzak lehortu, bideak hondatu, belardiak landare-sastrakaz estali, dena jardín zaindu izatetik baso zabar izatera iritsi. Udalaren lana izan da, 1991tik hona parkea itxuratzea, ahal zelarik jatorrizko egoerara itzuliz, eta landaredi nahastuari ordena apur bat emanez¹⁴⁰.

Parkearen gaur egungo egoera (1995) Udaletxeak argitara emandako argitalpen labur batean azaltzen da¹⁴¹. Lasalaren ondare hura gehituz joan da Udaletxea: 1929an, eztabaidan zegoen 734 m²-ko saila erosi zuen, eta 1982an, ostera, beste 15.300 m²-ko alorra. Estanketan 780 m² ditu parkeak, eta eraikinetan 1.300 m²; beraz, gehitu egin dira hauek¹⁴².

140. VARIO 1995: 16-17.

141. VARIO (1995): *Cristina Enea*. Donostia: Udala. 12-13. Hor esaten denez, Lasalak 78.979 m²-ko barrutia utzi zion Udalari: ez dakigu datu hau nondik datorren, eta, egia esan, gaizki dagoelakoan gaude, Erregistroan garbiki ageri baita "ocupa una superficie total de treinta y siete mil ochocientos veinte y cuatro metros sesenta y tres decímetros cuadrados". Bestalde, libruska honen arabera, 94.960 m²-ko orube eta lursaila bilduko litzuzke orain Kristineneak.

142. VARIO 1995: 13.

Jauregiak eta beronen inguruaz ere badago zer esanik. Jose C. Osinalde-k 1890ean eraikia da oraingo jauregia, eta kapera 1906koa; jardinak Pierre Ducasse-k marraztu zituen (hau da, Gipuzkoa Plazako, Miramar Jauregiko eta Alderdi Ederreko jardinak eratu zituenak)¹⁴³. Hemen bi lerrotan eman daitekeen hitzezko deskribapena baino egokiago izango du irakurleak Kristinenera bisitaldi bat egitea.

Mundaitz ez da Parke eder honetan bukatzen, Urumea alderako hegoa ez baitzen Lasala-rena, Olazabaldar familia zabalarena baizik. Hain zuzen hauenak izandako lurretan eraiki ziren hemen aurkeztu nahi ditugun 1960. etako bi eraikin handi.

• Jesusen Bihotzaren Ikastetxea (1959)

Kristinenea eta ibaiaren artean, garai bateko baserrien lurretan, bi eraikin-talde daude elkarren ondoan, biak ere Irakaskuntzara emanak: Aita Josulagunek zuzentzen duten EUTG/ESTE eta Jesusen Bihotzaren Semeen Mundaitz Ikastetxea (gaztelaniaz “Colegio del Sdo. Corazón” deitua). Egiako ibai-ondoko hegal hau, ba, Donostiako beste Auzo bati, Ibaetari, aurrea hartuz, irakas-mundurako hautatu zen, zituen baldintza onez baliaturik¹⁴⁴.

Hirian zegoen Mundaitz, baina aski alborra; ikas-lanerako giro sosegutsu bat izan zedin, lurralde zabal ederra zegoen libre (65.000 m²)¹⁴⁵. Ordutik hona, Mundaizko eremu honek berariazko garapena izan du, Egiako hiriz-tapen modernotik at geratua, tartean Kristinenea delarik, eta, eraikuntzen ondotik batez ere berariazko bere bide eta ibil-ohiturez ibili izan dena.

Jesusen Bihotzaren Semeen Ikastetxea izan zen Mundaitz-en lehenik jaso zena, eta guretzat esanahi zuzenagoa duena da, gainera, Atotxako komentuari izandako harremanengatik¹⁴⁶. Esan dezagun, ba, honetaz zerbait¹⁴⁷.

143. Arsuaga/Sesé 1996: 181.

144. Kasu honetan, berriz ere, Ander Malumbres kazetariak eta J. M. Fernández Ikastetxeko Zuzendariak luzatu dizkiguten albiste-iturriei esker emango ditugu honi dagozkionak.

145. Orube guztiaren banaketa honela egin zen, azkenean: 35.000 m² Mundaitz Ikastetxerako, eta 30.000 EUTG-rako. Ik. Ikastetxeko Urtekarria: *Anuario 1995-1996*: 15-17. or.

146. Ikastetxe honetako ikaslegoaren ardura pastoralra frantziskotarren komentutik eraman izan zen, eta bertara bildu ohi ziren garai batean eskola horretako gazteak, aitortzak egin eta elizkizunetara.

147. Ik. SUESCUN JAUREGUI, J. M. (1984): “Orígenes del Colegio de Mundaiz”, in: *Colegio del Sagrado Corazón, Mundaiz. Anuario 1984-1985*. San Sebastián. 11-24. MALUMBRES IBISATE, A. (1992): “Historia del Colegio [del Sdo. Corazón]”, in: *Anuario del Colegio del Sagrado Corazón (Corazonistas). Curso escolar 1992-1993*. San Sebastián. 6-

Mundaizko orubeak eta Etxea, Unibertsitate- eta Irakas-*campusetarako* saldu ziren arte, Olazabaldarren familiari loturik egon ziren. XV-XVI. mendeetako agiri lekukoek Mundaitz Santiago Bideko erakundeekin lotzen zuten: Jerusalemgo San Joan Ordenarekin, alegia (1447, 1470, 1502), eta Santa Katalinan zegoen (1301) Ordena bereko Gomendioetxearekin¹⁴⁸.

Olazabaldarren hemengo lehen albisteak 1711tik datoz gutxienez. Berauek jaso eta zaindutako eraikin zaharren artean, beren etxebizitzak eta ermita-kapera bat egon ziren (hemen Meza emateko baimena 1714koa da), eta Mundaitz aldeko lurretan geroztik desagertutako hainbat baserri ere bai¹⁴⁹. Villa Mundaitz honetatik pertsonaia ezagunak pasa izan dira: Segura Kardinala, Eginio Santanderko Gotzaina edo Manuel Senante politikaria bezalako jendeak¹⁵⁰, izan ere jabeetako bat behintzat ez baitzen nornahi izan: Juan Olazabal Ramery (1860-1937), hamarkada luzetan integrismoaren buruzagia, eta Donostiako *La Constancia* egunkariaren sortzaile, jabe eta zuzendaria. Aipatuta daude, erdarazko liburuan, Atotxako frantziskotarrekin izan zituen harremanak ere, hauek urtetan izan baitziren Mundaitz Etxeko kaperau.

Jesusen Bihotzarrek Mundaizko Ikastetxea eraikitzeko lurrak 1957an erosi zituzten, eta 1959ko Bazkoaldian etorri ziren “Villa Mundaitz” izandakora lehenengo ikasleak, hain zuzen Kongregazio berak Sánchez Toca kalean zuen ikastetxe zaharretik (hau da, gaurko KM Kulturunearen atzeko kaletik). Besteak beste, Arantzasun ere eskurik izandako J. M. Zumalabe aparejadorea ibili zen egokitzapen-lanetan.

Gerora, 1964tik aurrera egindako eraikinei esker, 1973an etorri zen Mundaitza Sánchez Toca-ko ikaslego osoa: bi ekitalditan 3.606 eta 2.462 m²-ko eraikinak jaso ziren, guztira. 1980ko hamarkadan joan dira osatzen gauzak: hokey-lekua (1981), etxe zaharraren berritzea (1985), Komunitatearen egoitzaren birmoldaketa, eta, azkenik, “Villa Mundaitz” bera erabat zaharberritzea (1991)¹⁵¹.

...

22. ID. (1998): “40 aniversario en Mundaiz (1959-1999)”, in: *Colegio Sagrado Corazón. Mundaiz Ikastetxea. Anuario 1998-1999*. San Sebastián. 6-9. Gogoan har bitez, gainera, aurreko beste urteetan, ia urteoro, Urtekari horretan emandako albiste historikoak, halanola, [MALUMBRES IBISATE, A.] (1995): “La adquisición de Mundaiz: 1955-1959”, 1995-1996.ekoan (8-20. or.). Azken lan hau interesgarria da batez ere erosketa-aurreko gorabehera eta zailtasunak ezagutzeko; bertatik dakigu, gainera, Jesusen Bihotzaren irudia Anaiarteak formalki 1957an jargoiratu zuela etxe hartu berrian (17. or.).

148. Murugarren 1987: 7-8; Suescun 1984: 12-13.

149. Malumbres 1992: 10.

150. Suescun 1984: 14-15.

151. Malumbres 1998: 7-9. Aurrerago, Egiako Komunitate erlijiosoen albiste-laukia ematean gehituko dira Anaiarteari dagozkionak.

• EUTG/ESTE Deustuko Unibertsitate-ikastetxea (1961, 1973)

Eta gatozen Mundaizko *campus* unibertsitarioaz zerbait esatera. Donostian bizirik izan zen 1950etatik aurrera lehenbailehen Unibertsitate-irakaskuntza sustatzeko gogoia, Euskal Herriak aspaldidanik zuen eske bati erantzun ahal izateko ere. Asmo hori bultzatuz, eta Deustuko Unibertsitatearen babes instituzionalean, Gipuzkoako Ikasketa Unibertsitari eta Teknikoak eratu ziren¹⁵².

Bi ekitaldi ezberdinetan jasotakoak dira eraikinak, 1961ean eta 1973an, eta Miguel Oriol arkitektoaren proiektuei jarraikiz burutu ziren. Mundaizko eraikuntza konplexua izan zen, eta osotasun batean pentsatua, triangelu baten barnean emana. Alde batetik, Irakaslegoaren egoitza, sarreran bertan; alde batean, Liburutegia, eta bi erpinetan, Fakultateak, eta hegoan, ibai-ondoaren altzoa bilatuz, bilera-leku eta kiroldegiak. Eta ororen erdian, eliza.

Mundaizko eraikin-multzo hau Donostiako paisaiaren parte da jada, bere profil bereziarekin, eta Zuberoako elizak gogorarazten dizkigun eliz dorre hirukoitzarekin. Hiriko hersturetatik aldendua, plazer-leku baketsu bezala ageri da, bere eraikin ttipi eta handiren arteko harmonia egituratu batean. Egia esan, trenbide-gainetik zubia eman zitzaionetik, Mundaitz batez ere Hiri Erdialdera begira bizi izan da eguneroko joan-etorrian, Egiara baino areago¹⁵³. 1995eko Plangintza Orokorrak eta orain Urumeako laugarren zubia izango den “Mundaizko Zubiak” aginduko du ondoko urte luzeetan.

• Etxebizitzen eraikuntza

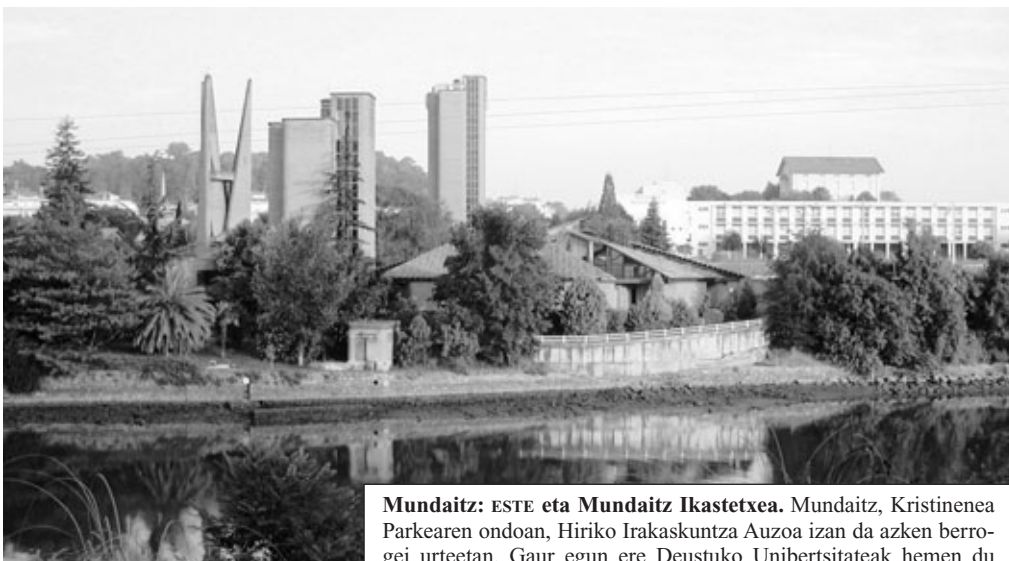
Egiak badu, orain nahiko albora geratu zaion Frantzia Hiribideko auzunea, hirigintzaren aldetik nortasun ageria duena. Bertako kalea txukunberritu zenetik (1891), garbi ikusi zen, garai batean Gros-en bezalatsu, eraikin erresidentzialetarako izan zitekeela Geltokiaren eta ibaiaren tarteko eremu hori.

1891n I. Goenak prestatu zuen auzune horretarako eraikuntza proiektu bat “Proyecto de un nuevo barrio de la Estación en la ciudad de San Sebastián” izenpean¹⁵⁴; baina dezente geroago burutu ahal izan zen auzune honetako eraikuntza. 1926an hasi ziren Geltoki aldekoak: Lizeo Frantsesa eta ondoko beste hirurak. Hiru arkitektoen eskuetatik datorki-

152. EUTG-ren sortze instituzionala ezagutzeko Arbuties 1995 ikus daiteke (begira beherago beronen aipu osoa).

153. Arsuaga/Sesé 1996: 195.

154. GOENA, I. (1891): *Proyecto de un nuevo barrio de la Estación en la ciudad de San Sebastián*. Koldo Mitxelena Kulturunean ikus daiteke.



Mundaiz: ESTE eta Mundaiz Ikastetxea. Mundaiz, Kristinenea Parkearen ondoan, Hiriko Irakaskuntza Auzoa izan da azken berrogei urteetan. Gaur egun ere Deustuko Unibertsitateak hemen du Donostiako bere egoitza, EHU Ibaetan lekutu den bitartean.

gu hemengo eraikuntza hau: R. Kortazar (1926: 11. zenbakia, adibidez), P. Gaiztarro (1934: Sta. Katalina aldeko hasierako dorreduna), E. Lagarde (1935: 4. zenbakia)¹⁵⁵.

Frantzia Pasealekuko etxarte honek nortasun berea du: batzuetan XIX. mendeko frantses arkitekturatik jasoa, bestetan Espainiara begira moldatua. Hirigintzaren aldetik, bi zubi handien artean, eta ibaiaren ondoko pasealekuarekin, batasun estimagarria du guztiak, etxe bakoitzak eta guztiek dituzten arkitektura balioak ahantzi gabe.

Eta trenbidea pasatuta, gatozen Atotxa aldera, bertako Pasealekuari eta Egia kaleari begiratu bat emateko. Lantegi eta etxe nagusiei dagozkienak esanda ditugu (frantziskotarren komentua, berriz, erdal testuan luze hitz egingo da); orain etxebizitzetako buruzkoak bilduko ditugu.

Pasealekuaren bi aldeek bilakaera garbiki kontrajarria izan dute: zenbaki bakoitien espalora bildu ziren Pasealekuko etxebizitza guztiak (beste aldean egon zen garai bateko Eskoletako etxebizitza kenduta); alderantziz, Pasealekuaren zenbaki bikoitietako aldea, 1960. eta 1970. urteak arte, lantegi eta olgeta-tokiena izan zen, hau da, Atotxako Dorrea eta inguru hurbileko etxeak eraiki ziren arte.

155. Arsuaga/Sesé 1996: 162-163.

Pasealekuan, lehenengo etxebizitza modernoek eraikinak bi muturretakoak dira: Villa Oteiza (*Presentación*) etxeari (1912...) eta 41-49. zenbakiei dagozkienak (1912...). Tarteko etxeak elkarrekin lotu gabe joan ziren egiten. Badakigu 1909an barraka bat ere bazegoela (Zezen-Plazako Sociedad de Fomento-rena). Eraiki-aldiaren muga bat 1925aren inguruan edo ezar genezake, hain zuzen komentua erakitzen ari ziren urteetan. Villa Taironeseko etxe-orubeek (Pasealekuko 27-39. zenbakietan kokatuak) eraikin berriak ezagutu zituzten (udal agirian 1923-1924. etakoak dira), eta 23-35. etako eraikuntza 1925ekoa da. Horrela geratu zen etxeztaturik espaloi hau¹⁵⁶.

Egia kaleko etxeek (kale-etxeekin ari gara, noski) zerbait lehenagoko historia dute, eta hori Egia Gaietetik hasten dela esan daiteke: 28. zenbakidun etxea (1891...), 26.a gero (1898...), baina beste aldean, 15ean, bada eraikin goiztarren bat (F. Arrieta: 1895...). Oro har esan daiteke 1908-1920. ak emankorrak izan zirela, eta ordukoak dira 4-6. zenbakiak (1908...) eta 12-14-16 eta 24. zenbakiak (1909...); 18-20ak geroxeago etorri ziren (1924...).

Lehenengo etxeztapen honen ondoren, zahar-berritzeak ez ezik zahar-berri trukaketak ere egin izan dira eraikin horietan. Ez gara horren guztiaren albistea ematen hasiko; baina bada etxebizitza kontutan hiriztapen-gertakari ezin baztertu bat, berrogei urte geroago: Atotxako Dorreari eta inguruko etxegintzari dagokiena.

Atotxako Dorrearen eraikuntzaren asmoa kaleratu zenean, handi-gogo luzeko proposamena izan zen hura: aldeko eta kontrakoez gogotsu jardun zuten, Hiriari ekar diezaiokeen aurpegi modernoago baten premia aldarrikatuz, alde batetik, eta Donostiako egitura hiritarra eta bertako hiri-paisaia desitxuratu baizik ez zituela egingo, salatuz bestetik. Sustatzaileek zabalduzako paperetan, etxebizitzena baino gehiago eraikin berriak sortuko zuen merkatal zentro handiaren ideia saldu nahi izan zen: “*Torre de Atocha*, el Centro Comercial de San Sebastián y su Provincia”, zioen horietako batek.

Hori gorabehera, proiektuak aitzina egin zuen, baina ez, juxtu, sustatzaileek esan zutenaren bidetik: jatetxe, supermerkatu, erakustoki, kafetegi, eta beste hainbat motatako merkatal eskaintzak bide-ertzean geratu ziren, guztiaren historia bertatik bertara ezagutu duen informatzaileak gogoratzen digunez¹⁵⁷.

Eraikuntzarako orubea 1967an erosi zuten Proiektuaren lehen sustatzaileek (Asesoría Técnica de la Construcción, ATC). Auzune honetako 32.

156. Datuak berriz ere kalez kaleko eraikinen Udal Artxiboko Inbentariotik jaso ditugu.

157. Hemen emango ditugun albisteak Faustino Sáinz Ortigosa-ri zor dizkiot, bertako kooperatibista eraikileen elkarteko lehendakari urtetan izandakoari.

Poligoko 1. sailean izendatu zen Dorrerako orubea. Lehen uneko arkitektoa Arizmendi jauna izan zen, eta laster J. C. Saralegi eta M. Oteiza arkitektoak egin ziren Proiektuaren kargu, lehen asmoari zenbait aldaketa ezarriz.

1968ko lehen hilabeteetan ireki zitzairen jabegoan parte hartu nahi zutenei izena emateko epea, eta bazkideek “Cooperativa de Viviendas Atocha” bat eratu zuten, eraikineko etxebizitzak eta merkatal lokalak saltzeko ardura eta xedearekin.

Eraikuntzari 1969an ekin zitzaion. Obretan urte beteko geraldian baten atzerapenarekin eta Udaletxeak bizigaitasun-agiria eman ondoren, 1974an sartu ziren jabeak etxebizitzetara. Beheko solairuetakoa gogoan hartuta, 40.900 m³ ditu Atotxako Dorreak. Hemeretzi solairu dauzka etxebizitzatarako, eta beheko beste bietan merkatal zerbitzuetarako lekuak daude (14 lokal). Dorrean 116 etxebizitza dira daudenak (batezbesteko, 80ren bat metro karratukoak). Eraikin azpiko sotoan aparkalekua dago (32 beribizitza). Diru-kontuetara gatzela, esan dezagun hasierako aurrekontuak bikoiztu egin zirela azkenean, eta 300 milioi kostatzen zela eraikuntza osoa.

Gaur egun zenbait etxebizitza hutsik dago, jabeak hil ondoren (txikiak direlako ere bai). 450ren bat bizilagun dago bizitzen eraikin honetan (1999). Irekieratik hona, 30ren bat lagun hil dira bertako bizilagunetarik. Jende heldua zen (40-50 urtekoa) lehendabizi hona bizitzera etorri zena, eta jada asko da erretiroa hartutakoa. 35 alarguntsa edo bizi dira bertan, eta agian lau baino ez dira gizonezko alargunak...

Egia Auzoko Dorrea da hau, nonahitik eta Hiri osoaren gainetik, ageri eta begira dagoena; hala ere, ez dirudi Egiaren etorkizuna Atotxako Dorretik biziki argi ikusten denik. Beharbada, argi hobekia izan ditzake Auzoak bestelako leku eta jardunetatik, kulturatik adibidez. Bestelako bide honetan, gainera, Auzoak eman du urrats berririk eta horren berri eman nahi dugu orain.

Eraikinen historia hau osatzean, Jareño lantegiarekin topo egiten dugu; baina hau errealitate bikoitza da: eraikuntzakoa eta kulturala. Alde biok begiratuko ditugu hemen.

Jareño sarraila-fabrika Donostiako Udalaren eskuetan geratu zen 1996an¹⁵⁸. Ondoren bi arazo nagusi ziren argitu beharrekoak: sarraildegi zaharra nola egokitu kultur egoitza izan zedin, eta bertako kultur lanari zein jite eta egitarau eman.

158. Ondoren emango ditugun albisteak, ia hitzez hitz Jon Aizpurua-k eman dizkigu Kultur Udal Patronatutik; Aizpurua jauna eraikiera honen sustatzaile izan zen bere garaian, eta protagonista zuzena. Bere artxibotik ere eman dizkigun albisteetatik eskerrak eman nahi dizkiogu.

Arazo horiei erantzun egoki eta egokitu bat emateko bi elkarrizketa ireki ziren aldi berean: Udaletxeak arkitekto eta bere teknikariek lokalaren egokitzapen-arazoak aztertu zituen, eta, horren parean, egingo zen Kultur Etxe berriaren eginkizuna definitzeko Udalak eta auzotarrek beste ideia-trukaketa bat hasi zuten. Ikusiko dugunez, bi elkarrizketa hauek bata bestearekin zerikusi zuzena zuten, eta ezin zitekeen bakoitza bere aldetik, beste gabe, eraman.

Udaletxeak hiru proiektu eskatu zizkien arkitektoei, 1988ko udan. Hasiera hartan Jareño Kultur Etxea kulturune berezitua izan zitekeela pentsatu zen, hain zuzen Arte Eszenikoetara eta Musikara emana, eta lehenik 1990ean aurkeztutako Enrike Muga-ren proiektua ideia horrekin asmatua zen. Hori, berez, ez zen, ba, Egiako Auzora begira zegoen zerbait, halabeharrez Egian suertatuko zena baino.

Etxearen planteamoldea 1991-1995.eko legealdian aldatu zen, Gurutz Larrañaga zinegotziaren garaian, eta azkenean, bestelakorik erabaki zen: zinez Egiako Kultur Etxea izan zedila, benetan Auzorakoa, nahiz eta espezializazio jakin bat ere izango zuen (hain zuzen, aipatutako Arte Eszeniko eta Musikarako berezitasunak barne zituela).

Hau dena elkarrizketa bikoitz baten emaitza izan zen: alde batetik, Egiako Elkarteekin izandakoarena, eta bestetik, Antzerki eta Musika Taldeekin bizi izandakoarena. Azkenik, 1997ko maiatzean ireki zen Egiako Kultur Etxe hau (eta beronen barruan, “Gazteszena” zeritzana, berriz, hurrengo urteko maiatzean). Horrela abiatu zen, ba, proiektu osoa.

Zein da orain Kultur Etxe honen leku sozio-kulturala, Donostiako Udalaren beste Kultur Etxeen artean (une hartako Casares/Altza, Larrotxene/Intxaurren, Loiola, Okendo/Gros eta Lugaritz/Antiguako Etxeen artean)? Bi xede ditu Etxeak: lehenik, Auzoko kultur bizitzari oinarritzko tresna bat eskaintzea, egiatarren ahaleginak errazteko asmoz, eta, beste Kultur Etxeetan gertatu ohi den bezala, Hiri osoari alor bereziren bateko zerbitzu orokorra eskaintzea (kasu honetan, Arte Eszeniko eta Musikakoa). Honela, Etxeak Auzora eta Hirira begirako jarduerak ditu, aldi berean.

Nola dago gidaturik Kultur Etxe honetako lana? Etxearen gain Udalak du erakunde-jabetasuna, eta bera da azken erabaki politikoak hartzen dituen; hala ere, Auzoko Elkarteekin izandako harremanetatik egiatarren presentzia bideratzeko modua segurtatu ahal izan da bertako bizitzan.

Etxearen kudeaketa eramateko moldea 1997an bertan erabaki zen. Zai Zoi Koordinakundeari eskatu zitzaion horretarako proiektu bat egin zezala. Proiektuko iradokizunak partez onartuz, Udalak Zai Zoiaren eskuetan utzi zuen bi atalen kudeaketa, hau da, Egiako “Elkarteen Txokoa” zeritzan zerbitzua eta “Haurrentzako Jarduerak” zeritzana. Horretarako lan-

kidetza-hitzarmen bat sinatu zen. Gainerakoan, Udala arduratuko zen kudeakuntza orokorraz.

Estimagarria da Jareño Kultur Etxe honen dinamika. 1998ko jardueran 20.461 lagunek hartu du parte. Liburutegi-zerbitzuan 33.875 mailegu egin dira (eguneroko batezbestekoa, 141), 3.139 bazkide zituen liburutegiak urte horretan. Ia 300 ekitaldi antolatu ziren, asko eta asko Egiako eta Donostiako Elkarteen esku-hartzearekin.

Kultur Etxe honetako Dantza eta Musika Eskola dela eta, Kultur Etxeko zenbait zerbitzu ez da oraindik garatu, baina, Eskola hori lekuz aldatuko denean, eskueran izango dira espazio berriak, eskas diren gainerako zerbitzuak abian jartzeko.

Jareño Kultur Etxea lorpen ona izan da Auzorako, baina bada hortik plangintza orokorragorik ere, eta Auzoko aurpegi-berritze horri ere begiraturen bat eman beharko diogu.

2.3.4. Egia, Hiri-Ordenazioko Plan Orokorrean (1995)

Arestian aski gogorarazi dugu Egian Plangintza Orokorrek izan duten presentzia edo despresentzia. 1995eko honek badirudi, une historikoagatik eta azken hogeitertietako eskarmentuak eskolatuta, pisuko eragin eta ondorioak izango dituela Atotxan eta Egiako Urumea-aldean. Ikus dezagun, ba, 1995eko Azaroaren 16an onartutako Plan Orokor honek eta ondoko agiri osagarriek zer dioten gure Auzoari buruz.

• Berriz ere Atotxa egiten, eta Hirira bideratzen

Bere ordenamendurako, Plan honek Egia 22 sailetan banatu du, eta “Egia” honen mugak nondik nora doazen esanik dago gorago, Auzoaren izenaz eta esanahiaz jardutean. Hogeita bi sail horietako bat interesatzen zaigu hemen berezikiago (*EG.5 Atotxa (II)*) deritzana, alegia), berarekin dakartzan berrikuntza deigarriengatik, eta Egiaren Hiriko saihestasun erlatiboari molde berri batez gaina hartu nahi diolako.

EG.05 Atotxa (II) hori zera da: Futbol-zelai ohia hartzen du eta Iztueta kalera eta Frantzia Pasealekuraino iritsiko litzateke. Tartean, noski, trenbidea dago, baina horrixek bilatu nahi dio sail honetarako Plan Bereziak irtenbide berria, Egia behin-betiko Hirigunetasunean bete-betean gera dadin, eta ez jasan izan duen alboko baztertasunean.

Atotxak parada ederra du orain, Auzoaren hirikotasuna pentsatu eta birbideratzeko. Futbol-Zelaia, Fruta-Merkatua, Atotxako Pilotalekua zernahitarako daude orain, eta beste kasutan ere orube eta eraikinik bada Udalarena denik. Plan Berriak hori du gogoan.

Egia Auzoa Hirigunearekin hertsiki lotzeko xede nagusiari erantzuteko erabili nahi dira eskura dauden baliabideak: aipatutako espazio libreak, herri-orubeak eta lursail eraikigarriak, hauetara bil daitezkeen Hiri-zerbitzuak (Epaitegia, etab.). Egiari Hirian hirigunetasun hobea emateko, bide-zubiak ostera egokitu beharra dago, etxebizitzaren eta ekipamenduen arloari ere erantzuten zaion bitartean.

Iztueta Gain-zubiarena eta trenbidearena dira, berriz ere, Egia Hiri-Erdialdearekin erosoki lotu ahal izateko oztopo nagusiak. 1995eko Plan Orokorrak, bere epe luzeko asmoetan, Iztueta Gain-zubia erabat kendu, eta Atotxatik Hirirako pasabidea trenbide azpitik eramatea proposatu zuen. Plan Berezia malguago agertu da, eta nahiago izan du bere proposamenetan oinezkoentzako irtenbideari lehentasuna eman, berebilentzako gerorako utziz.

Bide horretatik, “Atotxa Plaza” deritzan bat sortuko litzateke, Epaitegien Jauregi eta Plaza izango direnetatik Euskadi Plazarako iraganbidea *oinezkoen espazio zabal* batu bihurtuz, beti ere Gain-Zubiaren arkupeak hartuz eta trenbidea azpitik zeharkatuz. Irtenbidearen zabaltasun-erosotasunak segurtatzeko Iztueta kalea oinezkotu egingo litzateke, eta hau dena Zuhaitziko libregune eta ondoko polikiroldegirako zabalgunera ireki.

Etxebizitza kontutan, berrikuntzarik handiena, noski, orain arte udal zerbitzuak zituzten orube eta eraikinen lekuetan dator: Futbol-zelaian, Fruta-Merkatuan eta Pilotalekuan. Eraikuntzarik beteenera joz, 392 etxebizitza berri sor daitezke hemen. Horrekin batera, 17.000ren bat m²-ko eskaintza sor daiteke “hirugarren usadioetarako”, Epaitegien Jauregipeko merkatal galeriena kontatu gabe.

Atotxako Pasealekuaren beraren itxuraldaketa ere azpimarragarria da, bestalde. Atotxako zenbaki bakoitien espaloia zabaldu egingo da; kaminoari berari erdiko hesi-espaloixka banatzailea emango zaio, eta zenbaki bakoitien aldean “bide gorri” bat eratuko da. Oro har, Askatasunaren Etorbideko espazio banaketa izango du Duke de Mandas Pasealekuak, bere zuhaitz eta espaloi zabalekin.

Honainokoa Atotxarako proposaturiko Plan Berezitik jaso dugu (lehen onarpenerako Agiria: 1996ko Ekaina); orain ikusi egin beharko da zer den ondoko urteetan egikarrituko zaiguna¹⁵⁹.

159. Eskerrak eman behar dizkiogu Iñigo Odriozola jaunari Planaren laburpen hone-tarako pasa dizkigun agiri eta albisteengatik, eta idazlan osoaren irakurle fin izan delako, hainbat iradokizun luzatuz, gainera.



Egiako Plaza. Zaila eta malkartsua izan da, batzuetan itogarria ere bai, Egiako hirigintza. Horregatik, urte batzuetatik hona barne-espazio berriak eratu nahi izan dira bere baitan. Hona hemen horietako bat.



Trenbidea eta zubiak. 1860ko hamarkadan trenbidea egin zenetik, Gros-etik Mundaitzeraino burdinbideak eragotzi du Donostiako Erdigune eta Auzoaren arteko harremana. Joanetorriok samurtzeko eraiki ziren puntu ezberdinetan zubi-zubiskak: Iztueta-ko gainbidea, Geltokiko zubiska nahiz azpibidea, eta, orain, Mundaitzeko zubia.

• **Urumea-Mundaizko etxebizitzak (1998-2000)**

Urumea aldean, trenbideari sorbalda emanaz, etxadi luzeak datoz, hain zuzen trenbidea egin eta bere zerbitzuak zabaltzeko garai batean hartu ziren lurretan. Esan zaidanez¹⁶⁰, XIX-XX. mendeetan Renfe-k hainbat lekutan behar baino lur gehiago hartu ohi zuen, desjabetuta, eta horren ondorioz, Donostian eta Tolosan ere (Gipuzkoa bakarrik aipatzeko) premiazkoa zuen baino sail zabalagoa izan du eskuetan Renfe-k.

Hori zela eta, soberako lur horiek salmentara atera nahi izan zituen Konpainiak, 1980.eko hamarkadan. Egokiera horretaz baliatu nahirik, Eusko Jaurlaritzak interesatu zen etxebizitzatarako erabil zitekeen Urumea ondoko orubeaz. Salmenta horrek bide ezberdinak har zitzakeen unean (babes ofizialeko etxebizitzetarako saldu, ala eraikuntza librerako erabili, alegia), irizpide politikoek agindu zuten eta, azkenik, egitarau babesturako geratu da lur hori¹⁶¹.

Oro har, Renfe-ri orubeagatik eta bertako trenbide-egitura kentzeagatik ordaindu zitzaiona, 600en bat milioi pezetakoa izan zen. Jaurlaritzak bere erosketa egin aurretik, 1995eko Hiri Plangintzan Udaletxeak orubeari zein sailkapen emango zion segurtatu zen, etxebizitzatarako baliagarri izango zen ala ez alde aurretik jakiteko.

Hasieran hamar etxadi eta 260 edo 280 etxebizitza pentsatu ziren proiektuan, azkenik zortzi etxadi eta 222 etxebizitza izango dira. Horiez gain, Geltoki ondoan bulegotarako eraikin bat jasoko da, eta etxadien beste puntan horren antzeko bigarren bat. Mundaizko laugarren Zubi berriaren parean, Amaratik Kristinenerako gain-zubixka bat egingo da trenbidea zeharkatzeko, azkeneko etxeen ondotik hasita.

Hori dena erabaki zelarik, babes ofizialeko aitorten ofiziala 1998ko apirilean eman zaio etxebizitzaren proiektuari.

• **Mundaizko Zubi berria (1998-2000)**

Urumearen gaineko laugarren zubi modernoa abian da jada, eta zuzenean Amara Berritik Mundaizta etorririko da; izena ere horixe izango du “Mundaizko Zubia”.

Lehendabizi gogora dezakeguna zera da: aspaldidanik zegoela zubi hau eraikitzeko asmoa, eta Amara Berria zabaldu eta Anoetaraino eraiki denean, are premia larriagoa zela Hirian laugarren zubi honena. Urumea

160. Jaurlaritzak Renfe-rekin izandako harremanen albisteak Jose Ramon Martikorena jaunari zor dizkiot (1999-11-15). Eskerrik asko bere berriengatik.

161. Salmenta bideratu zenean, PSOE zegoen agintzen Madrilen, eta Maturana Sailburu sozialista Gasteizen.

Pasealekuko etxadi berriena sustatu den aldi berean bideratu nahi izan da, azkenik, zubiarena ere. Horrela, finantzaketan bertan ere izan du batak bestearekin zer ikusirik: etxebizitzan eraikitzaileak 400en bat milioi jarri behar izan baititu zubia ere jaso zedin¹⁶².

Burdinazko Zubia zaharberritu eta moldatu zenean (1932) Udaletxeko teknikari batek esan ere esan zuen “behin-behinekoa da berau, hau da, 20 edo 50 urtetarako baliagarri izan daiteke”. Teknikari eta igarle umoretsu hori ez zen orduan sobera nahastu, motz geratu baizik, esaten zenez laster batean (!) burdinazkotik 100 m beherako beste zubi bat egin behar baitzen. Azkenik, horri ere etorri zaio ordua XX. mende-hondarrean.

Mundaizko Zubia egiteko¹⁶³, ideia-lehiaketa baterako deia 1992an egin zen, eta hurrengo urtean jaso ziren erantzunak. eta azken hautua egin. Lehiaketa mugatua izan zen berori, eta bost laguni egin zitzaizen parte hartzeko deia¹⁶⁴. Guztien artean J. A. Fernández Ordóñez-ek irabazi zuen lehiaketa, eta berau izan zen, Julio Martínez Calzón-ekin batera, azken Proiektua egin zuena (1994 martxoan).

Lanek izan dute uste gabeko zenbait zailtasun ere. Esate baterako, zubiari oina emateko harkaitza ez zegoen, inondik ere, sakontasun berean bi ibaiertzetan; aitzitik, eskuinaldeko Urumea Pasealekuan 8 m-tara aurkitu zen harkaitza, baina ibaiko beste aldean, Bizkaia Pasealekuan alegia, 45 m-taraino zulatu behar izan zen harkaitza aurkitzeko. Beraz, Urumeatik Egia Gainerako garai bateko muinoak aldapa pikoa zuen, nonbait, puntu horretan.

Zubi berriko obrak UTE bati (Agromán-Galdeano) eman zitzaizkion, 1998an, eta lanei urte bereko azaroan eman zitzaizen hasiera. Zubiko goi-hagak 1999ko azaroaren 2an eta 17an jarri ziren, eta, espero denez, 2000ko otsailean bukatuko da Araba Parkearen segida den obra hau.

Zubiko egitura bitarikoa da, hots, altzairuz eta hormigoï armatuz egina. Altzairuzkoak ditu goi-hagak (eta urreztatu egingo dira), eta hormigoizkoa gain-zorua. 80 metroko argi librea du zubiak, zutoin gabeko tarte bakarra alegia, eta zabalean 24 m ditu.

Ikusten denez, Hiriko beste zubi handien moldetik aldendu egiten da zubi berri hau, batetik altzairua horrela darabilelako, eta, bestetik, tarte zutoinik gabe egin nahi izan delako. Badirudi Aurreproiektu hau hautatu zuen epai-mahaian, batez ere artistak (Txillida, Nagel) eta ingeniari

162. J.R. Martikorena-ren albistea.

163. Joakin Oroz jaunari (Udal bide-injiniariari) zor dizkiogu ondoko albistek. Eskerrak, ba, berari.

164. Deituak hauek izan ziren: Jose Antonio Fernández Ordóñez, Javier Manterola Armisen, Juan J. Arenas de Pablo, Santiago Calatrava Valls eta José A. Torroja Cavanillas.

teknikariak egon zirela Fz. Ordóñez-en alde, eta politikariek agertu zutela bestelako joera. 600ren bat milioi kostatu da zubia eraikitzea, eta 2000.eko maiatzean estreinatu da.

Horrela joan da, burutuz eta berrituz Egia Auzoko eraikuntza, bere etxe, lantegi, bide, kamino eta zubietan, eta 1995eko Hiri-Ordenazioaren arrastoan izango du Egiak aurpegikera apainduz joateko aukerarik, izan ere ez baita eskasa horren premia. Auzo honetan, ordea, egiatarrak dira interesgarrienak, baliotsuenak, eta horietxek aurkezteko izango dugu hemen orrialde hauetako hurrengo partea.

HIRUGARREN PARTEA

Egia-atotzarren Auzoa eta gizartea (1800-1998) El Barrio y la sociedad de los egia-atotxatarras

La tercera parte del estudio muestra el rostro humano del Barrio: su evolución poblacional a lo largo de dos siglos (1800-1998).

De entrada, se recogen las cifras de población generales del Municipio donostiarra, cifras que muestran una Ciudad de crecimiento galopante frente a lo que fueron los siglos precedentes (siglos XVI-XIX).

Como es de suponer, el desarrollo demográfico de Egia no ha seguido un ascenso regular constante en su desenvolvimiento, y, en todo caso, el calendario de sus vaivenes demográficos tiene rasgos propios. Desde unas cifras muy modestas (los 358 hab. de 1800) se pasó en siglo y cuarto a 5.081 (1925), para iniciar al filo de la Guerra Civil un ascenso rápido hasta más o menos mediados de los '70.

Se exponen los datos ofrecidos por las fuentes oficiales disponibles de 1975 y 1996 en sus datos generales básicos, por edades y sexos, por la tipología familiar, dando referencias comparativas para otros Barrios como Gros y Herrera; se examina la población de donostiarra de nacimiento e inmigrantes, las profesiones de los vecinos.

Puede resultar de interés conocer el mundo de los servicios, bien dirigidos al propio Barrio, bien a la ciudad en general, y el grado de autosuficiencia del Barrio en cuanto a los mismos.

La aproximación estadística hecha para 1975 se repite para 1996, casi veinte años después, constatándose un descenso en sus estadísticas de población, al socaire sin duda de una nueva definición del Barrio por los Padrones municipales pero respondiendo también a una coyuntura demográfica adversa. Las pérdidas son notables a lo largo de las dos décadas señaladas (1975-1996).

Nuevamente puede verse (1996) la relación “donostiarra/inmigrantes”, así como aspectos nuevos, referidos en este caso a los niveles de estudio de los vecinos, tanto de hombres como de mujeres. Cuadros estadísticos al respecto procuran situar el Barrio de Egia entre otros de San Sebastián.

Queda, así, definido el rostro poblacional cambiante del Barrio de Egia a todo lo largo de los dos siglos de la Edad Contemporánea.

Orain arteko orrialdeetan bi alde nagusi begiratu ditugu, Egia-Atotxako historia ezagutu ahal izateko: Auzoaren giza jatorria eta auzoko eraikuntzaren bilakaera hiritarra.

Horrela, lehenik, behinolako izaera gogoratu dugu, Egiako historia betiere Donostiako gainerako Auzoenenean lekutuz. Bigarren, Auzo moderno berriaren hiriztapen-segida begiratu da, bere eraikuntza fisikoan batik bat. Donostiako hedapen-aldar azkarraren berezko ondorio bezala ikusi dugu Egia modernoa.

Baina Auzo bat ez da eraikin fisikoa bakarrik.

Egia, beste edozein herri edo auzoren antzera, batez ere gizakien, gizon-emakumeen, egoitza da: herritarren bizilekua.

Ikusi ditugu jada Egia zaharreko auzotarrak, eta Erdi Arotik XIX. mendea arte nola zeuden banatu-antolatuta, beren baserri, etxebizitza eta lan-togietan. Egiatar haien oroitzapena ez dugu galduta utzi nahi izan.

Auzoaren XIX-XX. eta hazkundeak, ordea, bestelako gizarte berri bat sortarazi du, eta Auzo eta gizarte berri hauei eman beharko diegu orain begiratu bat.

* * *

1. Demografia historikoa (1800-1998)

Donostiako historia demografikoaren barruan, eta beronek Aro Garaikidean izan duen bilakaeraren baitan lekutu behar da Egia Auzoko biztanleriari dagokiona ere, Hiriko historia orokorrak baldintzatu baitu, nahitaez, Auzo honetako gertabidea. Horrek ez du esan nahi, hala ere, bi eboluzio horiek (Hirikoa eta Auzokoa) kronologikoki nahiz beren arrazoietan guztiz parekideak izan direnik (aitzitik, bestelakorik izan baita), baizik eta prozesu orokorrak sakatu edo sustatu duela Egiakoaren ibilera, beti ere Hiriko, nahiz eskualde edo Probintziako, bilakaera edo interes orokorren arabera.

Baina, esaten dugun horregatixe, Hiria eta Auzoa oso loturik daude beren aldakuntzetan. Horregatik argigarri izango da lehendabizi Hiriak, oro har, oharren bat edo beste egitea.

1.2. Donostiako demografiak zenbait datu

Donostiako biztanle-hazkundeak Aro Garaikidean izan duen goraldia, aurreko mendeetakoekin alderatuta zeharo berri bezala ageri zaigu. Izan ere, XIX-XX. mendeetako abiada bizkortzea zinez iraulketa izan da, Hiriko historian.

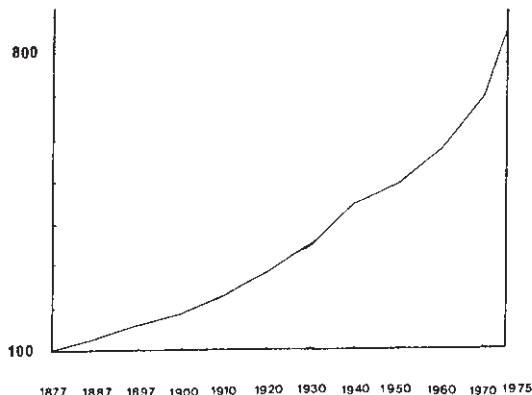
DONOSTIAKO BIZTANLERIA (1587-1787)¹

<i>Urtea</i>	<i>Udalerria</i>	<i>Hiria</i> ²
1587	8.165	7.242
1733	7.798	5.887
1768	11.503	9.202
1787	11.833	8.466

Ikus daitekeenez, bi mende horietan biztanle-hazkundeak behera ere egin zuen, lehendabizi, gero XVIII.eko bigarren partean hazpide estimagarri bati bide emateko. Baina abiadak beste tamaina bat hartuko zuen hurrengo mendean. Hala ere, hazkunde hori ez zen berehalakoa izan, eta agian behera ere egin zuela esan liteke, zeren Anabitartek dioenez, 5.488 bizi-lagun baitziren murre-barnean 1800 inguruan.

Bestalde, 1813ko sutearen ondoren, urteak eman behar izan ziren, lehengo tamainara itzultzeko: 1838an, harresi-barruko jendetza 6.091 lagunekoa zen. Murrak eraistear zirenean, Donostiak murre-tartean 9.047 biztanle zituen, eta Udallerri osoan 15.911 (1857)³. Aurreko orrialdeetan ikusi dugu udalerritarrek zein banatuak zeuden udal-barruti osoan. Ondoren, mende oso batean hazkunde horrek nolako bizkorraldia izan duen jakiteko aurreko grafikoak iradokiko digu nondik norakoa, 1877ko 100 basetik 800eraino igo baita marra estatistikoa Donostian (1975)⁴:

DONOSTIAKO BIZTANLE-HAZKUNDEA (1877-1975)



Gómez Piñeiro 1982: III, 168 (azpiko grafikoa)

1. Iturria: PIQUERO, S. (1991): *Demografía guipuzcoana en el Antiguo Régimen*. Bilbao: UPV. 104.

2. *Hiria* = Hiriko hiru Parrokiak. *Udalerria* = Hiria, baina Altza, Igeldo, Aduna eta Pasaia San Pedro ere barne direla.

3. ANABITARTE 1903: 299-300.

4. GÓMEZ PIÑEIRO 1982: III, 168.

XX. mendeak indarberritu baizik ez du egin, ba, biztanle-hazkunde hau, eta nolako presaz, gainera. Hona ibilera horren zinuak, zifratan:

DONOSTIAKO BIZTANLERIA (1857-1991)⁵

<i>Urtea</i>	<i>Biztanleak</i>
1857	15.911
1877	21.355
1900	37.812
1930	78.432
1950	113.776
1970	165.829
1991	176.019
1996	176.908
1998	178.248

Horrela, ba, mendez mende milakada batean 10./15.000 lagun en azpitik izandako biztanleria hogeigarren mende honetan kopuru horietaraino igo da, horren aurreko historia osoa hautsiz, testuinguru demografiko orokor berriaren barnean. Eta, bien bitartean, zer gertatu da Egiako Auzoan?

1.2. Egia hazten: mantso, eta azkar (1800-1975)

Egiako demografiaren historian, hiru epealdi ezberdin muga daitezke azken bi mendeetan, eta horietako bakoitzak aurpegiera kontrajarri eta bera-riazkoak ditu:

- 1) Hazkunde mantsoko hamarkadak (XIX. mendean: 1800-c. 1900.).
- 2) Hazkunde azkartuko hamarkadak (1901-1975).
- 3) Biztanleriaren beheraldia (1975-1996).

Hortaz, atzerapen batekin izanik ere (Hiriko biztanleria orokorra lehenago hasi baitzen bizkorki hazten), Egia ere demografia hiritar modernoaren arrastoari jarraiki zitzaion, gero, azken bi hamarkadetan, aldi berri batean sartzeko.

5. Iturriak: 1857koa, urte bereko Zentsuaren arabera da (ik. MUTILOA POZA, J.M. (1982): *Guipúzcoa en el siglo XIX*. San Sebastián: CAP. 234-236.); IGE (1879): *Resultados generales del Censo de la población de España, según el empadronamiento hecho en 31 de diciembre de 1877*. Madrid. 206-209 (izatezko biztanleria); INE (1987): *Poblaciones de hecho de los municipios españoles, según los Censos oficiales de 1900 a 1981*. Madrid. 201-205; INE (1992): *Poblaciones de derecho y hecho de los municipios españoles. Censo de población de 1991*. Madrid. 135.

Aro Garaikidearen atarian (1800), Egia-Zamarrak 69 etxe zituen eta 359 bizilagun, haur eta helduen artean⁶. Gutxi, noski, guk ezagutu dugun Egiatik begiratzen bada; hala ere, mende-erdi pasatxo bat geroago (1857), 900 ziren egiatarrak (hiriko %5,66). Zenbaki absolututan kopuru txikia zen hau ere, baina portzentaia handi bateko hazkundea zekarren horrek: 1800etik 1857ra, Egia %250 hazitzeraino iritsi baitzen. Azken urte horretan, Donostiako herri-auzoen artean laugarrena zen biztanlez; aurretik zituenak zerak dira: Hirigune zentrala, Altza eta Amara, hau 921 lagunekin. Loiolak urte berean, 322 bakarrik zituen⁷.

Hogeita hamar urte geroago (1887), irakurketa zaileko informazio batean, Egiako bezala ezagutu ahal izan ditugun etxeetan 1.083 bizilagun ageri zaizkigu, 24 etxe edo auzogunetan⁸. Horren osagarri bezala, badakigu, 1890eko Zentsuaren arabera, “Atocha escuelas” zeritzan hautes-barrutian 479 hautesle zeudela, baina kasu honetan Ulia eta Gros ere barne zeudenez, ez da hori informazio baliagarria gurerako. Dena den, bi albisite azpimarra daitezke agiri honetan: a) 69 eraikin zeuden Egian (1890), eta b) Lehenengo fabrika-lantegiak izendatuki ageri dira (zerrategi bat, teila-fabrika, etab.; Zezen-Plaza ere aipatuta dago)⁹.

Berrogeiren bat urte geroago (1925), Egiako barrutiko bezala eman datuetan biztanleria honela zegoen banatuta:

EGIA BERE AUZUNEETAN (1925)¹⁰

<i>Auzogunea</i>	<i>Biztanleak</i>
Erdigunea eta hedagunea	226
Geltokia	20
Atotxa	2.033
Erreka	1.232
Sakabanatuak	1.570
<i>Orotara</i>	5.081

6. ANABITARTE 1903: 178.

7. Anabitarte 1903: 200; AGUIRRE SORONDO, A. (1987): “Estudio sobre la evolución demográfica de San Sebastián en el período 1846-1981”, in *BEHSS*. 1987, 152-153.

8. Ik. AGUIRRE SORONDO 1987: 156-158. Ez du honek irakurketa erraza, eta goian emandako Egiako baserri-zerrendaren arrastoan eta Tellabide 1995 aurrean dudala egin dut etxe- eta auzo-zerrenda honen irakurketa “egiatarra”. Egiatar seguruak bakarrik hartu ditugu zenbaketa egiteko, hala ere hona pare bat ohar osagarri: Erruki -Etxeko lagunak ere kontatuta daude (364); zerrendan “edificios diseminados” bat ageri da: horietako batzuk egiatarrak ere izan zitezkeen, baina ezin izan ditugu gurerako jaso.

9. AGUIRE SORONDO, A. (1984): “Censo de San Sebastián de 1890”, in: *BEHSS*. 1984, 331-332.

10. Anabitarte 1971: 234. Ditugun argibideetatik zaila gertatzen zaigu aurreko estatistiketako “Egia” eta beste hau Auzo eta errealtate sozial bat beratzat ematea; hala ere, zifra eta kopuruen gorako logika agerian dagoela uste dugu.

Lauki honek interes ezberdinak ditu guretzat, hemen: frantziskotarren komentua eraikitzen ari zen urteetako datuak baitira. Ikusten da, Atotxak jada pisu erlatibo handia duela Auzoan (%40), baina biztanleria sakabanatua (baserriak ia dena, uste dugunez) ez da batere mesprezagarria (%31).

Gerra pasatu eta gero, Egiak gorakada bortitza erakusten du, zinezko hazkuntz prozesuan sartuta baitzegoen jada Auzoa, 1945etik aurrera: 12.000 bizilagun zituen Egiak 1950ean¹¹. Ondoko urteetan, Egian noski, eta inguruko beste zenbait Auzotan ere garapen-garaia izan zen hura, eta 1970etako hamarkadan epealdi demografiko-ekonomiko oso bat burutu zen.

Urte ezberdin horietako bizilagun-kopuruak batera ekarriz honako lauki hau izango genuke hazkunde demografikoaren laburpen gisara:

EGIAKO BIZILAGUNAK (1800-1996)¹²

<i>Urteak</i>	<i>Biztanleak</i>
1800	359
1857	900
1887	1.083
1925	5.081
1930	5.291
1950	12.000
1975	20.082
1986	15.471
1996	13.291

Elkarren segidan gure egunak arte datozen kopuru horiek iruzkinik franko sor lezakete, noski, beren gora-behar horrekin; baina, 1996raino luzatu ditugun arren, ez diogu orain gure ibilaldi historikoari aurrea hartu behar. Gauden, ba, oraingoz 1975eko datak ezartzen digun muga horren aurrekoetan.

Zifra koantitatibo horien ondoan, gogoz ezagutu nahiko luke batek alde koalitatiborik ere. Auzotarren alfabetatzea nolakoa zen, adibidez. 1890eko Zentsuak dakar horren berririk, Hirirako eta Egiarako ere. Donostiako hautesleen artean % 63k bazekien irakurri eta idazten, baina % 36 zen horretan alfabetatugabea¹³. Hautesleen alfabetatze-eza ogibidez edo Auzoz

11. *Futuro urbanístico 1980*: 73.

12. Iturriak: Gorago, puntuz puntu aipatu ditugun iturriak, eta berehala beren tokietan adieraziko ditugunak. 1930eko zifra: Aguirre Sorondo 1987: 165 (Egiako Galtzara eta Polloe ere Egia bilduta).

13. AGUIRRE SORONDO 1984: 315.

begiratu nahi bada, hona ohar batzuk: nekazari, soldatadun, enplegatu eta arrantzaleak dira analfabetismo altuena dutenak.

Eta alfabetatzea, Auzoz Auzo ikustea nahiago bada, berriz, bi alde nabari bereizi behar dira garai hartako Donostian: Hiria, bere inguru hurbilenarekin, alde batetik, eta bestetik, Auzo urrunago zenbait. Hauen artean ditugu Amara-Lugaritz (% 86 alfabetatugabe), Igeldo-Ibaeta-Zubieta (%73). Egia ez dago horrelakoen artean, beste taldean baizik.

Hiriko eremu bilduan, Alde Zaharreko “Santa Maria” deituriko hautesbarrutia da analfabetoena (% ia 52). Berorretatik nahikoa hurbil dago Egia-Gros-Ulia: bertako 479 hautesleetako % 49 baitzen irakurtzen eta idazten ez zekiena; azken bi barruti hauen ondoren datorrena askoz aurreratuagoa ageri da (San Martinetik Kontxarako barrutia: 496 hautesleren artean % 33 ziren alfabetatugabeak)¹⁴. Bukatzeko, esan dezagun Auzoan bazegoela Eskolarik, hain zuzen Ulia-Gros-Egiakoa Atotxan baitzegoen, eta Goikoa-k egindako pilotaleku-ondoko etxean.

Bildu ditugun albiste hauetan ageri denez, Auzoko bilakaera demografikoa betiere ikuspuntu urri batzuetatik aurkeztuta ageri zaigu, hauteszentsuek beren xede mugatua zutelako noski. Besterik izan daiteke, ordea (zerbait osoagorik esan nahi dugu), Udal Erroldetako itaunketak hornituagoak ditugunetik, eta berorien ustiapena eskura eman zaigunetik. Horregatik, 1975eko eta 1996 Erroldak hautatu ditugu Egiako biztanle-historian epealdi mugarria den bat ezagutzeko.

2. Egiako Auzoa 1975ean

Udal Erroldei esker, azken bi hamarkada biziki aldakorretan Egiak eza-gutu dituen aldarte sozial eta demografikoak deskribatzeko aukera dugu. Ez gara hasiko 1975-1996. etako Zentsu eta Errolda guztiak aztertzen (bospasei izan baitira urte horietan: 1975, 1981, 1986, 1991, 1996), baina bi muturretako urteak begiratzuz ikusi ahal izango dugu Auzoa, denboraren harian sortutako egoera hain aldenduak elkarren kontraipiluan ikusteko abagunea eskaintzen baitigute 1975 eta 1996. etako Erroldak.

2.1. Egiako bizilagunak

Ez dugu hemen azterketa sakon eta soziologikoki berezitura pasatze-ko asmorik; baina zenbait datu argigarri behinik behin aurkeztu nahi da, Egiak Hirian izan duen auzo-nortasuna agerianago jartzeko.

14. AGUIRRE SORONDO 1984:

2.1.1. Biztanleria, oro har

1975ean, Egiako bizilagunak 20.082 ziren, auzogune eta parrokia ezberdinetan banatuak. Besteak beste, Atotxako Dorrearen eraikuntzaren ondorioz biztanleriaren dentsitatea berriz ere gora egin berria zen (km²-ko 163 lagun); hala ere, ez zen Egia Donostiako Auzoetan biztanle-trinkotasunik handiena zuena, eta Gros (354), Amara Berria (337), Erdialdea (212) edo Alde Zaharra (191) bere gainetik zituen¹⁵.

Egiako biztanlego hori hiru adin-multzo nagusitan ematen badugu, ondoko zifra hauetan banatuko genituzke Auzoko bizilagunak:

EGIAKO BIZTANLERIA, ADIN-MULTZOTAN BANATUA (1975)¹⁶

<i>Adin-multzoak</i>	<i>Emakumezkoak</i>	<i>Gizonezkoak</i>	<i>Guztiak</i>	<i>Portzentaiak</i>
0/17 urte	2.855	2.873	5.728	28
18/64 urte	6.946	5.691	12.637	63
65/... urte	670	1.047	1.717	9

Portzentai multzo horiek (28/63/9) sendotasun eta osasun ona ematen zioten Egiari: ez zen biztanlego sobera gaztea, eta zahartze-joera puntu bat ere bazuen, baina, artean, zindotasun ona erakusten zuen, eta etor zitekeen atzera-joerarik ez zuen artean aditzera ematen.

Lehen adin-multzoko datua (% 28) Donostiako beste zenbait Auzotakoekin alderatzen baldin badugu, portzentaiak Egiaren gainetik zeudenak hauek ziren 1975ean: Herrera (% 38), Altza (37), Intxaurren (34) edo Loiola-Martutene (34), erbesteko etorkinen bizilekutzat eman ditzakegunak, baina baita beste hauek ere: Amara Berria (35), Aiete (35), Igeldo (34). Gainerako Auzo donostiarrek gogoan ditugula, Egia bere gazte-portzentaiarekin erdi-mailan zegoen Hiriko Auzoen artean, izan ere atzetik (eta oso atzetik ere bai) baitzituen beste hauek: Erdialdea eta Alde Zaharra (22), eta Gros bera (25), adibidez, Uria-Ategorrieta parean geratzen baitzen (28). Intxaurren bezala Aieten etorkinen olatuak gaztetu egiten du biztanlegoa (erbestetik nahiz Euskal Herritik etorrita). Egiaren kasuan, migrazioa lehentxeagotik zetorren, eta biztanlegoa aski egonkor-tua zegoen jada.

Bigarren adin-multzoari begiratzen badiogu (% 63), hor ageri da biztanlegoaren aipatutako zahardade-puntu hori, hain zuzen Egia baitzen

15. 1975eko Udal Erroldaren arabeko datua. Ik. URBANISTES ASSOCIATS (1978b): *Plan General Municipal de Ordenación de San Sebastián. Base económica y asentamientos territoriales*. San Sebastián. 75; Gómez Piñeiro 1982: I, 117.

16. Urbanistes Associats 1978b: 80.

Hiriko Auzo guztien artean bizilagun helduetan ehuneko altuena zeukana, eta ondoren berehala zetozenak Aiete eta Intxaurren (60), Alde Zaharra eta Gros (59), etab.

Hirugarren adin-multzoaz ari garela (% 9), ordea, Egia erdi-maila batean ageri zaigu. Badago, noski, zaharretan portzentaia apalagoa duen Auzorik; honelakoen artean daude, pentsa daitekeenez, Herrera, Aiete eta Intxaurren (6). Adineko bizilagunetan, Egian baino ehuneko altuagoak ditugu zinez zaharragoak diren Auzo hauetan: Erdialdea (21), Alde Zaharra (19), baina baita Gros (16), Amara Zaharra (15) eta Ulia-Ategorrieta bera ere (13).

2.1.2. *Familien tipologia*

Eta beste galdera bat: Nolakoak ziren egitarren sendiak? Nolakoari baino gehiago zenbatekoari begiratuko diogu. 5.472 familia zeuden Auzoan, eta famili unitate bakoitzeko kopuru-batezbestekoa 3,66 lagunekoa zen. Batezbesteko hau, Donostia osoan 3,44koa zen, eta Auzoetako apalena Alde Zaharrekoa (2,9). Igeldo (3,92), Ulia-Ategorrieta (3,73) eta Herrera (3,70) ziren famili lagunetan kopuru altuenak zituzten Auzoak¹⁷.

Egiako famili unitateak ondoko gisa honetan zeuden banatuta, gune tipologikoen arabera:

EGIAKO FAMILIEN SAILKAPEN TIPOLOGIKOA (1975)¹⁸

<i>Familia tipologia</i>	<i>Kopurua</i>	<i>Portzentaia</i>
Senar-emazteak haurgabe	834	15,9
Senar-emazteak haurrekin	3.106	59,2
Aita haurrekin	55	1,0
Ama haurrekin	303	5,8
Buru-bakarrak	932	17,8
Lagun-bakar taldedunak	18	0,3
Orotara	5.248	100

Familia buru-bakarren kopurua oso altua zen Egian: 932, ia % 18a. Ohartzekoa da, guraso haurdunen artean, amak direla 303, aitak alderantziz 55 dira. Bestalde, franko senar-emaztek (834) ez du haurrik.

17. Astigarraga (3,80), 1975ean Donostiako Auzoa zen arren, eta Zorroaga-Miramón, bere izaera sozio-hiritar bereziagatik, ez ditugu hemen kontuan izan.

18. Familia guztien tipologia ez da markatu ahal izan; alde hori ezagutu ahal izan zaiezen kopuruaren gain egin da laukia. Erroldaren arabera geuk landutako laukia. Ik. Urbanistes Associats 1978b: 82.

Donostiako Auzoen artean, familia tipologiaren banaketa soziala nola ageri zen alderatzeko ondoko laukiak lagun diezaguke. Alde batetik, Herrera aukeratu dugu, bertako familien kopurua (4.961) Egiakoaren antzekoa zelako, eta berorien tamaina ere bai (kasu honetan, unitateko 3,70); bestetik, Gros aukeratu dugu, Egiarekin duen auzotasunagatik, baina baita beronekin dituen portzentaia kontrajarri batzuenagatik ere. Hona datuak:

Egia, Herrera, Gros:

FAMILI MOLDEEN PORTZENTAIK: AUZOEN ARTEKO ALDERAKETA (1975)¹⁹

<i>Familia tipologia</i>	<i>Herrera</i>	<i>Egia</i>	<i>Gros</i>
Senar-emazteak haugabe	15,0	15,9	18,8
Senar-emazteak hurrekin	67,0	59,2	45,9
Aita hurrekin	1,0	1,0	1,7
Ama hurrekin	5,0	5,8	7,7
Buru-bakarrak	11,8	17,8	25,6
Lagun-bakar taldedunak	0,2	0,3	0,3

Portzentaian hiru zutabeetan ikus daiteke, aukeratutako bi Auzo horien artean, Egiak dituen antz eta aldeak zeintzuk diren. Oro har, Herrera askoz hurbilago dago Gros baino, familia tipologiaren aldetik: Senar-emazte haurdunekoan portzentaian urrunduta eta bi muturretan ageri dira Herrera (% 67) eta Gros (% 45,9), Egia, aldiz, erdian edo dago bitartean; familia buru-bakarretan ere Egia erdian geratzen zaigu (% 17,8), baina kasu honetan besteen portzentaia altua Grosekoa da, ez Herrerakoa.

2.1.3. Donostiarrak eta etorkinak

Eta gatozen behin baino gehiagotan gogoratu izan den alde demografiko batera: 1975eko Egiako bizilagunak etorkinak ziren, ala donostiarrak gehienbat?

Oro har, Donostiako bizilagunetako erdia edo kanpotarra zen urte horretan, idatzi izan denez. Loiola, Intxaurren eta Altza ziren, kanpotarrenak bezala ageri zitzaizkigun Auzoak; aldiz, Alde Zaharra, Antigua, Amara Berria edo Igeldo ziren jaiotzez donostiarrak. Bien bitartean, gainerako Auzoen kasua nahasiagoa zen²⁰.

Egia bere jaiotzeko donostiartasunean, inoiz bestelakorik uste izan arren, Hiriko batezbestekoaren gainetik zebilen askotxoz: Egiako auzotarren artean 9.573 zen jaiotzez donostiarra (% 48); Donostia osoko batezbestekoaren inguruetan zebilen, beraz, Egiako etorkinen portzentaia, eta

19. Iturria: Urbanistes Associats 1978b: 82. Geuk landuta.

20. Urbanistes Associats 1978b: 89-90.

donostiaratasun horretan Gros-en azpitik (% 52) baina Herrera (% 46) edo Altzaren (% 43) gainetik zegoen.

Agian, hamarkada eta erdi lehenago handiagoa izan zen Egian etorkinen (jaiotzez auzo-kanpokoan) pisua²¹, eta urte gutxi batzuk lehenago hasitako donostiarze-prozesu baten emaitza dela uste dugu, 1975eko egoera hori. 1965aren ingururako, burututa zuen Egiak etorkinek ere lagundutako hazkunde demografikoa, eta ondoko etorkin-uholdeak gutxiago ukitu zuen Auzo hau; horrela, Egia-Atotxako garai bateko etorkinak hilda ziren eta/edo beren seme-alabak bertan jaio eta hazi-kozkortuta zituzten, eta batzuetan adin heldukoak ere bai.

Dena den, bukatzeko, etorkinak esatean, Donostiatik kanpoko gutzietz ari garelara izan behar da gogoan. Datu alderagarri bezala beharbada balio du ondoko honek: 2.257 ziren Egian, donostiar izan gabe Euskal Herrian jaiotakoak, eta 2.552 beste sorlekuetatik etorriak²².

2.1.4. Egiatarren ogibideak

Jaiotzez, jatorriz edo bertara etorritik donostiar ziren egiatar hauek guztiak, nondik bizi ziren, zein lanbide izan ohi zuten? Egiako Auzoa, beste Auzo donostiarren artean, erdi-maila batean edo zegoen bere lanbide-*standing*-aren aldetik. Altzaren gainetik, Intxaurrendoren paretsuan. Herrera edo Altzako jendetza aktiboa, berriz, batez ere peontzan edo obrero arrunt nahiz berezitzen lanetan zebilen²³, Egian goragoko egoera edo joera zen nabari. Ondoko datuetan ikus daiteke hori:

EGIA: JENDETZA AKTIBOAREN LANBIDE-SAILKAPENA (1975)²⁴

<i>Lanbide-maila</i>	<i>Lang.-kopurua</i>	<i>Portzentaia</i>
Peoi eta obrero ez-berezituak	1.433	7,14
Obrero berezituak	3.046	15,17
Merkatariak. Funtzionariak	3.135	15,61
Profesiodunak. Goi-funtzion.	415	2,07
Enpresariak	42	0,21
Jendetza ez-aktiboa	11.758	58,54
Ez dakigu	253	1,26

21. Erroldetako azterlan luzeagotan sartzetik ez dugu izan, oraingo honetan.

22. Datu hauetarako iturria 1975eko Udal Errolda izan da, jatorrian, baina guk zera erabili dugu: Urbanistes Associats 1978b: 75, 93 (zoritzarrez, orrialde honetako laukietan ageri diren portzentaia ezin izan ditugu argitu, eta emandako ehunekoak geuk kalkulatuak dira, bi orrialde horietako datu absolutuen arabera).

23. Urbanistes Associats 1978b: 84, 86.

24. Urbanistes Associats 1978b: 87-88.

Azpmarratzekoa da merkatarien edo dendarien eta funtzionarien presentzia zabala (3.135 lagun multzoan). Hurrengo mailan (profesiodunak, goi-funtzionarioena) kopurua behera dator nabarmenki, baina Erroldak “enpresari” bezala bildu zituenen taldea (zenbakiak bestelako itxurarik ematen duen arren) ez dago batere gaizki (seguraski, Auzoko zerbitzu-egituraren oihartzuna da). Donostia osoan, Altza kenduz gero (1.517), Egia da zifra absolututan peoi eta obrero ez koalifikatu gehien duena (1.433).

Hala ere, Egiako biztanleriaren lanbidezko Auzo-nortasuna marrazteko, zenbaki absolutuak baino deigarriagoak izan daitezke hori dena beste Auzoetako portzentaiez argitzea. Obrero ez koalifikatutan Altza zen ehuneko altuena zuena (% 10,80), eta Amara Berria baxuena (% 3,90). Egia bere % 7,14arekin Loiola-Martuteneren azpitik dago (% 8,56), baina Gros-en gainetik (% 4,92), eta multzo honetan Antigua dago Egiaren pare-parean.

Egiako obrero berezituak (% 15) bikoiztu egiten zuten peoi/obrero ez berezituak kopurua, eta kopuru bertsua zen dendari/funtzionarioen portzentaia: azken multzo honetan erdi-goi mailara igo nahiez zebilen orduan Egia (%15,16). Profesiodun eta goi-funtzionarioen, oster, ahula ageri da Auzoa (% 2,07), eta Hiriko etorkin-langileen Auzoak ditu bakarrik azpitik, Gros-ek berak bikoiztu egiten baitzuen ia (% 4,03) multzo horretako Egiaren portzentaia²⁵.

2.2. Zenbait zerbitzuren askitasun-maila

Egiatarrak, pertsonalki eta familian, honela ikusi ondoren, Herri eta Auzoa beren gizarte-nortasunean eta elkarbizitzan moldatzen duten lagunarte, zerbitzu eta harremanetatik begiratu beharko genuke, horiek mami-tzen baitute (besteak beste), gizabanakoen borondate eta izaerarekin batera, Auzoa nahiz Herria.

Zoritzarrez, Egia Auzoko elkarte edo zerbitzu-molde guztien historia egiterik ez dugu hemen; urrunegi joango ginatete, azterlan honetan ditugun asmoetan, baina komentu nahiz parrokia baten bizitza eta berorietako zuzenespena batez ere eskain dezaketzen zerbitzuan dagoenez, esan dezagun zertxobait Auzoko zerbitzuen sareaz, alde horretatik ere Auzoko testu-gurua ezagut dezagun.

Hiriko historialariek bezala soziologo edo hiri-geografoek aurkeztu izan dituzte Donostiako Auzo bakoitzak dituen zerbitzu-sareen ezaugarriak. Izan ere, ez dira Auzoak berdinak, eta horietako bakoitzak bere autoaskitasun erlatiboa du, eta ingurutik/ingurura gisa ezberdinetan hartzen/ematen dituzte zerbitzuak.

25. Urbanistes Associats 1978b: 88 (“Actividad laboral de la población” taula).

2.2.1. *Merkataritzako azpi-sektoreak (1975)*

Hori horrela, osotasun asmorik gabe, bi grafikoren bidez adieraziko dugu, zerbitzuekiko Egiaren ezaugarriak eta nortasuna nolakoak ziren, 1975aren inguruan. Erdialdeko eta Gros Auzoko adibideez baliatuko gara, Egiarena azpimarratuago uzteko.

Zerbitzuen sektorearekin gabiltza, baina ez dezagun ahantz ondoko grafikoetan merkatal zerbitzuak direla bakarrik gogoan hartzen ditugunak; eta hezkuntz edo eliz zerbitzuak, esaterako, ondoko euskarazko kapituluari eta erdarazko liburuan ikusiko ditugula.

Ondoko orrialdeko grafikoen bidez, hiru alde nagusi azpimarratu nahi dira:

- 1) Auzo bakoitzak Hiriko biztanlegoaren barnean duen portzentaia erlatiboa (kanpoko zirkulu handiaren bidez adierazita dago).
- 2) Auzo bakoitzak Hiriko zerbitzuetan duen pisu erlatiboa (barneko zirkuluaren tamainaren bidez adierazita dago).
- 2) Auzo bakoitzean, zerbitzuetako azpi-sektoreek beren artean duten portzentaia erlatiboa (eta bertako populazioarekiko askitasuna)

Ikus daitekeenez, biztanleria handi bateko Auzoak badaiteke, hala ere, zerbitzutan portzentaia txikiko ehunekoak izatea Hirian: hori da Erdialdearekin gertatzen dena, hemen gogoan ditugun merkatal zerbitzuetan (handia kanpoko zirkulua, baina txikia barnekoa). Horrela, Erdialde hori Grosekin alderatuz gero, azken hau erlatiboki askoz emankorragoa ageri zaigu bere zerbitzuetan (barneko zirkulua handiagoa du Grosek, Erdialdeak baino).

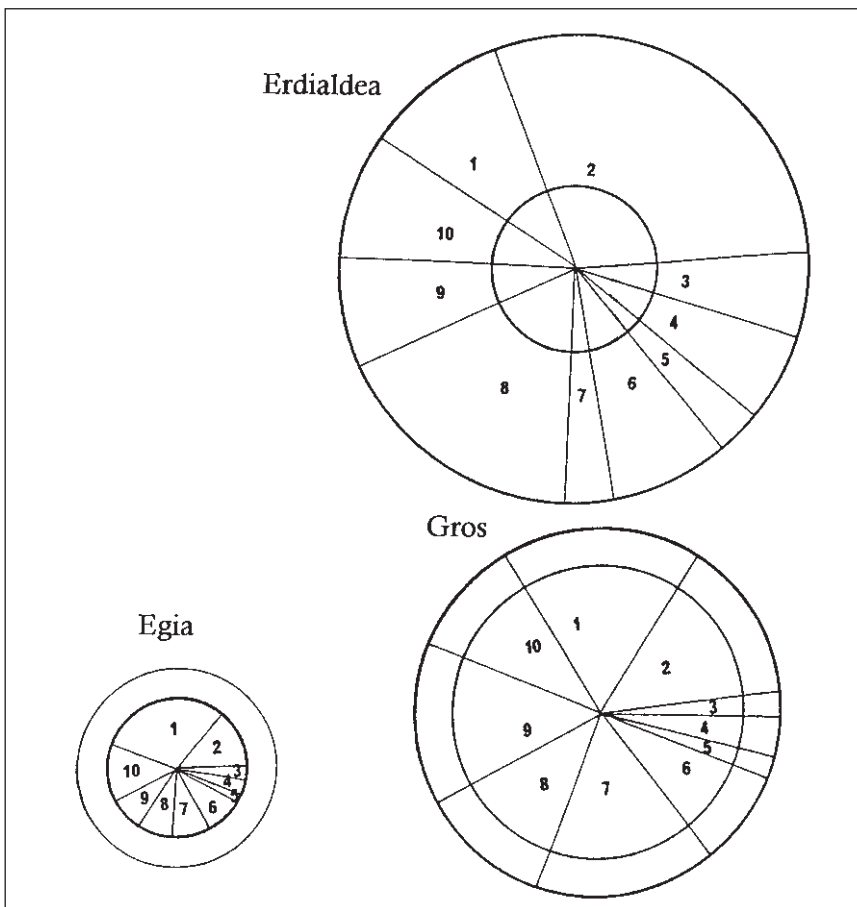
Egiako zirkulari dagozkionetan esan dezagun: a) Egiak Hiri osoarekin alderatuz bizilagun gutxi zituen (kanpoko zirkulua erlatiboki txikia), baina b) Erdialdeak ematen zituen merkatal-zerbitzu bertsuak eskaintzen zituen Gros-ek, denda-kopurutan eta.

Auzoetako merkatal azpi-sektoreetara gatozela (grafikoetan lauki zenbakizatuz adieraziak), Auzo barnean horietako bakoitzak duen leku erlatiboa oso bestelakoa izan daiteke Auzotik Auzora. Ikus, adibidez, 1. azpi-sektorea (elikadura): Egian du leku erlatiborik handiena, Grosen gero, eta Erdialdean txikiena; ezaguna da, Groseko 7. azpi-sektoreak (ibilgailuenak) aspaldidanik izan duen munta, baina askoz urrunago datoz Egia eta, zer esanik ez, Erdialdea; hemen, oster, nabaria da ehun-dendariak duten pisua, 2. azpi-sektorean alegia, Egia eta Gros atzerago dauden bitartean.

Ez gara luzatuko xehetasun gehiagotan, zeren irakurleak aurrean du grafikoa, bere gogoetarako²⁶:

Egia, Erdialde, Gros:

EGIAKO MERKATAL ZERBITZUETAKO AZPI-SEKTOREAK



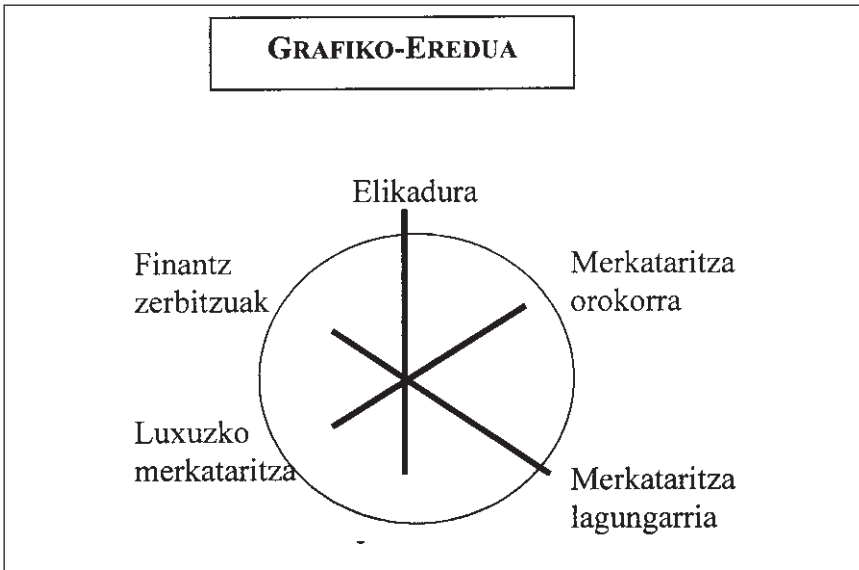
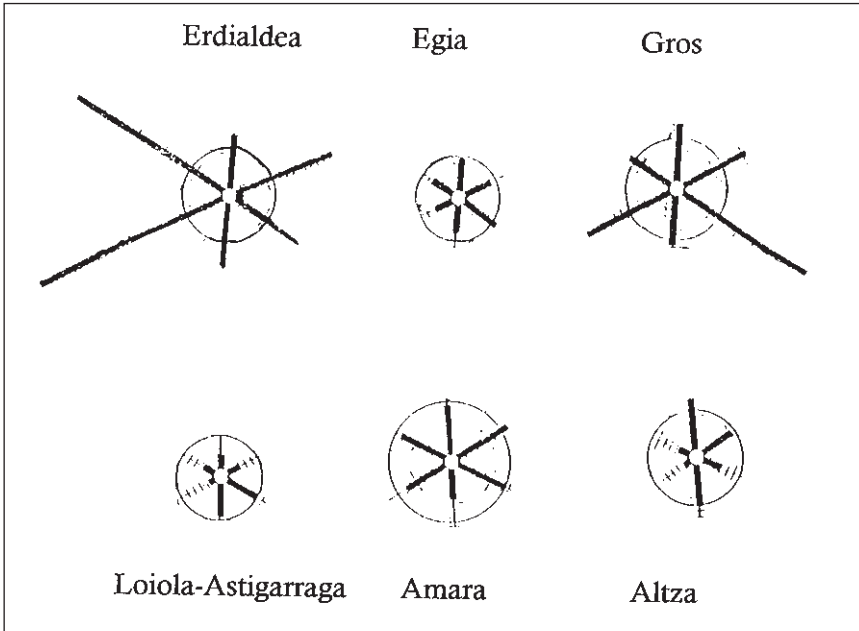
- | | |
|---------------------------------|------------------------------|
| 1. Elikadura. | 6. Liburudendak-Paperdendak. |
| 2. Ehunak. | 7. Ibilgailuak. |
| 3. Banketxeak. | 8. Etxe-hornikuntza. |
| 4. Erloju-Optika-Argazkigintza. | 9. Burdindendak-Aroztegiak. |
| 5. Farmazia. | 10. Zerbitzu pertsonalak. |

Iturria: Gómez Piñeiro: III, 155

26. GÓMEZ PIÑEIRO 1982: 155.

Egia, Erdialde, Gros 1975:

EGIAKO MERKATAL ZERBITZUEN AZKITASUN ERLATIBOA



2.2.2. *Egiako autoaskitasuna (1975)*

Merkatal zerbitzu-sistema honi esker, Egia aski horniturik zegoen, merkatal erantzunean bezala finantzarioan, eta azpi-sektorearen batean Auzotik kanpo bere eskaintza egiteko moduan, nahiz eta eskaintza horretan Gros, adibidez, askoz garatuagoa ageri zen Hiri osoan (baina kasu honen parekorik apenas zegoen besterik, Alde Zaharra eta Erdialdea kenduta).

Une hartako Egiaren kasua, bere zerbitzuetan, askitasun itxuroso bate-na zela ikusten dugu, nahiz eta merkatal zerbitzuen horrek ez duen esan nahi grafikoak jaso ez dituenetan askitasun bera zegoenik²⁷. Horrela, eguneroko osasun-zerbitzutan, edo bertako haurren edozein mailatan ere eskolatzean, bestelakoa, eta arras bestelakoa ere, izan zitekeen Auzoko egoera.

Auzoko ekonomiaren parte garrantzitsu honek (denda-merkataritzak, batez ere) Egian zuen joanetorria ezagutzeko ondoko grafiko hauetaz balia gaitzeko (grafikoa 93 orrialdean).

Grafiko hauetan ere, zirkuluaren tamainak Hiri barruko biztanlego erlatiboa adierazten du, eta datu orokor koantitatibo horren ondoren, Auzo bakoitzari legozkiokeen azpi-sektoreetako garapenak ematen dira: hauek, batzuetan, ez dira iristen Auzoko zerbitzu-eskeari erantzutera, eta bestetan, Auzoko biztanlegoaren mugak gaingitu eta inguruetara hedatzen dira beren zerbitzuak ematean.

Ikuspuntu horretatik, kasuak elkarrekin alderatzeko asmoarekin hautatu ditugu hemen aurkezten ditugunak. Sei dira hauek, eta elkarren antzeko bina kasu dakartzagu hona: a) Auzo-mugak hausten dituzten bi kasu: Erdialdea eta Gros; b) Beren autoaskitasunean guztiz eskas geratzen direnak (Loiola-Astigarragako bide-ingurua eta Altza); eta c) Auzoko zerbitzuak hor nonbait betetzen dituztenak (Egia eta Amara).

Nabaria da Egia eta Amararen arteko antza, merkatal eta finantz zerbitzuen alde horretatik, eta berauen askitasunari dagokionean. Bizkanlez Amara da handiena, baina Auzoko askitasunaren osoan eta orekan hurbil daude bi Auzook: elikaduran eta merkataritza lagungarrian, eta hurbil dira grafikoko beste hiru parametroetan ere.

Erdialde eta Gros-eko kasuek, aitzitik, mutur-alde bateko aurpegike-ra dute, populazioei legokiekeenetik askoz harago doazelako, grafikoko bi baliotan, eta betiere, adar guztietan Auzoko premiak osorik asetzen dituztelako. Hain zuzen, hauxe da ondoko kasuaren kontrakoa.

Altzan bezala Loiola-Astigarraga ardatzeko Auzoetan nabaria da biztanleriarekiko zerbitzu hauetako erantzun-ahalmen eskasa. Altzak, elikaduran,

27. GÓMEZ PIÑEIRO 1982: 231.

edaritegi-jatetxetan eta merkataritza orokorrean ongi erantzun dezake, baina oso motz geratzen zaie biztanleei bertako zerbitzu-eskaintza beste hiru alorretan. Loiola-Astigarragaren egoera erreparagarriagoa da oraindik: bi adar ditu bakarrik aski dituenak (baina horietako bat bakarrik ehuneko ehunean erantzun dezakeena), eta lau ditu askitasunean % 25etik gora ez doazenak. Zerbitzu hauetan, ba, auzune hau arrunt desegituratua ageri zaigu.

Merkatal prestutasun hauen ikuspuntutik (beti ere ikuspuntu mugatua berau), Egiako Auzoa aski autarkikoa izango litzateke, Erdialdea eta Gros beren baitarako aski izanik, inorentzat ere lanean diharduten bitartean; eta Loiola-Astigarraga eta Altza desorekatuak eta partez zinez ez-askiak diren bitartean.

3. Egiako Auzoa 1996an

1975eko urte hartatik hona, hogeitaz urte luze eta aldakorrek pasatu dira. Bitartean, Egiako bizilagunek harat-honat urduriak bizi izan dituzte: auzolagunak joan dira, auzolagun berriak etorri; biztanlegoa nabarmenki murriztu da, Auzoko hiritartzea areagotu; Egiako malda zaharra etxez bete da, orduan hutsarteak zeudenetan ere; Polloe-inguruan auzogune berriak ditugu, eraikin-modu berriekin. Konkorrere zaharra kultur eta eliz jardueraz bete da, Jareño Kultur Etxea abian da. Atotxa gazte-zahartuan, bere diamantezko ezteiak betetzean, Futbol-Zelaiak ez du garai bateko oihartzunik...

Egia-Atotxa bere baitara bildu dela esango litzateke, baina auzotasun harmoniatsu baten bila, eta, bestalde, 1995eko Plan Orokorrak Hiri-Erdialdera eramango du. Hala ere, Auzoko aldakuntza berriak bere baitatik gidatu beharko lituzke Egiak, batez ere bere barne-bizitzan eta, zergatik ez, baita Auzoz kanporako harremanetan ere. Protagonistak Egia bertakoak izan daitezke, bertako bizilagunak. Hain zuzen, hauetaz hitz egin nahi dugu ondoren.

3.1. Egiako bizilagunak (1996)

Ikusi dugu jada, azken bi hamarkadetan Egiak bere biztanle-aldakuntzak nolako munta izan duen: 1975eko 20.082 lagun haiek, 1996an 13.291 izatera etorri dira. Aldaketa koantitatibo txundigarria izateaz gain, uste daiteke zerbait koalitatiborik ere aldatu dela Egiako Auzoan, jendearen bizimoduaren, baliabide ekonomikoetan, pentsamoldetan, erlijiotasunean, etab.²⁸.

28. Ik. 1996ko Erroldan jaso den definizioa: Barrio de Egia-Tolaregoia = Secciones 7, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19 del Distrito 4 [4. Distrito-ko besteak Gros-era eta Loiolara doaz]. Ik. *Estadísticas del Padrón a 1-5-1996*: "Definiciones".

3.1.1. Biztanleriaz, oro har

Ikusi dugu, bizilagunen kopuruak pausuz pausu behera egin duela Egian 1996ko Errolda arte bederen, kasik 1950ko tamainara etorritz. Azken Udal Erroldak, ba, 13.291 laguneko Auzoa erakutsi du Egian. Hiriko % 11,7 zen Egiako biztanleria 1975ean; 1996an, % 7,5 izatera etorri da, eta portzentaia honekin, Antiguaren zerbait gaintetik eta Erdialdearen paretsuan dago. Bizilagunen kopuru absolutuz, Egia aipatutako bi Auzo horien paretsuan dago, Amara Berria, Gros edo Altza askoz goragotik dabilzan bitartean (20.000tik gora denak ere)²⁹.

1975eko Erroldak, eta 1996koak (“Egia-Tolaregoia” bezala definitu duen barruti honetan), azken hogeituroteetako bilakaera demografikoa honela zenbatu dute:

EGIAKO BIZTANLERIAREN BILAKAERA (1975-1996)³⁰

<i>Urtea</i>	<i>Biztanleak</i>	<i>Galera-kop.</i>	<i>Galera: %</i>
1975	20.082	—	[100: basetzat]
1981	16.194	-3.888	% 19
1986	15.471	-4.611	% 23
1991	13.892	-6.190	% 31
1996	13.291	-6.791	% 34

Elkarren jarraiko galera-kopuru horiek, eta galera-portzentaiak ere (%), metatuta eman ditugu, eta portzentaietarako basetzat, 1975eko biztanleria hartu dugu.

Zifra horiek azaltzen digutenez, galera-une larri-larria 1975-1981.eta-koa izan zen (% 19), eta gero, 1991 artekoak berretsi egin zuen aurreko urte haietako, portzentaia metatua % 31raino eramanez. Dena den, 1991-1996.etan mantsotu egin da galera-abiadura bizkor hura.

3.1.2. Donostiarrak eta etorkinak (1996)

Arestian, 1975ekoaz jardutean, eman zaio begiratu bat Auzoko bizilagunetan jaiotzezko sorterriak zuen lekuari. Handik honako urteetan zein aldaketa izan ote du horrek Egian, 1996raino? Berdina edo oso antzekoa ote da orduko egoera eta gaurkoa?

29. Urbanistes Associats 1978b: 75, 80; 1996ko Udal Errolda: “Población por Barrio”.

30. 1996ko Udal Errolda: “Evolución en el tiempo de la población por barrios”.

HIRIKO ETA ZENBAIT AUZOTAKO BIZTANLERIAREN SORLEKUAK (1996)³¹

<i>Jaiotzez</i>	<i>Donostia</i>		<i>Egia</i>		<i>Gros</i>		<i>Altza</i>	
	<i>Bizilag.</i>	<i>%</i>	<i>Bizilag.</i>	<i>%</i>	<i>Bizilag.</i>	<i>%</i>	<i>Bizilag.</i>	<i>%</i>
Donostiarrak	103.767	59	7.703	58	12.136	59	11.605	55
Euskal herritarrak	35.687	20	2.488	19	4.680	23	2.238	10
Kanpotarrak	37.454	21	3.100	23	3.578	18	7.395	35
Orotara	176.908	100	13.291	100	20.394	100	21.238	100

Donostiartasunean, Hiriko eta Gros-eko portzentaiatik bertantxe zegoen Egia, bere % 58arekin (ez da ahantzi behar hamar puntutan gora egin zuela, 1975etik aurrera), eta Altza baino dezente gorago. Horien ondoan, Hiriko Auzo donostiarrenak Igeldo (% 70), Añorga eta Alde Zaharra (67) ziren.

Hiriak oro har, eta Auzoek, dituzten euskal herritarren etorkin-kopuruak, eta beroriek Auzo bata ala bestea bizilekutarako aukeratzean, berriz ere Hiriko eta Groseko portzentaien artean geratzen zaigu Egia, eta, bistan da, Altzan etorkin euskal herritarrek presentzia erlatibo apalagoa dutela (% 10 bakarrik), nahiz eta kopuru absolutuz Egia eta Altza berdindu samarturik ageri diren (2.488 euskal herritar hark, 2.238 honek).

Kanpotarretan dagoena, beste aurreko datu horien ildo osagarrian dator, noski. Altza da, espero zitekeenez, hautatu ditugun Auzoetan erbestetarrena, bere % 35 portzentaia horrekin, eta kopuru absolutuz ere alde handia ateratzen die Egia eta Grosi, eta Hiriko kanpotarren batezbestekorekin (21) oso gaineratik geratzen da Altza. Egia ere batezbesteko orokorren gaineratik dago, baina bertatik nahikoa hurbil (23). Egiako kanpotarretako (3.100 biztanle) 2.909 Estatu Espainoetik etorriak dira, eta 191 bakarrik bestelako erbestetakoak.

Donostiarrak eta euskal herritarrak batera eman nahi baldin badira, Donostian % 79 dira Euskal Herrian jaiotakoak, eta %21 kanpotik etorriak, betiere 1996ko urtean. Euskaltasun bertsua dute Grosek (% 82: portzentaia orokorren gaineratik, hortaz) eta Egiak (77). Gros-ek erakarmen aski borbizta izan du, nonbait, euskal herritarrentzat, eta hauetako kopuru ona dugu bizitzen Auzo horretan: 4.680 lagun. Altza, oster, aski urrun dago bere ehunekoarekin: % 66 jaiotzezko euskal herritar.

Hiri osoari begira, euskal herritar ez-donostiar gehien edo berorien portzentaia altuenak bildu dituzten Auzoak ondoko hauek dira, 1996ko Erroldaren arabera³²:

31. Portzentaiak Auzoko biztanle-kopuruaren gain. Erroldako datuen gain geuk landua.

32. Portzentaiak, Auzoko biztanle-kopuruaren gain. Erroldako datuen gain geuk landua.

EUSKAL HERRITAR EZ-DONOSTIARRAK AUZOZ AUZO (1996)

<i>Auzoa</i>	<i>Eusk.herrit.</i>	<i>Portzentaia</i>
Egia	2.488	% 19
Alde Zaharra	1.425	% 22
Erdialdea	3.457	% 25
Mirakontxa	970	% 32
Amara Berria	6.408	% 24
Antigua	3.117	% 24

Egiara biltzen garela, bertan bizilekua duten euskal herritarrak honela banatzen ziren 1996an: 2.488 horietako 344 Donostialdekoak ziren; 962, gipuzkoarrak; 146, arabarrak; 805, nafarrak; 231 bizkaitarrak (Iparraldekoen albisterik ez da ageri Erroldan). Auzotarren sorterrien arabera, hori da, ba, Egiak gaur egun duen aurpegia.

Datu orokor hauek zerbait osatzeko eta bestelako xehetasunetan berriro sartu gabe, eman dezagun azkenik albisteren bat Auzoak 1996an zuen eskolatz-mailaz.

3.1.3. Eskolatz-mailak

Donostiak inolako hizkuntzatan alfabetatugabeko 1.417 herritar zituen (ez naiz ari, noski, euskaraz alfabetatugabekoei buruz): 967 emakumezko eta 540 gizonezko. Alfabetatugabeetako 904, berrogeita hamar urtetik gorakoa da (% 64), eta horietako 664 emakumezkoak dira, eta 240 gizonezkoak³³. Donostiako % 0,8 zen, ba, Hiriko alfabetatugabeen portzentaia.

Hala ere beharrezkoa da bigarren talde bat ere gogoan hartzea, eskolatugabeena (“sin estudios”, dio Erroldak), egotez eta eskolamenduz, aurreko taldearen ondo-ondoan egon baitaitezke. Bigarren talde hau aski zabalagoa da: 7.080. Hemen ere emakumezkoak arrunt gehiago dira, 4.615, eta gizonezkoak, ostera, 2.465.

Alfabetatugabeen eta eskolatugabeen eremutik eskolatuenetara gatzela, interesgarria da donostiarren eskolatz-mailak nola banatzen diren

33. 1996ko Udal Errolda: “Población por grupo de edad, título y sexo: varón, mujer”. Eskolatz-mailaren honetan ez dira kontatzen 0-9 urte tartekoak, baina portzentaia ematean biztanlego osoaren gain emanak daude ehuneko horiek

ezagutzea, eta ondorengo laukian bildu ditugu datu horiek, 1996ko Erroldaren arabera³⁴:

DONOSTIAKO ESKOLATUEN IKASKETA-MAILAK (1996)

<i>Eskolatze-maila</i>	<i>Emakumezkoak</i>	<i>Gizonezkoak</i>	<i>Orotara</i>	<i>%</i>
Lehen Ikasketak	37.455	28.897	66.352	37,5
Lanbide-Heziketa	9.265	10.528	19.793	11,2
Bigarren Maila	15.820	14.593	30.413	17,2
Ikasketa Ertainak	7.272	4.491	11.763	6,6
Goi-Ikasketak	7.701	9.972	17.673	10,0

Laukia aski esanahitsua da. Donostiak emakumezko bizilagun gehiago zituen (93.917), gizonezkoak baino (82.991); datu hori ere gogoan hartzekoa da, estatistika hauek begiratzean. Oro har, ikusten da biztanle-etako gehiengo handi bat Lehen Ikasketetara mugatu dela, eta maila horretan alde nabaria hartzen diete emakumezkoek gizonei.

Hurrengo bi ikasketa-motetan (Lanbide-Heziketa eta Bigarren Mailan) nahikoa parekaturik ageri dira kopuru absolutuetan gizon-emakumezkoak, eta neskek hartzen dute aurrea Hezkuntza Ertainetan, nabariki (pentsa daiteke nexken irtenbide profesional nagusia idatz-administrariena delako, eta horretara mugatzen direlako); baina horrek ez dakar hurrengo mailara pasatzean ere berdin gertatuko denik, izan ere gizonezkoak baitira alde handiarekin Goi-Ikasketetan nagusi: Unibertsitatera Donostiako 7.701 neska iritsi den bitartean, 9.972 dira Goi-Ikasketak egin dituzten mutilak. Horra, ba, Donostiako datuak.

Eta zein da, testuinguru horretan, Egiako biztanlegoaren egoera? Ondoko laukian bildu ditugu hezkuntzari dagokion honetan argiren bat eman dezaketen Egiako eta beste zenbait Auzotako portzentaiak. Goian Donostiaz eman ditugu portzentaiak, eta haiek ondoko hauekin aldera ditzakegun bezala, aukera dugu orain Egia beste horiekin guztiakin ere konparatzeko³⁵:

34. *Ibidem*. Portzentaiak Hiriko biztanlego osoaren gain ematen dira, eta laukiko datuek ez dute % 100-a osatzen, alfabetatugabeak, ikasketarik gabeak eta sailkatzeke geratuak ez baitira ageri laukian.

35. Iturria beti bezala 1996ko *Udal Errolda* da: "Población por grupo de edad, título y barrio". Portzentaien taula (Auzoko biztanleria osoaren gain emana) Errolda horretatik geuk landu dugu. "Bestelakoak" kontzeptua jarri dugu *alfabetatugabeak + ikasketagabeak + Erroldak sailkatu gabeak*, denak batera adierazteko.

AUZOETAKO ESKOLATUEN IKASKETA-MAILEN PORTZENTAIK (%) (1996)

<i>Eskolatze-maila</i>	<i>Erdialdea</i>	<i>Egia</i>	<i>Gros</i>	<i>Altza</i>
Lehen Ikasketak	31,5	45,5	33,7	51,7
Lanbide-Heziketa	9,0	13,3	10,6	12,5
Bigarren Maila	20,9	15,2	19,6	9,8
Ikasketa Ertainak	8,7	5,3	7,8	2,3
Goi-Ikasketak	17,3	6,2	12,0	2,0
<i>Bestelakoak</i>	<i>16,2</i>	<i>16,5</i>	<i>16,3</i>	<i>21,6</i>
Biztanleak	13.657	13.291	20.394	21.238

Zein da, ba, Egiako egoera bizilagunen hezkuntz eremu honetan? Hasteko, esan dezagun zutabe bakoitzeko portzentaiek ematen digutela Auzo bakoitzeko biztanlegoaren hezkuntz soslaia: Erdialdea da profilik “jasoena” duena. Portzentaiairik baxuena berak du Lehen Ikasketetara mugatzen direnen kopuruan (% 31,5), eta, Lanbide-Heziketan salbu (ez ahortzi beste ezer baino lehen hezibide alternatiboa izan dela sarritan, gorantzako hurrengo pausua baino areago), hurrengo maila guztietan Erdialdeak erakusten ditu ehuneko altuenak, Bigarren mailan noski (%20,9), eta zer esanik ez Goi-Ikasketetan, alde handiarekin gainera (% 17,3).

Gros da, hemen, Erdialdearen ondoren hezkuntz soslaian hurrengo aurreko landuena, eta Donostiako portzentaiaetara nahikoa hurbiltzen zaiguna (begira aurreko laukian). Hau da, bere aldetxoekin izanik ere, Grosek aski gertutik ispilatzen du Donostiak oro har duen hezkuntz maila.

Egia, horren zerbait atzetik geratzen da 1996ko Errolda honetan; baina Altzarekin alderatzen baldin badugu, aldeak deigarriak dira, benetan. Ehuneko 45 egiatar Lehen Ikasketetara mugatu da (portzentaia altuegia aurreramendu sozialerako); Lanbide-Heziketan Altzaren zerbait aurretik ageri da Egia, baina batez ere azpimarratzekoa da Altzari alde ona dar-makiola Bigarren Mailan, nahiz eta gero, Ikasketa Ertainetan, Grosek portzentaia doblatu egiten dion: Egiak 6,2, Grosek 12.

Altza da lauki honetan, beste Auzoei kontrajarrita muturreko soslaia erakusten diguna. Hasteko, biztanleriaren erdiak baino gehiagok ez du lehen Ikasketetatik aurrera egin. Muga latza da hori, batik bat halako tamainan izanik (% 51); oraindik Lanbide-Heziketari hor nonbait eutsi dio Altzak (uste dugunez, emakumezkoen nola-halako lanbide-heziketari esker), baina hortik gorako guztia goitik behera dator Auzo horretan, Auzoak dituen premiak haragi-gorritan utziz: Bigarren Mailatik (% 9,8,), Ertainetara (% 2,3) eta Goi-Ikasketetaraino (% 2). Urrun geratzen da hori Egiakotik bertatik ere.

Testuinguru horretan dago, beraz, Egiako bizilagunen hezkuntz maila, erdi-mailatik gorantz abiatu dagoena: prestakuntza profesional eta arrakasta sozialerako erosotasun handirik gabe, baina premia orokor larrietatik irtenda. Giza prestakuntza arretaz zaindu eta lagunduz gero, laster batean Hirian leku on bat izateko bidean da Egia.

Honaino iristean, gure kultur munduarekin zerikusirik duen beste alde bat ukitu nahi dugu. Biztanlegoaren sorlekuak gogorarazi ditugu, eta oraintxe, Auzoko hezkuntz maila: zer esan, ordea, Egiak duen euskaltasunaz? Ondoko atalburu batean aztertuko da hori; orain, lehenik eta horren aurretik, deskribatu dugun Egiako gizartea elkarte eta erakundeetan nola bildu den azaldu nahi dugu.

LAUGARREN PARTEA

Egia-ko erakunde, elkarte eta taldeak Instituciones, asociaciones y grupos sociales de Egia

Instituciones de diverso carácter, religioso o civil, han encauzado la vida del Barrio, y el asociacionismo social ha sido generoso en promover y guiar iniciativas de toda índole en Egia. Aunque las limitaciones lógicas del estudio no permitan un análisis pormenorizado de esa doble realidad, institucional y asociativa, en esta cuarta parte se hace un balance de su desarrollo y dimensión actual.

Tratando de dar un alcance más generalizado a la historia del Convento franciscano de Atotxa, se ofrecen, primero, los datos de cómo se fue configurando el rostro parroquial del Barrio estudiado, a partir de la Parroquia de San Ignacio (en el Gros: 1897), siguiendo por la iglesia franciscana de San Francisco (inauguración: 1926) y su erección en Parroquia (1965), hasta desembocar en el conjunto actual de Parroquias.

En segundo lugar, se presenta también un cuadro que sintetiza el crecimiento y posterior reducción que han vivido los Institutos Religiosos (Ordenes y Congregaciones) en Egia durante el siglo XX. El cuadro, que quiere ser exhaustivo, resume dicha historia en su sucesión cronológica, su ubicación en el Barrio y con la definición de sus tareas. Todo ello tiene el interés de ser un acontecer reciente, pero en vías de clara reducción (o extinción).

En un proceso inverso al vivido por los Institutos Religiosos, las asociaciones cívicas del Barrio han conocido su auge en los últimos treinta años. Son las llamadas “Asociaciones de Barrio” que han respondido a iniciativas de diverso origen (religioso, partidario, social, deportivo, etc.), y que evidencian una efervescencia social significativa. Se han contabilizado hasta 63 asociaciones en octubre de 1999, clasificados por nosotros en 11 grupos de interés o actividades (información, familia, juventud, tercera edad, cultura, fiestas, deporte, etc.).

Se ha confeccionado una breve base de datos, referida a estas asociaciones, con la fecha de su nacimiento de cada una y una sumaria nota sobre las actividades desarrolladas por las mismas.

Gizartea, herria, auzoa ez dira gizabanakoak elkarren gain metatuta besterik gabe egiten, hurbiltasun fisikoaz beste, horretarako herritar guztien arteko bizi-loturak ere eratu egin behar dira.

Gizarteko bizitza ezinezkoa da giza-lagunen elkartasunik gabe, gisa batean nahiz bestean ohitura, arau, kidetasun eta mota guztietako herremarik gabe. Gizarte hori “herri” bezala definitzean, areagokoa da oraindik herritarren arteko elkar-bizitza hori, izan ere taldeko kidetasun sozial eta kulturalak baitira herri horri barne-batasuna ematen diotenak.

Gizarte nahiz herriko barne-lotze horretan, besteak beste, herritarren arteko elkarteek funtsezko zeregina izan ohi dute. Eman dezagun, inoiz gertatu izan den bezala, herri oso bat ezerezetik jaso dela bat-batean, bizilagunak nonahitik ekarri eta elkarren ondoan bizitzen jarriz: auzo edo herri horrek ez du hastapenean denen arteko herri-nortasunik, harik eta ezaupide eta egunerokotasunaren ondorioz eta denbora baten buruan denen arteko elkar-bizitza ongi lotua mamitzen ez den bitartean.

Egia Auzoa da antzeko kasu bat: jatorrizko biztanleei bere garaian etorrikin gehitu zitzaizkien, bakoitza bere historia pertsonal eta ohiturekin, baina denbora eta astia behar izan dira guztien arteko elkartasuna eta bizikidetzaren harmoniatsua eta dinamikoa sortu ahal izateko.

Gaur egun, Egiako elkarte eta lagunarteen bizitasuna Auzoaren nortasun-ezaugarrietako bat da. Baina ez da beti horrela izan, eta esan daiteke batez ere azken hiru hamarkadetako gertakaria dela elkartearen garapen hori. Lehenago, Elizaren inguruan biltzen zen hainbat elkarte erabakigarri izan ohi zen elkar-sozialtasun horren aitzindari.

Un Convento en la ciudad dentzan liburuan ikus daiteke, adibidez, zein leku izan zuten hori dena hezur-mamitzen frantziskotarretako elkarte erlijiosoek. Arrazoi orokor haiengatik eta Auzoan bertan gertatu dena aintzakotzat harturik, eta egiatarrentzako oroigarri bezala, bertako Elkarte eta Parrokiez esan nahi dugu zerbait euskarazko azken parte honetan, Auzoaren nortasun-agergarriak baitira guztiok ere.

* * *

1. Donostiako Parroki antolamendua

Hiriaz ditugun lehen albisteetatik bertatik ageri zaigu Donostia, herri bezala, eliz antolamenduari lotuta, izan ere Leireko Monasterioari eginiko dohaintza baten agiria da Donostiaz ari den iturririk zaharrenetako bat, ustez edo esatez 1014koa omen dena baina XII. hondarretan idatzitakotzat eman daitekeena¹.

Bestalde, Donostiako iraganaz ari izan den historiografiak ezin izan du bazterrera utzi, murriz barneko eta inguruetakoko baserrialde irekiko eliz antolamendua, berorietako ermita, kapera, monasterio nahiz komentu eta parrokiak aipatuz. Eliz historiarekiko ardura hori ageri da historialarietan, Gipuzkoako eta Hiriko eliz historiaz dihardutenen lanetan, noski, baina baita iragan zibil orokorraz arduratu direnengan ere.

Zorionez, artxibo erre eta paper galduak gorabehera, Parrokien historia ezagutzeko, betidaniko ohiko agiritegietan ez ezik (Iruñeko Elizbarrutiko Artxiboa, e. b.), bada Donostiako erakundeetan bertan ere iturri bilagarririk, hemengo historia horretaz jabetzeko. Hori da, adibidez, San Bartolome Monasterioaren kasua, jada XIII. mendetik hasita².

Hau guztia gogoan dugula, goazen, hortaz, gure Hiriburuak izan dituen eliz antolamenduei buruz zertxobait ezagutzera.

1.1. Betidaniko eliz antolamendu donostiarra

XI. mendetik hasita, behin eta berriz Iruñeko Elizbarrutiaren mugak zehaztu nahirik emandako agirietan azaltzen da aipatuta Donostia; hau da, Diozesi horren barnean ageri zaigu gure Hiria, eta ondoko mendeetako iturriek ez dute berretsi baizik egingo albiste hori³. Gipuzkoa gehienez bezala Donostian ere, Nafarroako Gotzaindegia zen hemengo eliz Burua.

Historialari donostiarretan klasikoena dugun Camino-k bere liburuan atalburu bana eskaini zizkien hiriko parrokia, monasterio eta komen-

1. Hain zuzen, ageri hori Leireko monasterioaren ikuspuntutik berraztertzea proposatu da berrikitan, Donostian bertako interes edo egokieratik baino areago: FORTUN PEREZ DE CIRIZA, L.J. (1982): "San Sebastián en el dominio del Monasterio de Leire (siglo XI-1235)", in: *Donostiaren fundazioaren VIII. Mendeurrena. Kongresua: 1981eko urtarrilaren 19tik 23ra*. Donostia: Eusko Ikaskuntza. 51-67. Bestalde, ik. MARTINEZ DIEZ, G. (1975): *Guipúzcoa en los albores de su historia*. San Sebastián: Diputación Provincial. 28-32.

2. MAISTERRENA, A.; VIVES, G.; AGUINAGALDE, B.; ROLDAN, J. M. (1982): "Documentación del siglo XIII del Monasterio de San Bartolomé del Camino de San Sebastián", in: *VIII. Mendeurrena. Kongresua*: 499-508.

3. OSTOLAZA, I. (1982): "La organización eclesiástica guipuzcoana durante la Edad Media", in: *VIII. Mendeurrena. Kongresua*: 163-172.

tuei⁴. Idazleak hiru Parrokia eman zituen hirikotzat: Santa Mariako ama-eliza, San Bizente eta Antiguako San Sebastián⁵. Madoz-ek (1845) beza-la Gorosabel-ek (1862) Parrokia berak aipatuko zizkiguten, eta honek gogoratzen digunez, Donostiako hauek Herriaren Zaingoa zuten, eta ez zeuden ez Errege, ez besteren menpe, hirurok Bikario bat eta 11na benefiziatuekin⁶.

Irigoién Gotzainak 1777an ezarritako erreformaren arabera, murriz kanpoko auzoei, behar zuten arretaz erantzun behar zitzaizkien, eta horretarako, Bikario-barruti berriak sortu zituen Antzietan (Amara/Loiola), Lugaritz eta Ibaetan⁷. Dena den, Egia San Bizenteren ardurape zuzenean jarraiki zen.

Baserritarrek beren ohiko elizkizunak auzoko ermita edo elizatzooan izaten zituzten, eta une jakin eta jai nagusietan zuten Parrokiara bertaraino joateko betebeharra. Bataioak, ezkontzak edo hiletak Parrokian zuten berriazko lekua, eta Pazkoazkoak ere hantxe bete behar ziren. Hamarrenak, hasikinak eta limosnak ere Parrokiara biltzen ziren⁸.

Parrokien inguruetan ermitak eta komentuak ere bazeuden, eta Egia zen horietaz baliatzen zirenetako bat, bere Sta. Magdalena ermita eta frantziskotarren Txurrutaleko komentuak bertan baitzituen.

Hiriko aldakuntzekin batera, hori dena aldatzen hasiko da XIX.aren bigarren erdialdian. Gasteizko Elizbarrutia sortu eta berehala, Diozisi osorako plangintzak asmatzen hasiko da berori: beharrezko eraketa berri bat nahi zen Parrokietarako ere. Insausti-k utzi digun azterlanean ikus daiteke egoera (bizilagunak, benefiziatuak, hauen soldatak, agian komenigarri izan zitezkeen parrokia berriak); dena den, 1863ko lehenengo plangintza hura (Donostiarako Parrokia berririk proposatzen ez zuena) asmotan geratu zen.

Murruak hautsi eta hedagune berriak aurrera egin ahala sentitu zen parroki antolaerari zinezko berritu on bat eman beharra.

4. CAMINO 1963: XXVIII, XXXII eta XXXIII. atalburuak. (161, 188, 200. or.). Ik. Inzagaray 1951: 85-101.

5. CAMINO 1963: 173, 175, 182.

6. MADDOZ 1845: 307-309; Gorosabel 1899-1901: 415, 420-421.

7. CAMINO 1963: 181.

8. JIMENO JURIO, J. M. (1998): "Iglesias y euskera en Donostia (siglo XVI)", in: *Vasconia*. 1998, 224. Idazlan berean ikus daiteke Donostiako eliz antolamenduaren azalpen eguneratu bat.

1.2. 1881-1883. etako parroki erreformak

Donostiako hirigune nagusia harresietatik irten eta hogeitau urte baino lehen, Egiako lurretan ere eliz berrikuntza instituzionalak etorri ziren. Hain zuzen, Gros-en, hau da, betidaniko Egiako barrutian, San Ignazioko Parrokia sortu zen.

1.2.1. Egia-Gros-eko hiriztapena (1840-1921)

Gros-eko padura eta dunetan hiriztapena hasi orduko pentsatu zen Auzo berrian elizaren bat ere behar zela⁹. Artean, etxegintza oso erdizka eginda zegoela zen hori: etxeren bat edo beste, lantegi koskorren bat, biltegi eta horrelakoak zeuden Gros-en, gehiagorik ez. Gros-eko hiriztapen plangintza bera ere artean onartu gabe zegoen (ikusit dugu 1894an izan zuela Udalaren onarpen hori).

Esan izanenez, Zurriolako lur mugikorretako parte bat, gehienbat hondartza eta hondar-dunak, Udalak saldu egin zituen, Napoleon-en kontrako gerratean bizkarreratutako zorrak kitatzeko (1809). Baina hurrengo salmenta handia, lehen karlistada bukatu eta berehalaxe, 1840koa izan zen: hondartza haietan zuhaitzak landatzeko Tomas Gros-ek (1797-1880) egindako proposamenari erantzunez, Udalak hango 226.000 m² saldu zituen, 1.820 pezetatan. Une hartan hasi zen auzunearen historia berria¹⁰.

Hurrengo hamarkadetan, bi egiteko nagusi izan zituzten T. Gros-ek eta beronen ondorengoek: merkatal eskeari erantzunez, atalka-atalka komeni zena salduz joan (trenbiderako, lantegi berrietarako, Kasinorako, etab.), eta aldi berean, eremua birbaliotuz ibaiaren bokalean (Santa Katalinatik hasita) murrugintza segurtagarri bat eraiki (1907...). Elizgintzak ere izango ote zuen lekurik Groseko hirigintza hartan? Diozesi gazteak ba ote zuen zer esanik jaiotzeaz zegoen Auzo horretan? Egia esan, abagune ona zen hura, Parrokienari ekiteko.

Diozesiaren borondatearekin bat etorri ziren donostiar eta auzotarrak ere. Oro har, 1881ean egin zen Gasteizko Elizbarruti gaztearen parrokiarteko birmoldaketa osoa, Erret Dekretu eta guzti: herriz herri, auzoz auzo, bakoitzari bere Parrokia izendatu zitzaion, maila ezberdinetako Parrokiatan multzokatuta (*de entrada, ascenso, término*); era berean, Parrokia bakoitzean izango ziren Erretore edo Bikarioa, apaiz laguntzaile edo benefiziatuak aditzera emanda zeuden; guztion soldatak ere han zeuden izendatuta.

9. ELEJALDE 1996: 9-36.

10. MURUGARREN 1978: 164-166.



San Ignazio Parrokia (1887) Denbora luzez Gros-eko San Ignazio eliza izan da egitar guztien Parrokia, harik eta 1965ean frantziskotarren elizari egiteko hori eman zitzaion arte. Geroztik etorri dira Egiako beste Parrokiak ere.

1.2.2. San Ignazio Parrokia (1883, 1897)

Guztien gogoak, ba, Donostian bi Parrokia sortzera bultzatu zuen Elizabarrutia: Artzain Onarena, Kortazar-en Hedagunearen hegoan, eta San Ignaziorena, Urumeaz beste aldean.

Donostiako hegoaldeko Hedagunean eratu nahi zen Parroki barrutirako (Artzain Onarena izango zen hartarako, alegia) eliz eraikina badirudi 1881ean bertan jasotzen hasi nahi izan zela, Murugarrenek adierazten digunez; dena den, 1883an antolatu eta banatu zituen Gotzainak Parrokia berriko ardura eta egitekoak, eta 1885ean ireki zen kapera bat San Martzial eta Urbietak kaleetako kantoian; baina, hau txiekiegia izaki, behin-behineko

elizatxo bat ere ireki zen ondoren, Loiola eta Arrasate kale-ertzean: Jesus-en Bihotzarena (1888). Eta urte berean jarri zen Artzain Onaren eliza izango zenaren lehen harria, 1888ko irailaren 29an, gero, eraikita, 1897an estreinatu zena¹¹.

Hegoaldeko Hedaguneari eliza hori ematen zitzaion bitartean, Urumeako eskuin aldean ere ari ziren urak mugitzen. Hiritarren gogoak eta aurreikuspen ofizialek babesturik 1883tik aurrera jarri zen abian Gros-eko Parroki Proiektua. Baina sorrera juridikoak ez zuen, beste gabe, eliz eraikinarena konpondurik utzi. Lehen urte haietan (1883-1897), garai bateko frantziskotarren komentu ohiaren lurretan jasoriko Erruki-Etxean izan zuen Parrokiak behin-behineko egoitza. Hori horrela, asmoa pausuz pausu joan zen aitzina.

1892an T. Gros zenduaren arreba Agedak eman zituen lurrak, doan, eliza berrirako. Auzotarren, Gotzainaren eta Udalaren arteko hitzarmen batek bideratu zuen proiektua, eta 1892ko irailaren 25ean ezarri zen lehen harria. Bi urteko epea jarri zitzaien eraikuntza lanei, burutzeko. 1894an onartutako Groseko Hedapen Planak ere oso aintzakotzat hartu zuen Parrokiaren eraikuntza, eta udal arkitektoak jasotako eliza hau Auzoaren bihotz bilakatuko zen laster¹². Baina 1897ko uztaila arte ez zen estreinaldia egin ahal izan. Hilaren 24an egin zen, ospe handiz, elizaren irekialdia, María Cristina Ama-Erregina, Alfontso XIII.a eta Gasteizko Piérola Gotzaina tartean zirela¹³.

Handik aurrera San Ignazioko eliza Groseko Auzoaren parte eta erdigune bilakatu da, jaso zenean noski, baina baita gero ere. Gros-eko erdigunea, eta ez hainbeste Egiakoa, egiatar askorentzat urrunduz joan baitzen San Ignazio, eta inguruak hiriztatuz aurrera egin zuten heinean, Parroki barrutiak gorputz sozial eginagoa izan zuen bere inguru hurbilenean, izan ere hamarkada batzuen buruan Gros Auzoa ez zen izan gehiago garai bateko hura, Auzo ongi biztanleztatu eta eratu baizik.

Bien bitartean, baina ez aldi berean, Parrokia berrikoa zen “beste” betiko Egiak (Atotxa barne) berariazko bere ibilera urratu zuen. Horren argigarri bezala ekar daitezke hona Groseko eta Atotxa-Egiako bi hazkunde ezberdinen datu demografikoak:

11. Artzain Onaren historiaz ik.: MURUGARREN, L. (1975): *Catedral del Buen Pastor de San Sebastián*. San Sebastián: CAM. 13, 14, 16, 1928. Ik., gainera, ANTIA MUNDUATE, A. (1998): *El Buen Pastor. De Parroquia a Catedral. 1897-1997*. Donostia-San Sebastián: Kutxa.

12. CUADRA ECHAIDE, P. (1974): *Parroquia de San Ignacio de Loyola. San Sebastián*. San Sebastián: CAM. *Passim*.

13. San Ignazioko Parrokiaz dugun historiarik landuena ondoko hau da: ELEJALDE ALDAMA, F. (1996): *Loiolako San Ignazio Parrokia. Donostia, 1897-1997*. Donostia-San Sebastián. (Gros-eko Parrokiaz ari da, noski, liburua).

EGIA-GROSEKO BIZILAGUNAK (1887-1975)¹⁴

<i>Bizilagunak</i>	<i>1896/87*</i>	<i>1925</i>	<i>1950</i>	<i>1975</i>
Gros	3.215	—	26.000	22.000
Egiako	1.083	5.081	12.000	20.082
Orotara	—	—	38.000	42.082

* Gros, 1896 (Elejalde 1996: 42); Egia, 1887.

Horrela, ba, bi hazkunde kontrajarri ditugu: ez aldi berekoak, erritmoz ezberdinak, bakoitza bere gisara burutua. Ondorioz, eta bakoitzaren nortasun hiritarra egin-finkatu ahala, elkarrengandik urrunduz joan ziren Gros eta Atotxa-Egia berriak, beren arteko (des)harremanetan. Biek egiten zuten Parrokia bat, baina gero eta gehiago bi bizigune ezberdin bilakatu ziren.

1937an San Ignazioko kristauartea 19.550 lagunekoa zen, handiegia eta zabaldegia, eta hamarkada bat geroago askoz haziagoa oraindik: 38.000 ziren San Ignazioko eliztarrak (1948)¹⁵.

Egiaren biztanlezko garapen-une handia 1940tik aurrerakoa izan zen, 1970aren inguruetan kasik Grosen tamaina berdintzeraino. Baina horren aurretik ere, 1920.etan alegia, kristauartearen aldakuntza nabarmen honek argitzen du San Ignazioko Erretoreak frantziskotarren komentuaren sortzean izan zuen aldeko jarrera.

Premia pastoral larria arintzera etorri ziren, ba, frantziskotarrak, 1920.etan noski, baina batez ere hurrengo hamarkadetan. Hala ere, komentua ezohiko irtenbide instituzionala zen (komentu-eliza bai, baina Parrokiarik ez). Denboraren poderioz onartu zen, azken buruan, bertako Parrokiaren baten bidezko erantzunaren arrazoizkotasuna.

2. Egiako parrokia berriak (1959-1971)

Gros eta Egia (San Ignazio Parrokiaren barrutikoak biak) hazi eta hel-dutasunera iritsi ziren laurogei urtetan Parrokia bakar bat izan zuten bi Auzoek. Hau da 1883tik 1959a artean ez zen hartu Parrokia berririk sortzeko deliberamendurik, nahiz eta halako hazkundera zinez berria bizi izan bi Auzoek, etxegintzan bezala demografian. Dena den, egoera hau Hiriko eliz politika instituzional orokorrako baten barnean lekutu behar da.

14. Iturriak: Egiarako, lehendik aipatuta ditugunak. Groserako: 1887an Gros-ek ez du, artean, nortasun demografiko bereizirik; Anabitarte 1971: 228; *Futuro urbanístico* 1980: 73, 83.

15. Elejalde 1996: 201.

Gauzak ez ziren bideratu Donostiako Elizbarrutia eraiki (1949) eta berehala. Aitzitik, bertako Font i Andreu lehen Gotzainaren (1950-1963) azken urteetan heldu zitzaion aurrez aurre Hiriko Parrokiarte berrantolatzeari, eta geroago osatu zen Egiakoa.

Hirian, lehen urrats handia 1959an eman zen, ez Parrokia bat, baizik Parroki multzo berri bat sortzean¹⁶; ondoko hamarkadan etorri ziren bestek.

2.1. 1959-1961. etako erreformak

Erreforma-dekretuak Gros-eko San Ignazio eta Herrerako San Luis Gonzaga bi Parrokien barrutiak aldatzea ekarri zuen, Parrokia berriei leku egitearren. Aldakuntza handiak, noski. Parrokia berriak ondoko hauek izango ziren, adierazten zen kristau-kopuruekin¹⁷:

PARROKIA BERRIAK: KOKALEKUAK, KRISTAUAK (1957-59)

<i>Parrokia berria</i>	<i>Kokalekua</i>	<i>Kristauak</i>
Miren Bihotza	Nafarroa-Sagues	5.830
San Pio X	Gros-Jai Alai	4.500
San Joan Bautista	Ategorrieta- Marrutx.	4.860
Gurutze Deuna	Intxaurrondo	2.030
Maria Erregina	Egia-Iruresoro	6.610
[Maria Magdalena	Atotxa-Txurrutal	5.200]

Hortaz, sei Parrokia berri bat-batean! Erreforma atzeratu baten irtenbidea zen, noski. Antolaketa berriak Parrokia zaharrak ere ukitu zituen, eta San Ignazio 13.600 bizilagunekin geratu zen eta Herrerako San Luis, ostera, 6.116ekin.

Azpitarratzekoa da, gainera, Parrokietako bati ermita zahar baten izena eman zitzaiola (Sta. Magdalena) eta esan ere esan zela Atotxa-Txurrutal (frantziskotarren komentu zaharraren izen bera haxe) deitu zen barrutia hartuko zuela. Barruti hau Sta. Katalina zubitik eta Mirakruz kaletik hegoaldera zetorren, Baskonia plazatik gora, Urigain, Konkorenko Bidetik Egia kalera, eta Tabakalera ezkerrera utziz, trenbide gainera

16. BOOSS. X, 1959, 215-223.

17. Estatistikak Dekretuan ondoko ohar honekin emanda daude, 1957koak direla esanez: “El número de feligreses comprendidos dentro de estos límites, según datos facilitados por la sección de Estadística del Excmo. Ayuntamiento de esta ciudad, relativos al 31 de diciembre de 1957...”

María Cristina zubiraino, azkenik ibai-erdiko lerro bati segituz Sta. Katalinaraino iritsi arte¹⁸.

Ikusten denez, Sta. Magdalena Parrokia izan behar zuenaren barrutiak oso-osorik inguratzen zuen frantziskotarren komentua; baina ez zen, artean, egoki ikusi San Frantziskoko komentu-eliza bera Parrokia bihurtzea, nahiz eta beste erlijiosoren eliza bat, klaretarrena, ontzat emana izan zen (Miren Bihotza).

Dena den, delako Santa Magdalena Parrokia, eliz egoitzarik gabe jaioa, ez zen sekula indarrean jartzerik izan: lekurik ez zuelako, eta agian itxura handirik gabeko asmazioa zelako ere.

Donostiako parrokiarteko bigarren erreforma larria, 1961ean jarri zuen abian Font i Andreu Gotzainak, beste bost Parrokia berri sortzean. Artzain Onaren eta Antiguako San Sebastian-en Parrokiak ukitu zituen batez ere birmoldaketa honek, eta ondoko Parrokia hauek sortu ziren orduan: Easo kaletik Amara-Errondo alderako Santiago Parrokia, Amarako Sendi Santuarena, Aieteko Gurutze Santuaren Parrokia, San Martin Gotzainarena gaurko Easo kalean eta Ibaetako Espiritu Santuaren Parrokia.

Baina, hori dena gorabehera (1959koa ere gogoan izan arren), Egia-Atotxa esango genukeena irtenbide onik gabe zegoen urte batzuk geroago ere, San Frantziskori Parroki eginkizunik ezagutu ez zitzaionez; bestalde, ez zen nonbait erraza Sta. Magdalenako Parrokia bideratzea. Hau guztia tar-teko, egoera hori gogoratuz hasten da 1965ean L. Bereziartua Gotzainaren agiria:

Habiendo visto... el [expediente] de situar la sede de la parroquia de Santa María Magdalena, erigida en el año 1959 y que hasta la fecha ha seguido unida a la parroquia de San Ignacio...

2.2. Sta. Magdalena/San Frantzisko Parrokia (1965)

Atotxa-Egiako frantziskotarren Parrokiaren sortze-data 1965eko uztailaren 3koa da¹⁹; baina Gotzain-Dekretuaren aurretik, Kantabriako Probintziak eta Elizbarrutiak hitzarmen baterako elkarriketak izan zituzten, bi aldeen eskubide eta betebeharrak zehazteko²⁰.

18. BOOSS. 1959, 217-218.

19. BOOSS, XVI, 1965, 270-273.

20. (1965...): *Documentos relacionados con el establecimiento de la Parroquia en nuestra iglesia (1965, 1966, 1971)*. ACSS, carp. 2, doc. 30. (1965): *Convenio entre la Diócesis de S. Sebastián y la Provincia de Cantabria para la erección de la Parroquia de Sta. Magdalena y San Francisco de Atocha. Resumen histórico por Fr. Juan EliceGUI*. ACSS, carp. 12, doc. 4.

Gotzainaren proposamen zehatzak (Parrokia berriko barrutiari buruz ari zenak) 1965eko martxoaren 11ko data du, eta gerora Buletineraino iritsiko zena da; eskerronez erantzun zion frantziskotarren Senitarteak Gotzainaren proposamenari, martxoaren 19an.

Hala ere, borondatezko adostasun hark ez zituen definitzen juridikoki Probintzia frantziskotarraren eta Elizbarrutiaren arteko harremanak. Hutsune hau berehala ikusi zen Komentuan, eta harreman horiek argitzeko hitzarmen-zirriborro bat bidali zitzaion Gotzainari. Apirilaren 5ean erantzun zuen Bereziartua Gotzainak, halako hitzarmen bereziren premiarik ez zuela ikusten adieraziz, Zuzenbide Kanonikoan harremanok ongi definiturik zeudela eta.

Gotzainaren erantzun hori gorabehera, aurrera egin zuen elkarrizketak arazoa argiagotu nahirik, eta udazkenean Elizbarrutiak berak aurkeztu zuen erlijiosoen Parrokia-Komentuekin oro har zerabilen hitzarmen eredu bat, eta kasu honetarako ere, ustez, balio zezakeena, Panizo Bikario Jeneralak bidalita (06-11-1965).

Besteak beste, zera zehazten zen han: Parrokia eta apaiz laguntzaileak Komentuko fraideetatik izendatuko zirela, Elizbarrutiko Estatutuen arabera soldatak ordainduko zitzaizkiela, Komentuaren eta Parrokiaren ondasunak eta sarrera-irteerak berezita eraman behar zirela, Ekintza Katolikoa sortuko zela Parrokian, eta Ordenak bere kristau-elkarteak mantendu edo sortzeko eskubidea izango zuela, etorkizunean ere. Parrokia eratzekeo bigarren oinarri-zutabea nolakoa izango zen bazekiten, beraz, bi aldeek.

Uztaileko Gotzain-Dekretuak Parrokiaren eraikuntzarako errealitate sozio-pastorala honela mugatu zuen: Maria Erregina Parrokiak jada bazituen 16.000tik gora bizilagun; 1959an sortutako Sta. Magdalena Parrokiari egoitzaren bat eman behar zitzaion; antolamendu berrian Maria Erregina 12.000ren bat lagunetara ekar zitekeen, eta Sta. Magdalena, ostera, jatorrizko bere 8.000tatik 12.000tara zabalduko zen; agerian zegoen, gainera, Maria Erreginatik Sta. Magdalena/San Frantziskora pasatuko ziren 4.000 kristauek Egia-Atotxarako joera zutela, berez; azkenik, Mirakruz-aldean 1959ko erabakiz Sta. Magdalenari zegokion barrutia, hobe zen San Ignazio-erentzat uztea.

Arrazoi guztiok aurrean izanik, ondoko erabakia hartu zuen Bereziartua Gotzainak, 1965eko uztailearen 3ko datarekin²¹:

21. *BOOSS*. XVI, 1965, 271-272.



Frantziskotarren Komentua (1923) Komentu eta eliza hau Egia berriaren eragile eta zerbitzu-puntu nagusi bat izan da Auzoan, batez ere 1940-1970. etako urteetan. Idazlan honen osagarria den *Un Convento en la Ciudad* liburuan ikus daiteke beronen historia.

DECRETAMOS:

- 1º La parroquia, que desde su erección, en 1959, se ha titulado Santa María Magdalena, se titulará en adelante SANTA MARÍA MAGDALENA Y SAN FRANCISCO DE ASÍS.*
- 2º El templo parroquial de esta parroquia será la iglesia pública de los PP. Franciscanos de Atocha, a cuyo cargo se encomienda el régimen pastoral y gobierno de la mencionada parroquia en su totalidad y con sujeción a las normas del Código de Derecho Canónico y al acuerdo que se concertará con dicha Orden para todo aquello que expresamente no esté determinado en el Código.*
- 3º El servicio parroquial será llevado por un párroco y tres coadjutores. La designación de las personas deberá realizarse en todo caso de conformidad con las normas del Código de Derecho Canónico.*

Sei hilabete lehenagoko Dekretu horren xedeak ahalbideratzeko eta erakundearteko lan-baldintzak mugatuz, 1965eko abenduaren 31n sinatu zuten Bereziartua Gotzainak eta Benito Mendia Aita Probintzialak hitzarmena, Elizbarrutiaren eta Ordenaren izenean. Harrezkero Parrokia has zitekeen bere bidea urratzen, eta bere jardun ofizialean²².

22. Arlo honetan esandakoetarako agiriak: ACSS, carp. 12, doc. 4 eta carp. 2, doc. 30. Hemen bertan ikus daiteke Aita Jeneralak Parrokiaren ardura hartzeko eman zuen baimena, 1965eko abenduaren 27ko datarekin.

1959ko parroki eraketan Santa Magdalenari emandako barrutia orain Maria Erreginari kentzen zitzaion esparru-atala gehituz osatu zitzaion, eta osaketa honen ondoren, 1971-1972.etan Arantzazuko Amaren Parrokia sortzean eman zion Gotzainak azken ukitua Sta. Magdalena/San Frantziskoko eremuari²³, eta horren ondorioz gaur egun Parrokia honen eremua honela dago mugaturik²⁴:

SAN FRANTZISKO/STA. MAGDALENA PARROKIAKO EREMUA

Atotxa Pasealekua	Alde bietako zenbaki guztiak.
Maldatxo Bidea	San Antonio Klinikarakoa: zenbaki guztiak.
Aldakonea	Zenbaki bikoitiak Nazaret Ikastetxeraino Zenbaki bakoiti guztiak, “villak” barne.
Frantzia Pasealekua	Iztueta Gain-zubirainoko zenbaki guztiak.
Konkorrenea kalea	Eskuineko zenbakiak, Onkologikoraino, eta Bista Eder Etxea.
Alkolea Pasabidea	1. eta 2. zenbakiak bakarrik.
Teileria kalea	2. eta 4. zenbakiak (lehenago A eta B)
Egiako Galtzada	Zenbaki guztiak eta “villak”, “Elenita”-raino (berau barne).
San Kristobal kalea	Zenbaki bakoitiak (1 eta 3).
Urumea Pasealekua	Burdinazko Zubiraino.
Mundaitz Bidea	Kristinenea eta bertako etxeak, Mundaitz Ikastetxea (Sdo. Corazón) eta EUTG.
Egia kalea	Zenbaki bikoiti guztiak; bakoitietatik 11.eraino (berau barne).

Hiriko esparru hori da, ba, Atotxako frantziskotarren Parrokiari dago-kiona (1998), inguruko beste Parrokiekin elkarlanean ari delarik, noski. Berori ongi lekaturik uzteko, ez da sobera izango Egiako Auzo zabalean eta inguruetan Parrokiek ibili duten gertabidea nolakoa izan den eta gaur egun zeintzuk diren Parrokia horiek jakitea; horregatik, 1883-1971. urte-tako Parrokia guztien laukia ematen dugu hemen.

23. BOOSS, XXII, 369-370. Ik. APCSS, karp. 12, 14/11-n J. Argaia Gotzainaren erabakia, lurralde ordenamendu berria ezarriz (09-12-1971).

24. Parrokiako Bulegoak emandako albisteak dira.

EGIA ETA INGURUKO PARROKIEN KRONOLOGIA (1883-1971)

<i>Parrokiak</i>	<i>Urtea</i>	<i>Oharrak</i>
San Ignazio	1883	Gros-eko hondartza eta hedagunean
Jesusen Bihotza ²⁵	1949	Loiola
Gurutze Deuna	1959	Intxaurrondo
Maria Erregina	1959	Egia-Iruresoro
San Joan Bautista	1959	Ategorrieta-Marrutxipi
San Pio X	1959	Ategorrieta-Jai Alai
Miren Bihotza	1959	Nafarroa Hiribidea (Sagues Auzoan)
[Santa Maria Magdalena]	1959	Ez zen zinez indarrean jarri
Sta. Magdalena/San Frantzisko	1965	Atotxako Pasealekua
Arantzazuko Ama ²⁶	1971	Aldakonea

3. Egiako erlijiosoen Etxeak

Parrokien sortzea oso atzeratu baldin bazen ere, besterik gertatu da Egian ireki izan diren Erlijioso-Etxeekin. Fraideenak gutxi eta kontarrak izan dira, baina aski ugariagoak mojenak. Etxe hauek egitarren artean izan duten eragina batzuetan egunerokoa izan da, eta bertatik bertarakoa. Hau da, batez ere ikastetxeen kasuan, oso egitarrentzat lan egin dute, eta moja-etxeak bertako familietara egunero iritsi izan dira, seme-alaba ikasleen bidez. Osasun-zerbitzuetan ibili izan diren lekaime-elkarteak, berriz, zerbait urrunago geratu izan dira, baina betiere egiatartasuna galdu gabe.

Zalantzarik gabe, Erlijioso-Komunitate horiek merezi dute hemen beren historia gogoan hartzea, bederen; baina historiatan zerbait sartu nahi izanez gero, sobera zabaldu beharko genuke hemen. Horregatik, egitekoa mugatuz, orrialde hauetan guztion presentziaren lekukotasunik uzteko asmoarekin, denen izen-zerrenda emango dugu bakarrik; hori, bai, bakoitzari dagokion kronologia finkatuta utziz.

25. BOOV. LXXXV, 1949, 8-14 (06-07-1949). Ik. Loiolako Parrokiaren historia: Elejalde 1998: 223-257.

26. BOOSS. XXII, 1971, 369-370 (09-12-1971). Dekretua lehen Parrokoaren izen-dapenarekin izango zen bere indarrean, 1972ko otsailean hain zuzen, Generoso Güembe izen-datu zutenean (cfr. BOOSS, XXIII, 1972, 42).

Hona, ba, Erlijioso-Erakunde bakoitzaren laguntzaz osatu ahal izan dugun laukia²⁷:

EGIAKO ERLIJIOSO-ETXEAK ETA BESTELAKO ELIZ ELKARTETXEAK (1999)

<i>Ordena/Elkarte erlijiosoa</i>	<i>Eraik.-urtea.</i>	<i>Etxea</i>	<i>Zerbitzu-arloa</i>	<i>Kokalekua</i>
Frantziskotarrak ²⁸	1923...	Komentu-elizak	Pastoraltza	Atotxa
Sortzez Garbiaren Frantziskotar Misiolariak ²⁹	1938...	Villa Toledo Resid. La Paz	Hezkuntza Gizarte-laguntzak	Egia Gaina
Karmeldar Misiolari Ortozak ³⁰	1928-1984	S. Antonio Klinika	Osasuna	Konkorrenea
Paulgo San Bizenteren Karidadeko Alabak ³¹	1923-1983	Hospital Militar "Gen. Mola"	Osasuna	Atotxa
Paulgo San Bizenteren Karidadeko Alabak	1933...	Radio-Quirúrgico	Osasuna	Aldakonea
Paulgo San Bizenteren Karidadeko Alabak	1975-1989	"Sta. Luisa" Etxebizitza arrunta	Gizarte-laguntza	S.Kristobal kal.
Santa Anaren Karidadeko Ahizpak ³²	1940-1956	Sanat. Quirúrgico Dr. Martín Santos	Osasuna	Egia Gaina
Domingotar Sta. Katalinarenak ³³	1911-1972	Villa Rosario	Osasuna	Jai Alai
Behartsuen Ahizpatxoak ³⁴	1879-1992	Babes-Etxea	Gizarte-laguntza	Konkorrenea
Mariaren Aurkezpeneko Ahizpak ³⁵	1907...	Villa Oteiza	Hezkuntza	Atotxa
Aholku Oneko Frantziskotarrak ³⁶	1956-1992 1992...	Martín Santos Kl. Etxebizitza arrunta	Osasuna Osasuna, etab.	Egia Gaina Tolaregoia
Maria Laguntzailearen Alabak ³⁷	1954...	Escuela Hogar	Hezkuntza	Aldakonea
Mariaren Lagunarteko Anaiak ³⁸	1973...	M. Erregina Parr.	Pastoraltza	Ametzagaña
Pauldarrak ³⁹	1972-1986	Arantzazu Parrokia	Pastoraltza	Konkorrenea
Sortzez Garbiaren Semeak ⁴⁰	1962...	Villa Urigain	Gizarte-laguntzak	Jai Alai
Probidentziako Gap-eko Ahizpak ⁴¹	1976...	Etxebizitza arrunta	Zerbitzu ezberd.	Jai Alai
Jesusen Lagundia ⁴²	1965...	EUTG	Irakaskuntza	Mundaitz
Jesusen Bihotzaren Anaiak ⁴³	1959...	Col. Sdo. Corazón	Irakaskuntza	Mundaitz
Teresatarrak ⁴⁴	1926...	Res. Instit. Teres.	Irakaskuntza	Frantziako Pas.

27. Lauki honetan erlijiosoen etxeak aipatuko dira, eta bat izan ezik horrelakoak izango dira aipatutakoak; baina bada bat, erlijioso-etxe izan gabe, eliztar fededunen elkar-te batekoa dena: teresatarrena (ik. hauei dagokien oharrean esango duguna). Iturriak: (1954): *Guía de la Iglesia en España*. Madrid. 382, 383-384. (19753): *Guía de las Comunidades religiosas femeninas de España*. Madrid. 378-380. (1987): *Guía de las comunidades de los religiosos españoles*. Madrid. Confer. 268-269. (1988): *Guía de las comuni-*

...
dades de religiosas en España. Madrid: Confer. 442-445. [LARRAÑAGA, T.] (s.d.): *Fraternidades Franciscanas [del territorio de la Provincia franciscana de Cantabria]* Aránzazu: EFA. 33-35. Argitalpen hauen ondoan S. Mujika gogoan izan dugu: MUGICA, S. (1917): *Guipúzcoa*, in: *Geografía general del País Vasco-Navarro*. Barcelona. 601-602. Bertan ageri da, data hartan San Ignazio Parrokiako Komunitate erlijiosoen zerrenda. Horietako zenbat diren Egiakoak jakitea ez da beti erraza; horregatik datuok aintzakotzat hartu arren, argibideak osatu egin behar izan ditugu hemen. Horretarako Kongregazio bakoitzeko agintari eta artxibo-arduradunengana jo behar izan dugu: hemengo data eta xehetasunak, ba, iturri horietatik jasotakoak dira, azken finean.

28. Frantziskotarrak = Franciscanos^{ofm}.

29. Sortzez Garbiaren Frantziskotar Misiolariak = Franciscanas Misioneras de la Inmaculada Concepción.

30. Karmeldar Misiolari Ortozak = Carmelitas Misioneras Descalzas. 1984ko maiatzaren 24an utzi zuten Klinika. (Albisteak Maria Rosa Miranda Mutiloa Ahizpari zor dizkiogu). San Antonio Klinika izandakoa gaur egun bestelako zereginetarako dago: "Laneango Segurantz eta Osasunbiderako Gabinetea" dago bertan (gaztelaniaz "Gabinete de Seguridad e Higiene en el Trabajo" deritzana, alegia)

31. Paulgo San Bizenteren Karidadeko Alabak = Hijas de la Caridad de San Vicente de Paúl. Kongregazioko Idazkaritza Probintzietatik emandako urteak dira (eskerrak Aurea Novo idazkariari), Elkarte bereko hiru etxeetarako. S. Mujika 1917: 602. orrialdean Kongregazio honetako bi Etxe ageri dira (1836 eta 1888koak omen). Ez dakit hauek Egiakoak ziren ala ez.

32. Santa Anaren Karidadeko Ahizpak = Hermanas de la Caridad de Sta. Ana. Lehen Komunitatea bost lagunekoa izan zen. Klinikaren ardura Martín Santos semearen eskuetara pasatu zenean, desadostasunak sortu ziren Ahizpartearen eta Erietxeko jabeen artean, hasierako hitzarmena ez zela betetzen eta: 1956an utzi zuten, ba, gaixo-etxe hau Ahizpa hauek. (Araceli Gimeno Ahizparen albisteak, Egoitza Jeneraletik emanak).

33. Domingotar "Frantsesak" = Dominicas "Francesas" deitu izan zitzaizen. Hau ez da, noski, Kongregazioaren izen ofiziala, Donostiako herritarra baino. Kongregazio ezberdinetako Komunitateei deitu izan zaie horrela, "frantsesak", jatorriz halakoak zirelako (XX. mende-hasieran Combes-en legeen ondorioz hona etorritakoak, gehienak). Hemen aipatzen ditugun hauek "Sœurs Dominicaines de Ste. Cathérine de Sienne d'Albi" dira, gaur egun ere beren ama-etxea Albi-n dutenak (Errepublikan Frantsesean, Tarn Departamentuan). Klinika izan gabe, osasun-zerbitzuak eskaini zituzten Villa Rosariotik (Jai Alai). 1905ean heldu ziren Donostiara, eta azken etxe honetara (Zubiaurre Pasealekua, 6) aldatu aurretik, beste bi egoitza izan zituzten hirian, San Martin eta Manterola kaleetan. 1972an Elizbarrutiak hartu zuen etxe hau, apaizgaien egoitza izateko (Albisteok Sœur Paule Leguitte Prioresa Jeneralari zor dizkiogu).

34. Behartsuen Ahizpatxoak = Hermanitas de los Pobres. Kongregazio hau sortzez frantsesa da (Petites Sœurs des Pauvres, 1839), eta Donostian sartu zen urte berean (1879) onartu zitzaizkion bere lehenengo Konstituzioak Erroman. Ik. *DIP*. VI, 1980, 1623-1624. Donostian 1879ko apirilaren 24an eraiki zen Ahizparte, eta 1992ko martxoaren 9an desegin. (Albisteak, Barcelonako egoitza probintzialeko Nagusia den María Purificación Anaya Ahizpari zor dizkiogu. 1999ko apirilaren 4an). Kongregazio hau ez da nahasi behar "Hermanitas de los Pobres Desamparados" deritzanarekin.

35. Mariaren Aurpezpeneko Ahizpak = Hermanas de la Presentación de María. Mariaren Aurpezpeneko Ahizpak Frantziatik etorri ziren, 1905ean, eta Hondarribian hartu zuten Penintsulako beren lehenengo etxea. Handik etorri ziren Atotxara.

...

Hamarkada horietan zehar, Erakundeok ez dira denak batera eta denbora guztian egon Auzoan. Bestalde, baliteke Komunitateren baten albistea (agian denbora laburrean eta aspaldi batean egona) jaso gabe utzi izatea, bestelakorik nahi bagenuen ere. Dena den, zerrendak balio du, hasteko, gerora etorriko diren historialarientzat abiapuntu bezala. Egiaren zerbitzuan jardun duten Erakunde hauen historia Egiarena berarena ere bada, eta aintzakotzat hartu beharko dira XX. mendeko Egiako kondaira erlijiosoak ezagutzeko.

...
36. Aholku Oneko Frantziskotarrak (lekaimeak) = Franciscanas del Buen Consejo. 1956-1992.etan Martín Santos Klinikari lanegina eta bizi izan ziren, hasieran 37 gaixo-ohetuen Klinikaren zerbitzu-ardura guztiak beren gain hartuz (sei Ahizpa izan ziren lehenengo hartan etorri zirenak); 1992tik aurrera, Komunitate bera etxetz eta lanbidez aldatu zen, Tolaregoia auzo berrira joana zelarik. (Ana Maria Santos Ahizpak bildutako albistek)

37. Maria Laguntzailearen Alabak = Hijas de María Auxiliadora. Data Karmen Iriarte Ahizpak emana. Bost lekaimerekin hasi omen zen Ahizparte hau, eta 1974tik aurrera Atotxako Parrokiarekin lankidetzan jardun izan du, Liturgian lagunduz eta organoan (Asun Salaberri Ahizpa organo-jole zelarik).

38. Mariaren Lagunarteko Erlijiosoak = Religiosos. de la Compañía de María (*Marianistas*).

39. Pauldarrak = Paúles.

40. Sortzez Garbiaren Semeak = Hijos de María Inmaculada. *Pavoniano* ere deituak. 1962ko azaroaren 10ean jarri ziren bizitzen erlijiosoak Urigain etxean. 1962-1972.etan Fraidegai-Etxe izan zen berau, eta 1972-1978.etan, berriz, Nobizio-Etxe; 1978-1984.etan ez zuen jarduerara berezirik izan, eta 1985etik aurrerakoan toxikomanoen zerbitzuan ari da, "Fundación Izan/Proyecto Hombre" deritzanaren barnean.

41. Probidentziako Gap-eko Ahizpak = Hermanas de la Providencia de Gap.

42. Jesusen Lagundia = Compañía de Jesús (*Jesuitas*). Komunitate honen etorrerako albistek (eta Ikastetxearen sortzeaz ere): ARBUNIES, J. (1995): "La Universidad de Deusto en San Sebastián", in: *Sapientia mellior auro. Una visión histórica y descriptiva de la vida universitaria de Deusto*. Bilbao: Univ. de Deusto. 133-149. Brunet-Enea utzita etorri zen hona taldea.

43. Jesusen Bihotzaren Anaiak = Hnos. del Sdo. Corazón (*Corazonistas*). Kongregazio hau ere, Donostian mende honetan izan ditugun beste zenbaiten antzera, sortzez frantsesa da, garaiko politikak horretara bortxaturik muga pasata etorria (1903). Erreterian beren lehen ikastetxea ireki ondoren (1903) iritsi ziren Donostiara fraide hauek (1904): Igentea eta kale Nagusiaren ertzean izan zuten lehen egoitza, eta ondoren Sánchez Toca 9an jarri zuten bizilekua, eta ireki Ikastetxea (1905-1973). (Sánchez Toca-ko horren albiste laburra: Peña 1999: 102-103). Anaiartea 1959an jarri zen bizitzen Mundaizko egoitza berrian, nahiz eta Jesusen Bihotzaren Anaiarteko jargoiratzea 1957an egin zen (*Anuario* 1995-1996: 17. or., eta Malumbres 1998: 6). Ik. xehetasun gehiago: Suescun 1984: 15-17.

44. Teresatarrak = Teresianas (*Institución Teresiana*). Teresatarrak ez dira, legez, lekaime erlijiosoak; "Institución Teresiana" deritzana (Poveda-k sortua) laikoan eliz elkarre bat da ("fededunen elkarte bat", alegia); berorretako kideak norbera bere etxean bizi ohi da, eta batzuetan "bizi-taldeetan" elkarturik. Lehen egoitza Prim kalean jarri zuten, 1921ean, eta 1926an aldatu ziren hona. Frantzia Pasealekuko etxe hau irakas-eginkizunetara emana egon da, orain gutxi arte. (Albistek Práxedes Gutiérrezz andreari zor dizkiogu).

Erakunde horiek gertatu dira, kronologia horren arabera, Egiako kristauartea moldatu dutenak. Esan beharra dago, hala ere, Etxe bakoitzak eta Elkarte erlijioso bakoitzak gisa ezberdinetan bete duela bere lekua Egia-Atotxan, tamaina ezberdineko zama eramanez duelako, alde batetik, baina baita bakoitzak berariazko lan-eremua ere izan duelako.

Komunitate hauetako gutxienak ziren Pastoraltzara emanak, beronen adiera hertsian behintzat, eta gehienek osasun- edo hezkuntza zerbitzuetan ziharduten. Guztiok ezagutu ditugu San Antonio edo Martín Santos Kliniketako mojak, nahiz Babesetxeetako zerbitzuak beren gain izan dituzten lekaimak. Orobat, beste zenbait moja Hezkuntzara emana bizi izan da, Ikastetxeetan, eta sarritan katekesian jardunez.

Frantziskotarrek, (*Un Convento en la ciudad*-en ikus daiteke) erlijiosoen lagunarte hauei beren zerbitzu pastoralak eskaintzeko aukera izan dute, eta Atotxako komentuko paperetan behin eta berriz aipatzen dira horrelako lanak. Fraideen zerbitzu honek bi gisatan ziharduen holakoetan: erietxeetako gaixo edo ezinduen ardura espirituala hartuz, edoeta zerbitzuetxe horietako (ikastetxe nahiz klinika) erlijiosoei eliz zerbitzuak eskainiz (Mezak, aitor-entzuteak, etab.).

Egia-Atotxako erlijioso-etxeek, beren Babesetxe, Klinika edo Ikastetxeetan, Auzoari berari ez ezik, inguruetako Auzo edo herriei ere eskaini eta eman izan dizkiete beren zerbitzuak. Alde honetatik, heinen batean, merkataritzan ikusi dugunaren antzeko zerbitzuak daukagu hemen ere, Egiako mugak gainditu egin izan dituztela erlijioso-etxe hauen lanek.

Idazlan hau, noski, erlijioso-etxe jakin baten inguruan mamitu da, eta berorren historia arreta handiagoz aurkeztea dagokigu: esan bezala, frantziskotarrekiko hori erdarazko monografia aipatuan dago.

4. Auzoko Elkarte herritarrak

1975aren aurreko hamarkadetako Auzoko elkar-bizitza hein handien batean eliz erakunde edo elkarten inguruetan bildu baldin bazen, Auzoko gizartearen heldutasun handiagoarekin eliz babesetik at hainbat elkarte herritar berri sortu da Egian, Auzoaren bizi-sustapenerako, xede eta mota ezberdinetakoak sortu ere.

Liburu honen mugek ez digute uzten Egiako Elkarte historiko eta gaurkoen iragan osoa hona ekartzen, nahiz eta, egia esan, honelako Auzo bateko elkarte zahar eta berrien, indarrean dauden edo desagertuen historia landu bat idaztea lan ongi interesgarria litzatekeen. Hala ere, ez dugu liburu honetatik kanpo utzi nahi Elkarte herritarren mundua, Auzoan halako pisu eta esanahia dituen.

Erdarazko testuan eman dugu eliza-komentuan sortutako eliz elkarteen berri nahikoa zabala (guztiz oso eta biribila ez bada ere); esan dugu, gainera, hastapen haietatik herritarren beste elkarte zibilek ere izan zutela iradokizunik eta ikasitakorik, baina lagunarte eliztar eta sozialen arteko zubia nola egin zen, edo ez zen, jakiteko aukerarik ez dugu izan testu horretan. Bego hori, oraingoz, beste ikaslanetarako. Muga guztiokin ere, esan nahi dugu gaur egungo elkarteek hemen zerbait.

Donostiako Udaletxeko *Auzoak eta Herritarren Partaidetzako Bulegoa*ri zor dizkiogu lehen albisteak. Gainerako notizia osagarriak elkarteetatik bertatik osatu ditugu. Harreman hauek, gainera, Elkarteon errealitatea zein mugikorra den erakutsi digute. Bi iturrietatik ikasitakoez egin dugu hemengo hautapena.

4.1. Mota ezberdinetako Elkarteak (1999)

Auzoko gizartearen aniztasuna eta bertako herritarren kezka, behar eta gogoen aberastasuna erakusten du Egiako Elkarte herritarren zerrendak: Udal-Erregistroan ageri diren Egiako elkarteak 63 dira orotara (1999ko Urrian). Esan behar da, hala ere, horietatik batzuk jada desagertuak direla, eta beste zenbait lozorroan dagoela. Horregatik, lehen hurbilpen bezala (eta betiere praktikotasunari begira), aukera bat egitea erabaki dugu, ondoko laukian emango duguna.

Bestalde, Elkarteok ez dira sailkatzen errazak: Udal Erregistroak bere gisara eginda du sailkapena, eta guk, hemen, bi irizpide ezberdin eta elkarren osagarri erabili ditugu ondokoa eskaintzeko. Alde batetik, Auzoko jendetzari dagokiona (Auzoa bere osoan, talde sozial ezberdinak eta jakinak), eta, bestalde, Elkarteak bere jardunean berezikiago ukitu ohi duen lan-arloa (kultura, kirola, aisia, eta beste).

Udal Erregistroan, mota ezberdinekoak eta elkarren osagarriak dira lagunarte horiek, Auzo osoari edo gizarteko sektore sozial ezberdinei erantzuteko: Auzotarren Elkarteak daude lehenik, eta gero, Aisialdi-Elkarteak, Laguntza-Taldeak, Kultur Elkarteak, Ikasle-Elkarteak, Kirol-Elkarteak, Elkarte Errekreatiboak, Musika-Elkarteak edo Hauta-Elkarteak (*alternativos*).

Hasteko, auzotarren premiei tokian tokiko elkartasunean erantzun nahiak Auzotarren Elkarteak sortu ditu (erdaraz AA. VV. bezala aipatuak: *Asociaciones de Vecinos*), eta ez bat edo bi, dozena-erdi bat ageri baita Erregistroan. Guk hemen bizpahiru zinez bizieta mugatu dugu saila. Segur aski honelako bakoitzaren sortzean arrazoi berdin eta ezberdinak egon dira, eta unean uneko premia jakin batzuk ere bai, agian. Ikusten da, adibidez, Auzoko erdigune nagusitik urrunago dauden Auzuneek inoiz

elkarte bereizia sortzearen komenentzia sentitu dutela (Urumea Pasealekuan, esaterako).

Auzoarekiko osotasun berarekin ez izan arren, elkarte sozial mugatuagoak ere badira, eremu jakinetan dabiltzanak. Horien artean ditugu Guraso-Elkarteak, Herri-Eskoletakoak bezala pribatu-sozialetakoak ere: Maria Erregina Ikastetxekoa, Aitor Ikastola edo Zuhaiztikoak.

Beharbada, honelatsu, sektore-elkarte modura ikus daitezke, era berean, adin ezberdinetarakoak: umeentzako Haur Txokoa, eta gazteenak (Ttan-Ttakun, Atotxako Gazte Elkarte, Denok Taldea, Gazte-Lokala, etab.), eta berdintsu Hirugarren Adinekoen elkarteak (izan direnak, edo direnak).

Emakumea ere ez da geratu izan arreta sektorial horretatik kanpo: orain gutxiko Zuriñe Elkarte edo Emakumeen Hiria. Arazo orokor jakinak dituzten gizarte-multzo batzuetarako ere izan da Elkartetik: banatu (euskaldun zaharrek “bizi-alarguna” bezala aipatu ohi zituztenak), zinezko alargun eta homosexualak, adibidez.

Kulturak eta Kirolak berariazko leku zabala dute Egiako Elkartearen artean, eta esan beharrik ere ez dago, guk gazteen edo gazteentzako Elkarte bezala sailkatu ditugunek ez dutela, beren aldetik, ez bata eta ez beste ahanzten, Kultura eta Kirola proposatzen diren heziketa-asmoetan biek baitute beren lekua. Honelakoetan, gainera, ia beti presente dagoen ideia da ekologiarena, eta sarritan nazioartekotasunarena ere.

Egiako hainbat izpiritu kezkatutan oso elkarturik ageri dira auzotasuna, herritartasuna, sozialtasuna, euskalduntasuna, luditartasuna, eta ardura bizi horiei erantzuteko sortu izan dira Elkarteak.

Auzoan dauden erakundeetatik sortu da hainbat Elkarte edo bilgune. Ikastetxeek, adibidez, ikasketak bukatu ondoko beren segida soziala luza-tu eta segurtatu nahirik, ikasle-elkarteak eratu izan dituzte. Honelakoak Auzoari berari begira baino gehiago ikastetxeari eta beronen presentzia sozialari behatuz ari dira beren jardunean. Baina Auzoak ere, bere ekimen handietarako erabilgarriak izan ditzake ikasle-elkarteok, eta Egian aintzakotzat hartzekoak dira horregatik ere.

Denbora libreari eskainitako aisialdi-elkarteek edo kultur elkarteek erro bertakoagoak dituzte, Egiako gizarte orokorraren premiei erantzun nahi dietelako ez ezik, baita bertatik bertara erantzun nahi zaielako ere, Auzoko bizi-kalitatea hobetzeko betiere. Testuinguru bertsuan lekutzen dira, gainera, kirolean nahiz jolasera ezberdinetan (erdaraz *recreativos* deitu dituztenak) dabiltzan 31ren bat Elkarte (Erregistroaren arabera kontatuak). Denak indarrean baleude, asko izango lirateke honelako Auzo mugatu baterako.

Erreparatzeko da, gizartearen, Euskal Herriaren eta munduaren ikusera eta egoera aldarazi nahi dituzten elkarteak espero zitekeen baino gehiago direla. Horrelakoen artean eman daitezke Joxe Migel Zumalabe Fundazioa, Ignazio Ellakuria Bolondresen Elkartea, Mugarik Gabe, Mugen Gaietik, etab.

Bukatzeko, esan behar da Egiak aspaldidanik duen tradizio bati jarraiki, orain ere badituela bere erakunde eta elkarteetan Auzotik kanpo ere ari diren zerbitzu-guneak, batzuetan Gipuzkoa-mailan eta ari direnak. Horien artean eman ditzakegu, adibidez, Hogares Nuevo Futuro, Haur Itsuen Guraso-Elkartea, Indarkeriaren Biktimena, etab. Batzuek berrikitan desagertuak, besteak indarrean.

4.2. *Elkarteak banan-banan (...1999)*

Esan dugun bezala, ondoko laukian bildu ditugun albisteak ez dituzte bizirik dauden Elkartek guztiak bilduko, eta, zer esanik ez, ez dugu modurik hemen azken hamarkadetako Elkartek egiatar guztien bilketarik egiteko. Zerbait apalagoa, eta praktikoagoa, aurkeztu nahi dugu: gaur egungo egiatarren harremanetarako Elkartek-gida txiki eta hautatu bat, batez ere bere alde sozial-praktikoetatik erabilgarri gerta daitekeena.

Laukian sailkatu egin ditugu Elkartek horiek, baso zabal horretan bakoitza kidekoekin batera emanez. Hona, ba, sailkapen horren funtsa:

<i>Informazio eta harremanak</i>	Zai Zoi, Elkarteen Txokoa, Ttan-Ttakun Irratia, Egiako Koordinakundea
<i>Familia eta Gurasoak Hezkuntza Sozialekoak</i>	Latxaga, Sibilia, Zuhaitzi, Maria Erregina. Familia eta Gizarte-Hezketarako Zentroa, Zirrilda.
<i>Gazteen eta Gazteentzakoak</i>	Antxeta, Denok, Atotxako Gazteak, Gazte Lokala, Than-Ttakun, Gazte Asanblada, Haur Txokoa.
<i>Hirugarren Adina Laguntza Elkartek</i>	Egiatarra, Txoko Berri. Jadanik, Senideak, Eskabide, Asedivi, Gehitu, Droga-Prebentzioa, Intsumisoak.
<i>Kultur Elkartek</i>	Maria Erregina Abesbatza, Ametzagaña, Trebeska, Klik.
<i>Jaiak eta Aisia</i>	Porrontxo Batzordea, Ur-Zaleak, Donosti Gain, Arrano.
<i>Kirol Elkartek</i>	Kostkas, Xabier, Aikido Amagoia, Eskubaloia, Mundaitz, Txirrindulariak, Aitzarte.
<i>Herri eta Euskararen aldekoak</i>	Kriseilu Bagera, AEK Euskaltegia, JM. Zumalabe Fundazioa.
<i>Nazioartekoak</i>	Aiesec, Esme, Mugen Gaietik, Mugarik Gabe, I. Ellakuria, Intered Euskal Herria.

Horrelako zerrenda soilean geratu gabe, bakoitzaren zenbait zertzelada ere bildu nahi izan dugu ondoren. Azpimarratzekoa da aipatutakoetarik batzuk zinezko Elkarteak direla (juridikoki ere finkatuak), beste batzuk Talde informaloak dira, eta bada, azkenik, elkarte edo talde izan gabe, halakoek Zerbitzu hutsak direnak. Denek dute interesa, nahiz eta bakoitza errealitate sozial ezberdina den.

Berehalako laukian, Elkartearen izena, sortze-urtea eta bakoitzaren aurkezpen labur bat eskainiko ditugu. Ikus daitekeenez, Elkarteok gazteak dira gehienak, eta oso gazteak ere bai. Erran gabe doa, Egiako Elkarteok aurkezpen zabalagorik merezi dutela, baina hemen, besterik ezinean, horrelaxe, labur, emango ditugu. Gehiago nahi edo behar duenak Elkartearen Txokora jo dezake (tel. 943-291922), edo nahiago badu Auzoen Udal Bulegora (tel. 943-481356).

Esandako mugekin, ba, bego dena honela laburtuta, eta Elkarte, Talde nahiz Zerbitzu bakoitzaren nortasuna deskribatuta⁴⁵:

AUZOKO INFORMAZIOA ETA LEHEN HARREMANAK

Zai Zoi Elkarte	1996	Euskal Herriko kultura herritarra bultzatzea da xede nagusia. Batez ere Egiako Auzoan euskal kultur ekimenei koordinazio hobea ematea; bertako kultur taldeei babes hobea bilatzea; ekitaldi propioak sustatzea; Auzoaz diharduten argitalpenak laguntzea, etab. Berariazko xede propioen ondoan, gaur egun Zai Zoi da Egiako erakunde, elkarte eta talde herritarren bateratze-lana Jareño Kultur Etxeko Elkartearen Txokotik daramana. Koordinazio-zerbitzu hortaz arduratzeko Udalarekin hitzarmena sinatuta du.
------------------------	------	---

45. Lauki honetarako lehenengo iturria, Donostiako Udaleko "Auzoak eta Herritarren Partaidetzako Bulego"-ko Erregistroa izan da. Eskerrik onenak eman nahi dizkiet Bulego-Burua den Eba Salaberriari, egin didan harrera onagatik, eta Elena Zaldua-ri prestatu didan berehalako erantzunagatik. Bulego honen laguntzarik gabe ezingo genuen burutu kapitulu hau. Bigarren, aipatutako Elkarte bakoitzeko albiste zuzenak jaso ditugu. Banan-banan ezin aipatu baldin badituz ere, bihoakie hemendik albiste-emaile guztiei nire eskerronaren agerpena.- Horren ondoren eta Auzoko aldatetei bertatik bertara begiratzuz ari den Elkartearen Txokoa izan dugu laguntzeko. Jakina denez, berori Zai Zoi Elkartearen ardurapean dago (Jareño Kultur Etxea). Txoko honen arduradun zuzena den Ainhoa Permach andereñoari gure eskerrona agertu nahi diogu, egindako galdera eta laguntza-eskeetan halako axolaz erantzun digulako. Ikusi ahal izan dugunez, Auzoaz interesatuak ere laguntza ederrik izan lezake Elkartearen Txoko horretan.

Elkarteen Txokoa	1998	Udalak lokala utzita, Jareño Kultur Etxean Auzoko Elkarteek duten zerbitzu teknikoa. Zai Zoi Elkartearen esku dago berorren ardurara. Idazkaritza-zerbitzuak, komunikazio eta hedapen-bideak, Auzoaz eta Elkarteaz argi-bideak eskaintzen ditu, eta Egiako bertako berri jakiteko biderik zuzenena Elkarteen Txoko hau: tel. 943-291922; fax: 943-320743. E-mail: zaizoi@euskalnet.net
Ttan-Ttakun Irratia	1995	Izen bereko Elkarteak sortua, Egiako bizi-tzaren berri emateko; Egiako Gazte Lokalean du egoitza. Egun osoak zehar musika ematen du, eta astelehenetatik ostegunetara iluntzean irratsaioak (19,30-11,30 orduetan). 106.8an du bere frekuentzia.
Egiako Koordinakundea	1980	Hirigintzako arazoez arduratu da Elkarte hau, eta beste sailkapen egokiagorik ezean, hemen ematen dugu. Auzoaren aldeko lana du helburu, batez ere hirigintzari dagokiona: arazoen jarraipena eginez, informazioa zabalduz, elkarlana bultzatuz, auzotarren esku-hartzea bilatuz. Hainbat ekintzetan izan du parte: Plaza Handiarena edo Polikiroldegia bideratzen, etxebizitzaren arazoak aztertu eta salatuz, etab. Argitalpenak eta erakusketak ere egin izan ditu.

FAMILIA ETA GURASOEN ZERBITZUKO ELKARTEAK

Latxaga Guraso Elkartea	1994	Aitor Ikastolako ikasleen guraso-elkartea da, eta bertako xede nagusiak sustatu eta lagundu nahi ditu: D eredua segurtatzea, familietako euskara, ikastetxeko kudeakuntza eta irakaslanen arduratzea. Azpimarra daiteke, gainera: "Ikastolak bere inguruarekin, bereziki Egiako Auzoko ekintza eta elkarrekin, duen lotura finkatu eta sakontzea".
Sibilia Guraso Elkartea	1996	Lauaizeta Ikastolako gurasoen elkartea da. Ikastolako xedeekin bat dator, eta eskolaz

Zuhaizti, Guraso Elkartea	1992	kanpoko jarduerak lagundu nahi ditu, eta Auzoan ospatu ohi diren urteroko jaietan parte hartu (Inauteriak, Danborrada, Olentzero, Sta. Ageda, etab.). Aitor Ikastolako gurasoekin lankidetzan ari da.
Maria Erreginako Guraso-Elkartea	1968	Ereti Biteri Zuhaizti Eskolako ikasleen guraso-elkartea da. Sendiaren eta eskolaren arteko harremanak sendotzea; ohartuki seme-alaben hezkuntza laguntzea: eskola-gazteen ofizio-irtenbideak bideratzea; eskola-inguruko ekinbideetan laguntzea; eskolako premia, lan eta ospakuntzetan gurasoen partaidetza bultzatzea.
Maria Erreginako Guraso-Elkartea	1968	Ikastetxe horretako gurasoen elkarte katolikoa da. Beste ikastetxeetan bezala, ikastetxe inguruko gizartearen eta haren arteko lankidetzaren sustatzea da Elkarte honen xedea.

HEZKUNTZA SOZIALERAKO ELKARTEAK

Egiako Familia eta Gizarte-Hezketa-rako Zentroa	1966	Auzoko emakumearentzako Eskola. Helburuak: emakumearen gizarteko zinezko aukera-berdintasuna bultzatzea, kontzientzia kritikoa piztuz, kultura sustatuz, partaidetza sozial ohartua lagunduz, betiere gizartean esku-hartzearen bidez eta egoera zehatzetatik abiatuz. Bestalde, Zentroak espazio balioanitzak izan nahi du, emakumezko-gizonezkoen artean, gazte-zahar-ragoen artean.
Zirrilda Taldea	1995	Sexu ikerkuntza eta hezkidetzarako taldea da hau. Hezkuntzarena da gehien landu den alorra, baina informazio-bulego bat era abian du. Aisiarako eskola batekin lan egiten du, gazte eta emakumezkoen ikastaroak ere eskainiz.

GAZTEEN EDO GAZTEENTZAKO ELKARTEAK

Antxeta Elkartea	1983	Atotxako Dorre deituan du bere egoitza, eta haurrekiko ardura du batez ere: aisialdia hezgarri egin nahi du, haurren arteko solidartate-jarrerak lagundu nahi ditu, gazteen sentikortasuna hezi arlo guztietan, eta talde-bizitza jator bat bultzatu, izadiarekiko errespetuzko burubideak sustatu. Elkartea ardatza izan da zenbait ekimen sozial bultzatzeko: “Haur Txokoa” eta “Gazte Lokala”, esate baterako.
Denok Taldea	1985	Maria Erregina inguruan, Egiako gazteek denbora libre kristaui bizi dezaten hezkuntzatik laguntzea du helburu; gazteen artean jarrera solidarioak sustatzea, eta arte-heziera, talde-lanak eta izadiarekiko ardura jator bat bultzatzea. 150en bat gazte dabilta taldean.
Atotxako Gazte Elkartea	1986	Kristau taldea da, eta lehenik Katekesi inguruko heziketa sustatzen du, betiere gazteen kristau eta giza balioak zainduz; indarkeriarik gabeko gizartearen eta jarrera izadi-zaleen alde ari da, hori guztia ikuspegi frantziskotar batetik begiraturaz. 110 bazkide ditu. 1999an berriro ditu bere Estatutuak.
Egiako Gazte Lokala	1995	Antxeta Elkartearen ekimenez sortu eta Ttan-Ttakun Elkartearen ardurapean gazteentzako eratutako biltokia da (160 m ²), Egiako Haur Txokoari luzapena ematen diolarik. Ametzagaina Elkartea eta Auzoko beste zenbaitek ekonomikoki lagunduta bizi izan da. Arratsaldetan irekitzen da, eta urtean zehar lan planketatu bat burutzen du 12-17 urteko gazteekin. 250 bazkide ditu. Egunero 30/40 lagun bildu ohi dira. Gazteen ekimena sustatzea da zereginik nagusia.
Ttan-Ttakun Elkartea	1994	Asti libreko elkartea da, denbora libre gazteentzako hezibide bezala erabiltzen laguntzeko, solidartate-jarrerak landuz, talde-bizitza bultzatuz, gazteen sentikortasuna eta izadiarekiko errespetua zainduz.

Egiako Gazte Asanblada	—	Jareño Kultur Etxean egin ohi ditu bilerak, eta lehendik zetozen gazte-lagunarteetatik sortua da, Auzoko gazteriaren arazoak eza-gutu eta bideratuz joateko.
Haur Txokoa	1989	Antxeta Elkarteak Egiako haurrentzat sortutako biltokia da. Hamar urterainokoak biltzen ditu, hezibide euskalduna eta osoa emateko asmoz. Beronen segida, Gazte-Lokalean eskaintzen da.

HIRUGARREN ADINEKOEN ELKARTEAK

Egiatarra	1980	Atotxa-Egiako Jubilatuen Etxeko Elkarteak. Frantziskotarren inguruan jaio zen, eta geroztik bere bidea egin du, adinekoei biltoki bat eskainiz eta aisialdirako erraztasunak emanez. Oraingo egoitza 1983an ireki zen.
Txoko Berri	1981	Maria Erregina inguruan bete du bere historia. Adinekoentzat ekintza kulturalak sustatzea izan du xedetzat. Adinekoen topagunea da, eta zerbitzu-molderen bat edo beste eskaintzen dizkie (ileapaindegia, botikina, etab.).

TALDE JAKINEN LAGUNTZARAKO ELKARTEAK

Jadanik Emakume Taldea	1994	Emakumeen aldeko beste lagunarterik ere izan da Egian, baina badirudi hau dela hirietan (bere geldialdi eta guzti) biziena ageritako elkarteak. Emakumearen arazoak begiratu nahi ditu, herritarren kontzientziaztea lagunduz, hezkuntza eta parte hartzea eratuz, premiazko ikerlanak eginez.
Egiako Senideak	1993	Azken urteetako ekintza politikoen ondorioz, hainbat egiatar ere preso hartua izan da, eta berorien beharrei eta presondegietako politikari aurre egiteko dago eratuta Egiako Senideak deritzan hau, Senideak Elkarte zabalagoaren barnean.

Eskabide	1999	Indarkeriaren biktimen eskubideen aldeko elkarte da. Hirian gertatutako zenbait hilketaren ondorioz sortu da Elkartea, eta beronen xedea indarkeria sozialak (politikoa aparte) sortutako egoerei aurre egitea da (familia eta pertsonen artean elkartasuna sortuz, arazoaz gogoeta eginez eta gizarte eta erakunde-baliabideak erabiliz).
Asedivi	—	“Asociación de Separados, Divorciados y Viudos” hitzen laburdura. Gero eta zabalduagoak diren bizi-egoera hauetako arazoei aurre egiteko elkarte da.
Gehitu	1997	Gai, lesbiana, bisexual eta transexualen arazo pertsonal eta sozialetan laguntzea, betiere guztion berdintasunak bilatuz, gizarteko heterosexualen ondoan.
Drogomenpeko- tasunen Prebentziorako Plataforma	1995	Une batez Auzoan heroina hain azkarki sartu zelarik, egoerari aurre egiteko auzotarrak Elkartea honetan bildu ziren, harik eta banaketa-sareak eta saltzaileak Auzotik aldendu ziren arte. Salaketa, mintzaldi eta abarren bidez lan egin zuen. Egiako barne-elkartasunaren adibide bat gehiago gertatu zen Plataforma honen eraketa.
“Kasilda Hernández Vargas” Egiako Intsumisioen Taldea	1990	Intsumisioa eta antimilitarismoaren aldeko taldea da, gizartea desmilitarizatzeko asmoz. Batez ere Egiako gazteriarri begira egin izan du lan, informazioa eskainiz, eta mintzaldiak, bideo-emanaldiak eta abar eratzuz.

KULTUR ELKARTEAK

Maria Erregina Abesbatza	1986	Parrokia horretako koru-egitekoak betetzen ditu abesbatza honek. Koru-musikak dituen alde soziologiko eta humanistikoa oro har arretaz zaintzean, eta berezikiago Donostian.
-------------------------------------	------	--

Ametzagaña Kultur Elkartea	1983	Euskararen ezagutza eta erabilpena sustatzea du xede nagusi. Horretarako kultur ekintzak lagunduko ditu, Auzoko jaiak, etab. Oro har, gazteen euskaltasuna eta heziketa laguntzeko ekimenak berariazko alorra ditu. Beren-beregi zainduko du Aitor Ikastola, eta beronen luzapen izan daitezkeen erakundeak (gazteentzakoak, bereziki). Egiako Auzoan xede berekin ari diren edo sor daitezkeen elkartei ere bere laguntza eskainiko die.
Trebeska Kultur Elkartea	1976	Egiara zuzendutako Elkartea da. Jatorriz euskal folklorea ezagutarazi, irakatsi eta zabaltzea zuen xedetzat, eta Xabier Elkartea izenarekin jaio zen. Orain bi hegal ditu: Xabier Mendi Taldea eta Trebeska Dantza Taldea. Atotxako Dorrean du egoitza.
Klik Argazkilaritza Taldea	1992	Arlo honetan Auzoak dituen premiak betetzea izan da Elkarte honen xedea. Egiako Gaztetxean egondako argazki-tailerrean legoke Elkarte honen lehen hazia. Erakusketak eta Auzoko bizitzari buruzko erreportaiak egin ohi ditu. Auzotar guztiei irekia dago taldea.

JAI-AISIETARAKO ELKARTEAK

Porrontxo Jai Batzordea	1982	Urte horretan hasi ziren Auzoko Jai hauek ospatzen, eta zenbait tirabiraren ondoren, Jai Batzorde honek darama Egiako Jaiaren ardura. Porrontxoek Auzoaren nortasuna finkoagotzeko balio izan dute, eta egitarren alde ludiko hori Auzoan bertan bideratu ahal izateko. Iraileko jaiok udaberriaz gero hasten dira prestatzen, eta jendetza handiak hartzen du parte bertan. Auzoko hainbat Elkartek parte harturik eratu ziren lehenengo Porrontxoak.
Ur-Zaleak	1935	Auzoko gizonezkoen lagunarte gastronomikoa da, baina noizbehinka egin izan ditu bere kultur ekitaldiak ere. 1942-1992.etan Auzoko Madalena Jaiak antolatu zituen, eta Porrontxoaren sortzean ere izan zuen eskurik.

Donosti Gain	1958	Egiako gizonezkoen lagunarte gastronomikoa da hau ere. Kultur eta kirol ekitaldiak ere antolatu izan ditu (pilota, txirrindularitza, danborradan, etab.).
Arrano Elkartea	1981	Lagunarte gastronomikoa da berau, eta beste zenbait ekimen-motarekin bete du gizarteko topagune izateko xedea. Porrontxo Jaien sorreran ere izan zuen eskurik.

KIROL ELKARTEAK

Kostkas Kirol Elkartea	1967	50. hamarkadatik zetorren Elkartea sortzeko asmoa, hain zuzen lehendik futbolearen aritu ohi zen talde batetik. Horrela, ba, talde honek Egiako futbolzaleak biltzen ditu. Ohiko futbol-entrenamendu eta partidekin batera, futbitoaren ere zaintzen dute. Bizitza azkarreko Elkartea da.
Xabier Mendi Elkartea	1976	Mendi-taldea da, Trebeska dantza-elkartearen barnean. Rocodromo bat ere badute, eta mendizaleen kultura eta praktika sustatu nahi ditu, materialak eskuratzeko erraztasunak emanez, liburu eta argibideak luzatuz.
Aikido Club Amagoia	1983	Aikido, Kendo eta Iaido irakasten dira bertan: 70ren bat lagun ditu ikasleen artean. Lehia-borrokarik gabeko kirola nahi du sustatu, eta kirol horien bidez gogo-gorputzen arteko harmonia bilatzen da.
Egiako Eskubaloia Elkartea	1995	Egiako Polikiroldegian du egoitza. Auzokoaren artean eskubaloia lantzea da honen xedea, lehiaketa ofizialetan ere parte hartuz.
Mundaitz S. C. D.	1986	Jesusen Bihoztarren Ikastetxeko taldea da hau. Kirol ezberdinen praktika (saskibaloia, eskubaloia, mendizaleetasuna, hockey, xakea), taldean eta lehiaketa ofizialetan ere. Egiarako eta bertako ikastetxeekin batera lan egin izan du.

Egia Txirrindulari Elkartea	1988	Martxotik irailera jaiero zikloturista-ibilaldiak antolatzen ditu, apurka-apurka ibilaldiak luzatuz, eta 150 km-ko bidaiak egiteraino. Bestelako lasterketarik edo ez dute antolatzen. Martin Santos Plazako Polikiroldegian du egoitza.
Aitzarte Mendi Taldea	1968	Mendizaletasuna bere alde guztietatik zaindu nahi du, eta auzotarrak mendira bultzatu.

HERRI ETA EUSKARAREN ALDEKO ELKARTEAK

Egiako Kriseilu Bagera	—	Pare bat urte lehenago sortutako Kriseilu Elkartera bildu ziren Egian Donostiako Bageraren asmoak, betiere Egiako Auzoaren euskalduntzean jarduteko. Bertso-saioak, lagunarteko euskal afariak, bidaia kulturalak eta abar antolatu izan ditu.
Egiako AEK Euskaltegia	1985	Villa Salian du egoitza, Jai Alai auzunean. Euskaltegi honen historiaurrea aurreko urte- etako Gau-Eskolan dago. 1985ean inskribatu zen HABE-ko erregistroan. Oro har, helduen euskalduntzea du xedetzat, eta zehazkiago Auzoaren euskalduntzea eta euskal kulturaratzea. Egun osoko jarduna eskaintzen du bere irakaskuntzan: 1999ko urrian 104 ikasle ditu (bakoitzak egunero bi orduko jarduna), eta 7 irakasle.
Joxemi Zumalabe Fundazioa	1995	Mundu ofizialetik at herri-herrian eta gizartean premia sozial jakinei erantzuteko sortu ohi diren mugimendu herritarrak laguntzea. Berorien lanerako baliabide teknikoak eta aholku berezituak ematea (legezkoak, harremanetarakoak, informatikoak, etab.). Mugimendu horiekiko azterlanak egitea, eta batasun lagungarriak sustatzea, denen arteko ezagumendua eta bateratze-bideak irekitzea, etab.

NAZIOARTEKO HARREMAN ETA LAGUNTZETARAKO ELKARTEAK

AIESEC	—	“Asociación Internacional de Estudiantes de Ciencias Económicas y Empresariales”. EUTG-en du egoitza.
ESME	—	ESTE-tik enpresetara joandako ikasle ohien elkarte da.
Mugen Gainetik	1994	Herri indigena eta gutxituei laguntzeko Elkarte; batez ere Ertamerikan ari da lanean (Guatemala, El Salvador, Nikaragua) eta Kuban. Hezkuntza eta ekoizpen proiektuak sustatzen ditu, eskolagintzaren bidez, nekazal egitarauekin (laborantza-hobekuntzak, basogintza, etab.).
Mugarik gabe	1987	Gaur egun indarrean den munduko sistema ekonomiko honek dakartzan desberdintasunen kritika, salakuntza eta berorien aurkako ekinbideak lantzea du xedetzat. Zenbait bizi-moduren kritika sustatzea, Lehen Munduaren eta Hirugarrenaren arteko harreman desorekatuak zuzentzeko bideak bilatzea, denen arteko lankidetzak elkartuak bultzatuz; indarrean dauden munduko egituren salakuntza eta aldakuntza eztenkatzea.
Ignacio Ellakuria	1997	Bolondres sozialen elkarte, betiere gizartearen hoberako aldakuntzak bultzatuz: gizakiaren duintasunaren alde, herritarren eskubideen alde, pobrezia eta bazterkeriaren kontra, solidaritate-jarreraren alde, gizabanako eta taldeen kontrako bidegabekeriak salatuz.
Intered Euskal Herria	1996	Egoitza Frantziako Etorbidean duen Elkarte hau Estatu mailako Intered erakundearen Euskal Herriko ordezkari da. Gobernu Kanpoko Erakundea, Hego-Herriei laguntzeko sortua. Herrien garapenaz eta bolondresak prestatzeaz arduratzen da; gizarte-talde, herri eta kulturen arteko solidaritatea bultzatu nahi du.

Zerrenda luze hau ikusi ondoren oharren bat edo beste egin daiteke, elkartasun hauek nolako Egia erakusten diguten azpimarratuz. Lehenik eta behin argi dago, Auzoa bizirik dagoela, eta premiak sentituz gero asmatzen duela auzotarrak elkarretaritzen. Bertako bizilagunen artean badago, hortaz, barne-solidaritaterik eta denen arteko interes bezala sentitzen den premiarik. Auzoko arazoak, ahal delarik, auzokoen artean eta bertatik bideratu behar direla uste duenik bada Egian, indar sozialak bilduz eta erakundeetara ere joanez.

BOSGARREN PARTEA

Egiatarren hizkuntzak (1986-1996) - Las lenguas de los egiatarras

Desde la etapa pre-urbana del Barrio la población egiatarra fue vascohablante e incluso euskaldun monolingüe, y precisamente el viejo Convento franciscano de Txurrutal (situado en los solares del Depósito Municipal, junto al Apeadero del Gros) ofreció un caso ejemplar y pionero de atención escolar en euskera (siglo XVIII).

Principalmente los cambios demográficos, la transformación urbana, la evolución socio-cultural y los procedimientos administrativos y escolares que han incidido sobre Egia han contribuido eficazmente a la mutación sociolingüística del Barrio. Como en todas las grandes ciudades del País, también en Egia el castellano es la lengua hegemónica, pero el euskera no está en modo alguno ausente.

Se señalan las fuentes de información de que actualmente disponemos (1999), provenientes de estudios hechos sobre la base de encuestas, censos y padrones (Gobierno Vasco, 1981, 1995, 1999; SIADECO, 1986).

El campo sociolingüístico acotado por el Barrio es descrito en dos capítulos complementarios: uno, referido a un momento preciso (1986), y otro, en el que se atiende a los procesos de cambio operados al hilo de tres lustros (1981/1996).

El estado sociolingüístico de Egia (1986) es examinado sobre las capacidades de comprensión y habla del euskera en los hablantes de Egia, así como sobre las de lectura y escritura de los mismos. Se analiza también la relación que media entre las cuatro habilidades atendidas en la encuesta (comprensión, habla, lectura, escritura) en los vecinos del Barrio.

Una vez conocidos esos valores sociolingüísticos, se presenta un cuadro tipológico de hablantes que permite calificar la situación del Barrio y establecer cuadros sociolingüísticos comparativos de Egia con otros Barrios de la ciudad y con otros casos urbanos de Euskal Herria.

Como quiera que, tanto en el pasado como en el presente, las relaciones y predominios entre idiomas han sido y son variables, el estudio comparado de datos a distancia de 15 años (1981-1996), en una etapa de viraje en la política lingüística general, resulta de interés particular. A ello se consagra el capítulo final de esta quinta parte del artículo, examinando Egia, una vez más, en sí y en el contexto general donostiarra y en el de sus Barrios.

Egiako Auzoak, hemen ukituko dugun hizkuntzen arloari begira, bi hegaletarako aurpegi bikoitza izan du: garai bateko Auzoa osorik euskalduna izaki, alde batera Hiria zuen ondoan, hein batean behintzat eleanitza zena¹, eta, alderantziz, beste mugaldeenetik Auzo euskaldun elebakarrak zituen (San Martin, ibaiaz bestaldean, eta Ulia, Altza, Loiola, Urumearen eskuinaldean).

Baina garai haietatik hona, XIX. eta bereziki XX. mendeetan egoera hura arras aldatu da, hizkuntzei dagozkien hiztungoetan. Inoizko kaskoien donostiarra aldendurik da jada, desagertua alegia; baina Hiriko Alde Zaharra eta auzune berri hedatuak hagitz erdaldundu dira (erdaldun elebakarrez bete, alegia) eta euskaldun zirenak eta berauen ondokoak elebidundu, gutxienez gaztelania ikasiz.

Halaz ere, inoiz baino euskaldun kanpotar gehiagok hartu du Egian bere bizilekua, Gipuzkoa, Nafarroa nahiz beste euskal Herrialdeetatik etorrira. Hizkuntzen eta hiztungoen aldetik, anbiguitate eta zalantzarik franko ageri da, ba, Egiako Auzoan, Donostia gehienez bezalatsu².

Azkenik, berrikitan (azken hamarkadetan, alegia), euskararen aldeko politika eta herritarren kontzientziak, izan dute eraginik bertako jatorri ezberdinetako biztanlegoan. Hau ere gogoan hartzeko datua da.

Honi guztiari begira, ba, Egiako euskal eskola historiko gutxi ezagun baten oroitzapena hona ekarri ondoren, eta gaur egungo hizkuntz egoera ezagutzeko albiste-iturriak gogorarazita, azken hamarkadetakoa helduko diogu liburuaren atal honetan.

* * *

1. Auzoko historiari euskal lekuko gogoangarri bat

Betidaniko bere izaera euskaldunaz gain, Egiak badu bere iraganean, inon gutxitan topa dezakegun kultur gertakari euskalgile bat bere oroimen historikoan gordetzeko. Hortaz, gaur egungoari heldu aurretik, ez dugu hori ahanztuta laga nahi hemen, Egiako hizkuntzei eskainiko diogun atal honetan.

1. MUGICA, S. (1928): "Los Gascones en Guipúzcoa", in: *Homenaje a Don Carmelo de Echegaray. (Miscelánea de estudios referentes al País Vasco)*. San Sebastián: Impr. de la Diputación. 1-29.

2. Historia horren argigarri, ik. K. IZAGIRRE (1998): *Euskararen historia txikia Donostian. 1800-1998*. Donostia: Euskararen Udal Patronatua. Eta: *Argia*, 1998-azaroa-29 1694. z., 16-19.

Egia zen murruz kanpoko Auzo donostiar euskaldun haietako bat, eta Historiak adierazten digunez, garai bateko egiatarrak hain ziren nonbait euskaldun zerratuak, ze bertako fraide frantziskotarrekin bat eginda, auzo-tarrentzat Euskal Eskola bat sortu eta eratzea ere lortu zuten XVIII. mendean. Dakigunez, parekorik gabeko ahalegina izan zen hau garai haietan, Euskal Herri osoan ere.

Euskal Herriko Herri-Erakundeek, eta Elizak, oro har, ez zuten Euskal Eskolaren asmoarekiko hau funtsez eskutan hartu eta sustatu Aro Modernoan. Laffite-k gogorarazi zigun Joanes Leizarraga Artzain kalbindarrak (*Testamentu Berria* euskarara itzuli zuenak, 1571) eratu zuela bere etxean Euskal Herriko lehenengo eskola elebiduna, horrela gaur egungo Ikastolaren lehen aurrekari bilakatzen zelarik³.

Euskara Eskolatik at uztearekin ados ez zegoenik, eta horren aurka hitz egin edo idatzitakorik, izan dugu Euskal Herrian, Eusko Pizkundearen aurretik ere (Ultzurrun nafarra, 1662; Kardaberaz gipuzkoarra, 1761; Ulibarri arabarra, 1820, etab.). Egiatarrak, eman nahi ziren urrats berri haueetatik zein hurbil zeuden jakiteko dakartzagu hona ondorengo datuok.

1761ean, Donostiako Hiriaren berri emez liburuxka bat idatzi zuen Joaquín Ordóñez elizgizonak. Bere garaian ez zen argitara eman, eta bi mende geroago kaleratu zuten, inprimatuta, eskuizkribu hura, 1963an⁴. Interes bizia du argitalpen honek, une jakin bateko Donostia bere osoan eta hainbat aldetatik ezagutzeko. Bertatik jasotzen dugu Egiari dagokion albiste hau⁵:

A pocos metros de la mar se halla el Convento de San Francisco del que también es patrona la Ciudad, [...] aquí se enseña la Escuela Bascongada y hay sermones en este idioma [...].

Pasaeran emandako berri horrek, garai hartako arduraren pedagogiko batera garamatza. Komentu horretan eskola-lanean Egiako fraideak egiten ari zirena (eskolak euskaraz ematea) Euskal Herriko herritar zenbaiten burutan zegoen zerbait zen, eta ez Auzo galdu bateko bitxikeria hutsa (nahiz eta, dirudienez, hemen beste lekutan egin nahi zenari aurrea hartuz ari ziren).

Hain zuzen, Ordoñez-ek hori Egiako komentuz idazten zuen urte berean idatzi zen euskal literaturan sona aski izan duen beste liburuxka bat:

3. INTXAUSTI, J. (1995): "Leizarraga eta Leizarragatarrak (1563-1571), Erreforma-Kontrarreformetako ilun-argitan", in: *RIEV*. XL, 1995, 158-159.

4. ORDOÑEZ, J. (1963 [1761]): *San Sebastián en 1761. Descripción de la ciudad, sus monumentos, usos y costumbres*. San Sebastián: Comité de Conmemoraciones Centenarias.

5. Ordóñez 1963: 28 (23. z.).

Euskeraren berri onak. Iruñean agertu zen berau⁶, eta hernaniar bat zen berorren egilea: Aita Agustin Kardaberaz josulaguna. Aita Kardaberaz bizibidez eta lanez maisua ez baizik besterik izan arren (hau da, elizgizona eta predikaria), ez zitzaion falta izan haur euskaldunen hezkuntzaz ardurarik. Euskal Eskola eskatuz ondoko testu hau idatzi zuen, erdal eskolako jokabideak Erret Goardiako Kapitain baten hitzez salatuz eta bestelako jokamolde hoberik erakutsitako “maisufamatu bat” (segur aski Etxeberri Sarakoa) eredutzat eskainiz⁷:

Nola euskal errietan, umeen aziera ona, ta bear dan Dotrinarik izango da, baldin euskera ondatzeko alegin guziak egiten badira, ta gure mutiltxo edo aurrai bildur, ta azoteakin, euskeraz itz egitea eragozten bazaie?

Maisufamatu bat gure egunean izan zan, Latin gauzak ere Euskaraz erakusten zituena: ta Fratzes euskaldunai Gramatikako Erreglak euskaraz adirazi, ta erakusten dizkate. Ala ez Eskolan, ta ez Gramatikan euskara beñere utzi bear ez da.

Urte-modu haietan eta geroxeago arazo hau zein bizirik zegoen, eta zein ardura minbera zen jakiteko Euskal Herriaren Adiskideen artean piztutako haserrea gogora daiteke, bestalde⁸. Adiskideetako denak ez zeuden ados, baina batzuek argi zeukaten eskolan euskarari lehentasuna eman beharra. Testuinguru hau honela izanik, ba, bere meritua dute Egiako Txurrutaleko fraideen jokabide pedagogikoak eta Egiako haurrekin bizi izandako esperientzia horrek, nahiz eta gertatutakoaz beste albiste zehatzik ez dugun (edo nik bederen ezagutzen ez dudana).

Auzoaren izaerari erantzun zion, noski, eskolatze-molde hark, eta euskal izaera horretxan lekuko dira iraganetik datozkigun eta gutxi-asko bizirik ditugun eta arestian ikusitako leku-izen ugariak ere. Egiako euskaltasun historikoak, ba, ziuertagiri garbiak ditu gurean.

2. Azken urteetako hizkuntz egoeraren albiste-iturriak

Donostiako euskaldungoaren (eta nahiago bada, hiztungoen) auzokako azterketa arian-arian bidea egiten ari da, 1986tik ona. Lehenik, urte hartako Erroldaren gain egin zuen bere lana Siadeco-k. Dakigunez, lana bere osoan argitaratzeke geratu zen, eta azterlanaren laburpen bat eskaini zitzaigun, Hiriko Auzoak ere aintzakotzat hartuz. Burutuz etorriko diren

6. CARDAVERAZ, A. (1761): *Eusqueraren berri onac, eta ondo escribitceco, ondo iracurteco, ta ondo itzeguiteco Erreglac.* Iruñea: Antonio Castilla.

7. Kardaberaz 1761: 17, 18.

8. INTXAUSTI, J. (1999): “Talde euskaltzaleen garapen historikoaz (XVI-XX. mendeak)”, in: ID. (1998): *Hizkuntzaren aldeko mugimendu sozialak.* Bilbo: EHU. 42-47.

ondoko datu-bilketek eta azterlanek osatu beharko dituzte unean uneko egoera-deskribapenak ez ezik gertabidearen ikuspegi diakronikoa ere.

Hasteko, gogora ditzagun egoera soziolinguistikoaz ditugun oinarritzko bilketa orokorrak, horiei esker ezagut baititzakegu, orokorrean, euskararen errealitate soziala eta gure hizkuntzak erdarekin duen harreman-moldea. Hiru motatako datu-iturri dauzkagu Euskal Herriari (eta batez ere Hegoaldeari) dagozkionetan: Zentsuak, Udal Erroldak eta Inkesta orokorrak.

Behin datu-bilketa horiek eginez gero, bidea irekirik geratzen da ondoko azterlanetarako, Euskal Herri osoko nahiz herrialde bakoitzeko azterketa ezberdinak egiteko, edota eskualde, herri edo auzoetako analisiak hasteko. Hala ere, esan beharra dago iturri bakoitzak –Zentsu, Errolda nahiz Inkesta izan– bere baitan dituela muga jakin batzuk, bildutako datuen argibideak mugatuta datozelako (Zentsu eta Erroldetan, galdeketak beti dira murrizak), eta Inkestak betiere inkesta direlako (egoera orokorrari buruz, zeharbidezko ezagumendua, beraz).

Dena den, hizkuntz politikak bidea egin ahala eta ikertzaileek metodologia finduz doazen neurrian, euskal mundua hobeki prestatu dago gure gizarteko egoera soziolinguistiko aldakor horiek behatu eta atzemateko.

Hori horrela, azpimarratzekoa da Zentsu, Errolda edo Inkesta bakoitzak urrats berriak eman dituela, ez une berri bateko datuak bildu dituelako bakarrik, baita datu-bilketa berrian areagoko beste ezagutza-motaren batera zabaldu izan delako ere. 1981ean hizkuntz gaitasunaz ziharduen Zentsuak, gainerakorik gabe; baina 1986ko Erroldan besterik ere galdetzen zen, zentsu-erantzulearen ama-hizkuntzaz berriak eskatzean. Hortaz, 1986ko bilketako datuen bidez posible izan zen hizkuntz transmisioaz albisterik izatea, bildutako bi datuak gurutzatzean: ama-hizkuntzaren berria eta hizkuntz hartzaileak zuen euskararen ezagutza-maila. Horrela, ikertzaileek hizkuntz egoerak ez ezik hizkuntz prozesuak miatzeko aukera izan dute, handik hona, eta denbora pasa ahala, interes handiagoa izango du analisi-ahalegin horrek.

Gero, 1981eko ezagutza-datuari eta 1986ko transmisio-xehetasunei, bestelako informazioak gehitu zaizkie aipatutako datu-bilketetan. 1991ko Zentsuak familiakoen hizkuntz erregistroak bilatu zituen, aurreko bilketetako galderak baztertu gabe. Horrela Zentsu eta Erroldak, beren orokortasun bete gordez, hizkuntzaren bizitza sozialeko gune iraunkor eta emankorrenari heldu zioten, horixe izan baita sendia. Hortaz, belaunaldi artean hizkuntza pasarazteko tresna sozial erabakigarriena izan den familiaren berri jakin genezakeen.

Atzerapenen batekin izanik ere, 1991ko Zentsu hark ikerlan ofizial bat ekarri du orain: *II. Soziolinguistikazko Mapa* (1997ko datarekin agertua, eta 1999an aurkeztua)⁹. Bildutako datuei esker eta aurreko hamarkada osoko datuak ere eskueran daudelako, obra honetan, famili hizkuntzaren berri ematen zaigu, alde batetik, eta diakroniari helduz, hamarkada horretan zehar (1981-1991) gertatutako aldakuntzen notizia eskaintzen digu berak; aldi berean, lehenengo aldiz heldu zaio 10.000 biztanletik gorako herrietako auzoen hizkuntz egoera eta prozesua aztertzeari.

Guztiaren ondorioz, erabateko azterlan zehatzak egin gabe dauden arren, auzo horietako bakoitzak argitara emanda ditu funtsezko datuak bederen, eta berorietaz baliatuko gara hemen Egiako hizkuntz egoera eta aldaketa-prozesuaz hitz egiteko.

Azkenik, esatekoa da, Zentsuak edo Erroldak ez bezala (hauek beti baitira hizkuntzarekiko galderatan oso mugatuak), Inkestak askatasun handiz presta ditzaketela beren galde-zerrendak. Erraztasun horri esker, beste datu bilketa horietan ezagutza, transmisio edo familiara mugatu zena, 1991ko I. Inkestan gizarteko hizkuntzaren beste erabilpenetara, herritarren hizkuntz jarrera edo interesera, jatorri geografiko edo kulturalera ere hedatu da. Espero daiteke jada abian omen den II. Inkestak ez duela galduko bere galdeketa zabaltasun hori, eta nork daki, beharbada are zabalago ere jardungo duela.

Informazio-altxor handiak dira Zentsu, Errolda eta Inkesten bidez sortutako datu-base horiek, eta Erakunde ofizialen eta ikertzaileen esku dago geroztik, bildutakoaz baliaturik, ikaslan osagarriak egitea. Egiako Auzoaz ari garela, gu geure aldetik, saiatuko gara ondoko orrialdeetan, batez ere eskueran ditugun datuen berri ematen eta langai horietan ikusi uste duguna azaltzen.

Aurrera baino lehen, aitzin-ohar bezala iturriei buruz esandako hauek lauki batean aurkeztuko dizkiogu irakurleari, ondoko orrialdeetako zenbakien basoan gal ez dadin. Iturri ofizial bakoitza aipatuko dugu, lehenik, hizkuntzazko albisteak zertaz diharduten adieraziko da gero, iturri bakoitzaz ditugun lan zabal erosoan gogoratuko dira hirugarren zutabean, eta, azkenik, gure auzoez zerbait badagoen ala ez esango da.

9. KULTURA SAILA (1997): *II. Soziolinguistikazko Mapa*. Vitoria-Gasteiz: Eusko Jaurlaritza.

ITURRI SOZIOLINGUISTIKO NAGUSIAK (1981-1996)

<i>Iturria</i>	<i>Galdegaiak</i>	<i>Azterlanak</i>	<i>Auzoa?</i>
1981eko Zentsua	Lau ezagutzak: <ul style="list-style-type: none"> • ulermena • mintzarena • irakurmena • idazmena 	Ondoko urteetako lanetan, azterlan diakronikoetarako erabili izan dira 1981eko datuak: ik., adibidez, <i>II. Soziolinguistikazko Mapa</i> (1. liburukia). SIADEKO (1986): <i>Azterketa soziolinguistikoaren laburpena</i> . Auzoka emanda dago ezagutzarena. Oro har, 1981-1986. urteak bildu zituen, 1981eko Zentsuari 1985eko inkesta baten emaitzak gehituz, erabilpen-jarrereri zegozkionetan. Ik. lan nagusia ere: SIADEKO (1986): <i>Azterketa soziolinguistikoa [Donostiaz]</i> . Donostia: Euskararen U-dal Patronatua. (Argitaragabe).	Bai
1986ko Errolda	Lau ezagutzak (<i>ut supra</i>). Ama-hizkuntza: transmisioa.	JAURLARITZA (1989): <i>[I.] Soziolinguistikazko Mapa</i> . Gasteiz.	Bai
1991ko Zentsua	Lau ezagutzak (<i>ut supra</i>). Ama-hizkuntza: transmisioa. Familiakideen erregistroak.	JAURLARITZA (1997): <i>II. Soziolinguistikazko Mapa</i> . Gasteiz. Esandakoez gain: <ul style="list-style-type: none"> • Azterk. diakronikoa (1981-91). • Auzokako azterketa. 	Bai
1991ko I.Inkesta	Lau ezagutzak (<i>ut supra</i>). Trasmisioa. Trasmisio-faktoreak. Gizarteko erabilerak. Hizkuntz jarrera, interesa. Hitzunen jatorria. Hitzunen kultur identitate.	JAURLARITZA (1995): <i>Euskararen jarraipena</i> . Gasteiz.	Ez
1996ko Errolda	Aurreko Errolda eta Zentsuei segida kronologikoa eman die	<i>II. Soziolinguistikazko Mapa</i> -ko 3. liburukia Errolda honetaz baliatzen da, auzoetako albiste labor batzuk ere bilduz; baina 2. liburukian datozen <i>Hedapen</i> disketeetan aurki daiteke 1981-1996.eko datu ofizial ugari.	Bai
1999ko II.Inkesta	(Hau idaztean, egiteko dago)		

Iturri hauen gain, eta tarteko diren azterlan aipatu eta aipatugabeen bidez, landuko dira Egiari buruz ondoko orrialdeetan ikusiko ditugunak, betiere euskal hiri eta herrietarako markatu diren galdera-esparruetan.

3. Auzoko euskal-erdaltasunak, 1986ko Erroldaren arabera

Euskal Herriko eskualderik euskaldunenetan ere, zenbait hamarkadatik hona euskararen arazoa hizkuntzen arteko ukipen-egoera batean ageri zaigu. Erdi-tamainako herrietan, eta zer esanik ez hiriburuetan, ukipen-egoera hori are kontrakoagoa du euskarak gure gizartean.

Eta hiriburu horietan etorkinen bizileku diren Auzoetan, erdara kasik erabat nagusitu izan da bertako hiztuingoen arteko harremanetan. Egiako Auzoa ez da urrun egon egoera desorekatu horretatik.

Esan dugunez, bost urte lehenago 1981eko Zentsuak emandako datuez gain (orduan hizkuntz gaitasun edo ezagutza laukoitza zen galdegai bakarra), ama-hizkuntzarekiko galdegaia gehitu zuen 1986ko Erroldak (eta, hortaz, zeharbidez, transmisioarena ere ezagutzeko bidean jarri gintuen).

1986ko Erroldaren aurretik, Hiriko Euskararen Udal Patronatuak azterketa handi bat jarri zuen abian, Donostiako euskararen egoera ezagutzeko asmoz. Siadeco iker-taldeak eraman zuen lan hori aurrera, eta bi zutaberen gain eraiki lana: 1981eko Zentsuaren eta lana burutzeko egindako inkesta baten gain, alegia. Bigarren azterbide honek, lanaren eremua guttiz zabaldu zuen: inkestak posible egin zuen, ezagutzarena baztertu gabe, bestelako galderak egitea ere (erabilpenaz, etxeko-hizkuntzaz, gizarteko zerbitzuenaz, etab.)¹⁰.

Siadeco-ren lan hau da Donostiako euskarari buruz sekula egin den lanik aberatsena. Eman zuen argitara Patronatuak berorren laburpena, 1986eko hondarretan, baina horren sostengua zen lan handia ez da kalean jarri sekula. Azterlan hau izan zitekeen guretzat informazio-iturririk erosoena, baina, denon zoritxarrerako, ikerlanak Donostia eremu gutxi batzutan banatzea aholkatu zion ikertzaileari, eta Siadeco-ren honetan ageri den "Egia" ez da guk hemen gogoan duguna, askoz ere esparru zabalago bat baizik, Egia-Marrutxipi eta Loiola-Martutene ere hartzen dituena. Horrela, horko datuak ez zaizkigu guri erabilgarriak gertatzen. Berriz ere Zentsuak eta Erroldak izango ditugu, ba, gure bide-lagunak.

1986ari dagokion kapitulu honetan, Erroldak eskaintzen diguna aurkeztuko dugu, hizkuntz ezagutzari dagokionean informazioa bi gisatan emanetz: a) Biztanlegoaren analisisa adin-multzoka eratuz, eta b) Biztanleak hizkuntz tipologia baten arabera begiratzuz. Azterbide bakoitzak du bere interesa, berehala ikusiko dugunez.

10. SIADeco (1986): *Donostiako azterketa soziolinguistikoa*. I. *Euskararen ezagupide-maila 1981eko Erroldaren [sic] arabera*. II. *Euskararen presentzia bizitza sozialean*. III. *Inkesta pertsonalaren emaitzak*. IV. *Eranskin estatistikoa*. (Esan bezala, bere osoan argitaragabeko ikerlana da). Egia-Marrutxipi eta Loiola-Martuteneri buruzko datuak: I, 60, 61. or.; II, 70, 73. or.; III, 41-77.

3.1. Uler-mintzamenak, eta irakur-idazmenak

Adinezko azterketan bi kontzeptu bikoitz har ditzakegu, miaketarako: 1) Euskara ulertu/mintzatuarena, eta 2) Euskara irakurri/idatziarena. Hark hizkuntzaren funtsezko eta ohiko izaera soziala ispilatzen du, eta honek, ostera, mintzairaren idatzitasunak dakarkeen kultur maila berria. Bakoitzak bere informazio moldea du, eta elkarren arteko balio osagarria dute.

3.1.1. Euskarazko ulermen-mintzamenak (1986)

Adin-multzokako analisisira gatozela, bi lauki nagusiren bidez ekarriko dugu hona Egiako euskalduntasunari buruz jakin dezakeguna. Hona lehenengo datuak bilduta:

Donostiako Egiako Auzoa (1986)

EUSKARA ULERTU/MINTZATUEN GAITASUNAK, ADINAREN ARABERA¹¹

<i>Adin-multzoa</i>	<i>Biztanl.</i>	<i>Euskara ulertu (%)</i>			<i>Euskara mintzatu (%)</i>		
		<i>Deus ez</i>	<i>Zerbait</i>	<i>Ongi</i>	<i>Deus ez</i>	<i>Zerbait</i>	<i>Ongi</i>
1. 2/4 urtekoak	331	43	22	35	48	22	30
2. 5/9 urtekoak	787	37	30	33	41	28	31
3. 10/14 urtekoak	1.205	31	42	27	35	40	25
4. 15/19 urtekoak	1.347	36	37	27	40	39	21
5. 20/29 urtekoak	2.564	55	22	23	58	22	20
6. 30/39 urtekoak	1.682	62	16	22	66	16	18
7. 40/59 urtekoak	4.194	70	10	20	73	10	17
8. 60... urtekoak	3.131	68	7	25	70	7	23

Hemen ageri zaizkigun ehunekoak, beren indarrean eta testuinguruan ulertzeko, lehen ohar bat behar-beharrezkoa iruditzen zaigu: 1986ko Erroldaz ari gara baliatzen, hau da, Irakaskuntzan elebitasuna ezarri zenetik zazpi urte bete ziren urteko datuak ditugu informazio-iturri horretan¹². Urte haietan izandako bilakaeraren berri jakiteko argibideak eskura daude, ba, hor¹³.

11. 1986ko Udal Errolda: "Población mayor de un año según conocimiento del euskera, edad y sexo [por Barrios: Egia]".

12. Euskal eskolagintza horren eta Irakaskuntzak izan duen elebitasunaren ibilera eza-gutzeko, hona Mikel Zalbide-ren gidaritzapean buruturiko azterlana: EUSKARA ZERBITZUA (1990): *Euskal Irakaskuntza: Hamar urte. 1979-80 / 1989-90*. Vitoria-Gasteiz: Eusko Jaurlaritza.

13. Lauki estatistiko egoki bat, eta horren azalpen grafikoak: Euskara Zerbitzua 1990: 23-25. – Gogoan izan lauki honetan bi urtetik gorako haurrak hartzen direla bakarrik aintzakotzat.

Egiako ehunekoen gure lauki horretara itzuliz, iruzkin zenbait eman nahi dugu hemen, adin-multzoz multzo. Iruzkin hauek datu finko jakin bat begi bistatik galdu gabe ulertu behar dira: adin-multzo guztiak une berekoak dira, eta batera osatzen dute 1986ko lauki osoa. Ordurako euskal eskolak ukituta zituen lehen adin-multzoak (1-2-3), baina ezer gutxi edo deus ez ondoko taldeak (4-5-6-7-8). Azken hauek “eregimen zaharrekoak” gertatzen direla esan daiteke, hau da, euskal eskola elebidunak ukitu gabeak.

1986ko kasu honetan, ez da, derrigor, urtetan aurrera egin ahala euskara utzi egiten dela, baizik eta, batez ere, gazteak harrapatu dituen eskola-olatu euskaldunak (1979...) ez dituela aski edo era berean adin-multzo zaharragoak ukitu. Horregatik ere, une jakin hartako egoera (1986) honela ageri zaigu:

– *Euskarazko ulermenaz:*

- 1) *Lehenengo multzoan* (2-4 urteko haurrak) ikusten denez, % 43 bakarrik da Egian euskara deus ulertzen ez duena (hau da, alde-rantziz esanda, Egiako haur erdaldun hutsa).

Uste dugunez, haurtzaindegi euskaldunek, edo elebidunek, eta agian heinen batean euskal TBk egin dute hor lan, zenbait haurri euskarara hurbiltzen lagunduz. Pentsa daiteke gurasoen jarrera eta jokabide euskaltzaleak edo daudela tartean: euskara gutxi dakienak ere haurrarekin euskaraz egiten du. Gauza bera esan daiteke haur horien mintzamenari buruz.

Familia euskaldun eta erdi-euskaldunek (biztanletan orotara % 42 direnek) hobetu egiten dute lehen urte horietan beren haurrengan hizkuntz gaitasuna, zalantzarik gabe gurasoen hizkuntz jarre-raren eraginez eta, uste daitekeenez, eskolaz ere baliatuz, haurretako %57k (22 + 35) euskara zerbait edo ongi jakiteraino; guraso ez-euskaldunetatik ere badatoz, itxura guztiz, portzentaia gorantz bultzatzen duten haurrak.

- 2) *Bigarren adin-multzora* gatozela (5/9 urtetakoak), nabaria da euskararen aldeko bilakaera: aurreko multzoarekin alderatuz, deus ez dakitenen multzoak behera egin du (lehenengoan, % 43 zen lekuan, orain % 37 daukagu), eta alderantziz: zerbait dakitenen ehuneko a gora doa (aurrekoan % 22, eta 5/9 urteko multzo honetan, ostera, % 30 da zerbait dakiena). Horrek ez du esan nahi, ordea, hizkuntz jabetasun-kalitatei berdin lagundu zaienik: ongi zekite-nak % 35 ziren aurreko adin-multzoan, eta bigarren honetan, berriz, % 33ra jaitsi da portzentaia.

- 3) *Hirugarren adin-multzoan* (10/14 urtetakoan) muga nabari batekin topo egiten dugu. Alde batetik, ehunekotan egoerarik euskaldunena da multzo honetakoa: deus ez dakitenen ehuneko baxuena du; baina, aldi berean, “ongi” saila gora egin ordez, beherantz hasten da. Hau da: urte hauetakoen artean ezagutzak ez du lortzen behar adinako fermutasunik bere kalitatean. Badirudi, horrez gero, Eskolak eman dituela onenak (agian, artean eskolako egoera elebiduna ongi finkatu gabe zegoelako?), baina 1986an atzetik zetozenen (“deus ez” + “zerbait”) euskalduntasun osoa segurtatu gabe, eta “ongi” ulertzen zutenen ehunekoak bermatzeke (aurreko multzoko % 33a % 27 erortzen baita).
- 4) *Laugarren adin-multzoan* (15/19 urtetakoan), hirugarrenean barruntatutako joerak berretsi eginen dira: urte hauetatik aurrera, “deus ez” edo “zerbait” dakitenak euskaratik urruntzen hasten dira, hurrengo adin-multzo guztietako ehunekoak erdaldun-elebakarragotuz. Euskara deus ulertzen ez dutenak, haur-haurtzaroko portzentaia eskasenera itzultzeko bidean dira, % 36raino igoz; “zerbait” dakitenek ere, aurreko adin-multzo guztietan gora egin ondoren, beheranzko joera erakusten dute beren portzentaian: aurrekoan % 42 zena, orain % 37ra erortzen da. “Ongi” dakitenen multzoak bakarrik eusten dio bereari: % 27. Hemen ere, artean (1986), eskolatze elebidunik ez izana edo eskolatze euskaldunak zuen ahulezia egon litezke tarteko. Dena den, ondoko adin-multzoetan (eta hiru ezagutza-kategorietan berdintsu) ehunekoen beherakada nabaria izango da, adin-multzo honetatik hasita.
- 5) *Bosgarren adin-multzoarekin* (20-29 urtetakoak) hizkuntz egoera sozial zahar baten munduan sartzen gara: erdaltasunak jauzi handi bat ematen du hemen. Deus ez dakitenak ia hogeita puntu irabazten ditu, % 36tik % 55eraino igaroz, eta bigarren hizkuntza kategorian, galera-zentzu berari jarraiki, “zerbait” dakitenak %37tik %22raino jaisten dira, eta ongi zekiten % 27 haiek ere % 23ra datoz. Laugarren multzoan ageri dena, guztiz berretsita geratzen zaigu, ba, bosgarren honetan. Hurrengo pausuek norabide bera izango dute.
- 6) *Seigarren adin-multzoan* (30/39 urtetakoetan) beste jauzi larri bat eman du erdaltasunak, “ongi” dakitenek bereari nahikoa ondo eusten dioten bitartean (puntu baten galera bakarrik). Deus ez dakitenak % 62 igotzen dira adin-multzo honetan, eta “zerbait” dakitenek oraindik ere beherago egiten dute, % 16ra etorritik.
- 7) *Zazpigarren adin-multzoa* (40/59 urtetakoa) da, aipatzen dugun urtean (1986), Egiako guztietan erdaldunena: deus ez dakitenek %

70eko sabaia joko dute hemen, eta “zerbait” dakitenak, ostera, % 10 dira bakarrik, azken portzentaia honekin orain arteko beste adin-multzo guztien azpitik. “Ongi” ulertzen dutenak multzo honetan dute punturik baxuena, % 20.

- 8) *Zortzigarren adin-multzoan* (60 urtetik gorakoak) oihartzun zaharragoak ageri zaizkigu: euskara deus ulertzen ez dutenak ia punturik altuenean daude (% 68), baina “ongi” dakitenak zerbait indarberritu egiten dira (aurreko adin-multzoko % 20tik % 25era pasatuz). Badirudi etorkin erdaldunak (euskalduntzeak gutxien ukitutakoak) eta jatorrizko tokiko euskaldun zaharrak daudela aurrez aurre, eta tartean, noraezean edo, talde ttipi bat (“zerbait” konprenitzen dutenak: % 7).

Hau da adinez adin begiraturik Egian 1986an genuen hizkuntz egoera. Baina, esan denaz gain, goiko lauki horrek beste irakurbiderik ere izan dezake, eta berorri helduko diogu orain.

Euskara-ulermenarena goitik behera berorretan ditugun hiru ezagutzakategoriak beregainki miatuz, begira dezakegu laukia.

- a) *Deus ulertzen ez dutenak*. Lehen haurtzaroan (2/14 urteetan), honelakoen portzentaia goitik behera dator, hasieran egoera orokor erdaldun indartsua islatuz, eta ondoren, gizarteko hizkuntz transmisio instituzionalen eragina jasoz. Baina, hortik ondorengo adin-multzoetan, deus ulertzen ez dutenen ehunekoek gora egingo dute, gupidarik gabe, azken unean (60 urtetik gorakoetan) bere portzentaia balaztatuz.
- b) *Zerbait ulertzen dutenak*. “Zerbait” horrek dituen iluntasunari ongi erreparatuz gero, zera esan daiteke: Haurtzaroan nabarmen egiten du gora portzentaia honek (%22tik % 42raino). Eskola dago tartean noski, eta zaila da zerbait bederen ez ulertzea, eta 20 urteko mugaraino edo poliki eusten zaio irabazitakoari (% 37), baina hortik aurrera, zerbait dakitenak hurrengo adin-multzoetan portzentaia txikiagoa izango dira, hutsaren hurrengo bilakatzerraino (60 urtekoen artean % 7,60). Zerbait dakitenen talde hau finkotasunik gabea da: erdaldunetara lerratzen da erraz.
- c) *Ongi ulertzen dutenak*. Egiako euskaldunen taldea, hein batean, aski finkoa ageri zaigu. Hori bai (ez da ahantzi behar Erroldak darabilen “ongi” kalitate-txartelarekin gabiltzala), lehen haurhamarkada eta laurdenean galera-jauzi bat jasaten du (zaila da, nonbait, Donostian euskararen jabetasuna “ona” izatea), % 35etik % 27ra eroriz. Hortik aurrera, ordea, bereari poliki eutsiko dio taldeak adin-multzoz multzo (23, 22, 20, 25).

Hauxe da, ba, euskararen ulerpenaz esan dezakeguna. Zer dago, ordea, egiatarrek mintzatzeko omen duten gaitasunaz.

– *Euskarazko mintzamenaz*

Oro har, pentsa daiteke hiztunen mintzamina ulermenaren atzetik joango dela, hizkuntz pasibotasunetik mintzatzeko aktibora dagoen aldeagatik. Eta, gertatu ere, halaxe gertatzen zaie egiatarrei, eta mintzamen-ehunekoak ulermen hutsari dagozkionetatik erdararen alde hazi egiten dira, eta euskararen kontra apalagotu. Mintzatzeko dakarren zailtasun gaineratua ageri da ehunekoetan.

Esan dezagun, orokorrean, ulermena eta mintzamina alderatuz gero, gaztelaniaren aldeko datuak hobetu egiten direla mintzamenari dagozkion laukian: hasteko, euskara deus ez dakitenak, gaztelaniaz ari dira, noski; zerbait mintza daitezkeenak ia beti euskara zerbait ulertzen dutenak baino gutxiago dira, eta euskaraz ongi hitz egiten dutenak beti dira gutxienez pare bat puntu gutxiago.

Zutabeetako hiru zifra parekideen (hau da, adin berdineko hiru gaitasun-mailen) aldi bereko irakurketa ulermen-datuez egin dugun iruzkineko zortzi puntuetan bezala egin daiteke. Ez dugu, ba, gauza bertsua errepikatuko.

Ikus dezagun, laburki, osagarri bezala, mintzamenaren egiatarren gaitasun-kategoriak adin-multzo multzo nola doazen, zutabeetan goitik behera behatuz.

- a) *Deus mintzatzeko ez direnak*. Egiako ia biztanle-erdiak (bi urtetik gorakoak, noski) lehen urteetan ez dira batera gai euskaraz mintzatzeko eta erdaraz bakarrik ari dira (% 48). Euskararen aldetik begiratuta, egoera hori zerbait samurtu egiten da haurtzaroan (10/14 urtetakoen artean erdaldun hutsak %35 izateraino), baina berriro gora egiten du ehunekoak, eta larriagotu ere egiten da, bizkor, ehuneko horretatik 20/29 urtetakoen artean % 58 izateraino. Ondokoak egoera areago eramaten du, 40/59.urtetakoetan % 73raino eramanez. Hortaz, erdaldun hutsen taldea, mintzamenaren aldetik, guztiz gogortua eta elebakartua da.
- b) *Zerbait mintzatzeko direnak*. Talde honek, adinez adin doala, juxtu aurrekoaren kontrako ibilbidea egiten du: Ehuneko nahiko apal batetik hasi (% 22) eta % 40raino iritsi ondoren (10/14 urtetakoen taldean), % 7ra erortzen da (60 urtetatik gorakoan artean). 1986ko argazki finko honetan, badago lehen multzoetako igoera itxaropentsu hura, 1986an ondokoetan gora-segidarrik ikusten ez zitzaiona (artean goizegi zen), baina, agian, 14 urtetatik aurrerako baldintzak aldatuz gero gaztedi berriak ondoko urteetan gaindi

zezakeena (hipotesi hau ondoko Errolda eta Zentsuek frogatu beharko dute).

- c) *Ongi mintzatzen direnak*. Euskal mintzazaile zinez gaituek (“ongi” hitz egiten dutenek) talde erlatibo ziurra osatzen dute, % 20aren inguruetan edo, multzoz multzo. Baina, datu horren ondoan, azpimarratzekoa da lehen haurtzaroan gorakada bat badu horrek, ondoko multzoetan segurtatzen ez dena, hain zuzen lehenagotik egon ez zen euskal eskolatzeak euskalduntasun-portzentaiak bermatu ez zituelako (ez dezagun ahantz ez gabiltzala segidatasun kronologiko pertsonala duten datuekin, elkarren ondoan dauden adin-multzo ezberdinekin baizik).

3.1.2. *Euskarazko irakurmen-idazmenak (1986)*

Ondoko datuen esanahi erlatiboa nahiz balio objektiboa neurtzeko –berriz ere gogoraraziko diogu irakurleari– gogoan har dezagun Erroldak, honelako inkestetan besterik ezinean, hiztunek bere buruaz duten ikusmoldea ematen digula, eta datuok ez direla, beraz, guztientzako neurketa definitu eta arautu bakar baten arabera bildutakoak.

Hala ere, Erroldak dira gizarte baten azterketarako dauzkagun tresnarik unibertsalenak, eta aztergai diren herritar banako guztiengana iristen diren lanabes zabalena. Horregatik, Erroldan hizkuntz egoerari eta hiztunen iritziei buruz emandako erantzunak balio orokor handia dute, inondik ere.

Arestian euskararen ulermenari edo mintzamenari buruz esandakoen ondoan, Egiako hiztunen (euskaldun nahiz erdaldun izan) euskal irakurmena eta idazmena ezagutzeak interes kultural eta sozial argia du, kultura idatziarekiko gaitasun eta trebeziaren neurria ematen digulako (Errolda erantzulearen uste-galbahetik pasata, esan den bezala).

Honetan, euskararen egoera gutxitua nolakoa den jakiteko, ongi etorriko zaio irakurleari egiatarren artean, eta Donostian, edozein hizkuntzatako alfabetatugabeez 1975eko eta 1986 Erroldetan esaten zaigunarekin hemengoa alderatzea. Izan ere, lekutan dago euskaldungoaren egoera, nahiz eta hemen hiztunak berak esanak osorik sinetsi!

Goian euskararen ulermenari eta mintzamenari eskaini diogun laukiaren parean, beste hau da egiatarren euskal irakurmena eta idazmena deskribatzen dizkiguna:

Donostiako Egia Auzoa
EUSKARA IRAKURRI/IDATZIEN GAITASUNAK,
ADINAREN ARABERA (1986)¹⁴

<i>Adin-multzoa</i>	<i>Biztanl.</i>	<i>Euskara irakurri (%)</i>			<i>Euskara idatzi (%)</i>		
		<i>Deus ez</i>	<i>Zerbait</i>	<i>Ongi</i>	<i>Deus ez</i>	<i>Zerbait</i>	<i>Ongi</i>
1. 2/4 urtekoak	331	92	6	2	93	5	2
2. 5/9 urtekoak	787	54	23	23	55	23	22
3. 10/14 urtekoak	1.205	40	37	23	40	37	23
4. 15/19 urtekoak	1.347	44	36	20	45	36	19
5. 20/29 urtekoak	2.564	62	20	18	63	20	17
6. 30/39 urtekoak	1.682	70	14	16	72	14	14
7. 40/59 urtekoak	4.194	77	9	14	80	9	11
8. 60... urtekoak	3.131	75	8	17	78	8	14

Esan dugu: Irakurmenari eta idazmenari dagozkien portzentaien kideko zutabeak elkarren oso paretsuan doaz, eta idazlea irakurlearen atzetik joan ohi da; hau da, “deus ez”, “zerbait” bai edo “ongi” idazten dutenak adin-multzo eta gaitasun-maila bereko irakurleen atzetik joan ohi dira ehunekoetan. Adibidez, 2/4 urtetakoen artean gutxiagok daki euskara idazten (% 93) irakurtzen baino (% 92), edo gehiago dira zerbait irakurtzen dakitenak (% 6), idazten dakitenak baino (% 5).

Dena den, azken kasu hau izan ezik, zerbait dakitenen bi zutabeetako portzentaia berdinak dira adin-multzo guztietan, “zerbait” irakurle eta idazle direnen artean. “Ongi” ari direnen artean, ostera, irakurtzen/idazten bi puntutarainoko aldea egon daiteke, adin-multzoren batean (aldera bi “ongi” zutabeak).

Funtsean, lauki honetako daturik lazgarriena “deus ez”-ari dagokiona da: %92rekin hasitako zutabea, % 75ekin bukatzen da, tartean kasurik onenean eta adin-multzo bakar batean (10/14 urtetakoa) % 40ko alfabetatugabeko kopurua duenari (onena izan arren, izugarritzko kopuru altu hori duela esan nahi dut). Bizitza modernoan ez dago horrelako portzentaia larriak izanda, biziera sozial itxurosoa duen edo eraman dezakeen hizkuntzarik.

14. 1986ko Udal Errolda: “Población mayor de un año según conocimiento del euskera, edad y sexo [por Barrios: Egia]”. Datuen gain, geuk landutako laukia.

3.3. Lau gaitasunen alderatzea

Lau gaitasunen laukietako datuak alderatzen badira, begiragarriak frango idoroko dugu, gaitasunen ehunekoak nola aldatzen zaizkigun ikusteko baita. Era berean, hau da unea, Egian dugun hizkuntz gaitasuna bere kopuru absolutuetan ezagutzeko, portzentaiek duten erlatibotasunaren ondoan, ongi baitago zenbateko errealitate mukurra dugun jakitea ere.

3.3.1. Adin-multzokako ehunekoak

Irakurmen/idazmenen lauki hau aurrekoarekin (ulermen/mintzamenei dagokienarekin) alderatzen baldin badugu, badago zer miaturik Egiako hizkuntzaren. Jauzi handia edo nabaria dago beti ulermen-mintzamenen eta irakurmen-idazmenen artean, adibidez lehen adin-multzoan, hirugarrenean eta zazpigarrenean:

EGIATARREN HIZKUNTZ GAITASUN EZBERDINEN ALDERAKETA,
ADIN-MULTZOKA (%) (1986)¹⁵

Gaitasuna	2/4 urtekoak		10/14 urtekoak		40/59 urtekoak	
	Deus ez	Ongi	Deus ez	Ongi	Deus ez	Ongi
Ulermena	43	35	31	27	70	20
Mintzamena	48	30	35	25	73	17
Irakurmena	92	2	40	23	77	14
Idazmena	93	2	40	23	80	11

Zutabeetan, “deus ez”-ak goitik behera begiratzen baldin baditugu (hau da, gaitasun errazenetik zailenera pasatuz) eta hiru zutabeak elkarrekin alderatu, zera ikusiko dugu: aukeratu ditugun adin-multzoetan handituz doazela kopuruak haurretatik adinekoetara (1986ko urtean gaude: hortaz, aldi bereko balioak dira portzentaia horiek).

“Ongi” zutabeai so egiten baldin badiegu, gisa berean (baina zifrak larrietatik txikienera doazela), gero eta gutxiago dira gaitasun berrietara pasatzen direnak adin-multzo bakoitzean, nabarmenki lehen multzoan (normala da 2/4 urte izanik); hurrengo adin-multzoan daukagu orekarik berdinduena, “ongi” erantzuten dutenen artean (hortaz, lau gaitasunak pare-

15. 1986ko Udal Errolda: “Población mayor de un año según conocimiento del euskera, edad y sexo [por Barrios: Egia]”. Datuen gain, geuk landutako laukia. Portzentaia dira laukian dauden zifrak.

tsuan dabilta, 10/14 urtekoetan). Zaharrenetan (40/59 urtekoetan), “ongi” ari direnetan, portzentaia apalagoak ikusten ditugu aurreko adin-multzoan baino, eta gaitasun-maila ezberdinetan aski behera egiten dute portzentaiek (% 20k ulertzen du, baina % 11k bakarrik idazten).

3.3.2. *Gaitasun-zifra absolutuak, eta Auzo-arteko alderaketa*

Lau gaitasun horiek horrela, ehunekoetan eta adin-multzo hautatu batzuetarako, horrela deskribatu ondoren, galde daiteke Egian zein hiztun-kopuru absolutu dagoen hizkuntz gaitasun-maila bakoitzean. Zenbat dira Auzoan, 1986ko Erroldaren arabera, euskara ulertu, mintzatu, irakurri edo idazten dutenak. Jada ikusi ditugun portzentaiek atzetik zein hiztun-kopuru absolutu dituzten jakiteko balioko digu ondoko laukiak:

EGIAKO HIZKUNTZ GAITASUNAK: KOPURU ABSOLUTUAK (1986)¹⁶

<i>Ezagutza</i>	<i>Ukertu</i>	<i>Mintzatu</i>	<i>Irakurri</i>	<i>Idatzi</i>
Deus ez	8.790	9.301	10.170	10.469
Zerbait	2.824	2.775	2.513	2.496
Ongi	3.626	3.164	2.557	2.275

Goian, kopuru hauen ehunekoak iruzkintzean esandakoek honako ere balio dute. Informazio horiek osatzeko, zifra hauek eta goiko laukietakoak gogoan ditugula, argigarri izan daiteke beste zenbait Auzo donostiarren euskalduntasunarekin alderatzea, Egiak duen egoeraz hobeki jabetzeko. Horretarako, Alde Zaharra (euskaldun-ehunekorik handienetakoa duena), Antigua (bigarren mailako portzentaia altua duena), Gros (Egiarenetik hurbil duguna) eta Altza (euskalduntasun apalena duena) ekarriko ditugu hona:

16. 1986ko Udal Errolda: “Población mayor de un año según conocimiento del euskera, edad y sexo [por Barrios: Egia]”. Neuk landua.

GAITASUN ONEKO EUSKAL HIZTUNEN PORTZENTAIK, AUZOKA (%) (1986)¹⁷

<i>Gaitasuna</i>	<i>Alde Zaharra</i>	<i>Antigua</i>	<i>Gros</i>	<i>Egia</i>	<i>Altza</i>
Ongi ulertu	48	38	32	24	14
Ongi mintzatu	43	34	27	21	13
Ongi irakurri	34	26	22	17	10
Ongi idatzi	29	24	20	15	10

Auzo euskaldunenetik erdaldunagoetara zerrendatu ditugu aukeraturako Auzo horiek: gaitasun portzentaiarik jasoenak Alde Zaharrari dagozkio, eta Altzari txikienak, eta horrela, lau gaitasunei dagozkien ehunekoetan.

Auzoetako portzentaia horiek Donostiako portzentaia orokorrekin ere aldera daitezke: % 30 zen Donostian euskara ongi ulertzen zuena (1986), eta hurrengo gaitasun-ehunekoak aski jasoak ditugu (mintzatu: % 26; irakurri: % 21; idatzi: % 19). Horren arabera, Gros dago Donostiako portzentaia orokorretik gertuena, eta Egia, berorren puxka bat atzetik ageri da. Bestalde, laukian jaso ez ditugun arren, Egiaren atzetik dator beste zenbait Auzo euskal hiztun onen ehunekoetan (ongi ulertzen dutenak: Intxaurren, % 23; Bidebieta, % 17), baina badago goragotik doanik ere (*idem*: Herrera, % 37; Uria eta Martutene: % 34; Amara Berria: % 30, etb.).

1986ko Erroldaren bidez egin ahal izan dugun lehen hurbilketa honek badu Errolda berean, zehazkiago balioztatzeko informaziorik ere, hizkuntz tipologia zehatzago baten bidez egindakoa, eta honetaz ere zerbait azaldu beharra dago, Egiaren euskalduntasun maila eta kalitatea hobeki deskribatzeko.

3.3. Hizkuntz tipologiaren arabera deskribapena

Honainokoetan 1986ko egoera lau gaitasun-moten (ulertu, mintzatu, irakurri, idatzi) eta hiru gaitasun-mailen (Ongi/Zerbait/Deus ez) arabera behatu dugu. Hau dena, ordea, xehetasun hobeagoz ere begira liteke, eta hori egin nahi izan da, orain ikusiko dugun hiztun-tipologiaren bidez.

17. *Ibidem*: id. Neuk landua.

3.3.1. Erabilitako hiztun-tipologia

Biztanlegoaren gaitasuna zehazkiago ezagutzeko gaitasunen tipologia mailakatu bat erabili da, hiztungoaren gaitasuna bere osoan eman dezan. Horretarako hiztunak zazpi egoera-tipotan banatu dira, ondoko laukia-
ren arabera:

ERROLDAN ERABILITAKO HIZTUNEN TIPOLOGIA (1986)

1. Tipoa	Euskaldun alfabetatuak: Euskara ongi ulertzen, mintzatzen, irakurtzen eta idazten dutenak
2. Tipoa	Euskaldun erdi-alfabetatuak. Euskara ulertu eta mintzatu ongi egiten dute; irakurri eta idazteko zailtasunak dituzte.
3. Tipoa	Euskaldun alfabetatugabeak: Euskara ulertu eta mintzatu ongi egiten dute, baina ez dute irakurri eta idazten deus.
4. Tipoa	Ia-euskaldun alfabetatuak: Ongi edo nekez ulertzen dute euskara, hitz egin nekez, eta irakurri eta idatzi ongi edo nekez egiten dute.
5. Tipoa	Ia-euskaldun alfabetatugabeak: Ongi edo nekez ulertzen dute euskara, nekez hitz egiten, eta ez dute irakurri eta idazten deus.
6. Tipoa	Ia-euskaldun pasiboak: Euskara ulertu ongi edo nekez egiten dute, baina ez dute hitz egiten.
7. Tipoa	Erdaldunak: Euskara ez dute deus ulertzen eta hitz egiten.

Tipologia argigarriago honi heldu aurretik, ez da lekuz kanpo egongo Donostiaz eta Egiaz argazki larria eta urrunagoko bat gogoan izatea, gero-ago emango direnen atariko bezala.

3.3.2. Egia-Donostietako hiztun-talde nagusiak

1986ko Erroldan aintzakotzat hartutako egitarren kopurua 15.240 lagunekoa izan zen (betiere urtebetetik gorako bizilagunak, puntu honetan hiztuntasunari buruz ari baitzen Errolda). Zazpi moldetako tipologia horretatik hiru talde nagusi egin nahi izanez gero, lehen begiratu batean deigarri diren ezaugarriak zifra gutxi batzuetan eman daitezke.

Laukian aurkeztutako zazpi hiztun-tipo horiek ahantzi gabe, hiru taldetara baldin bagatoz eta Hiriko datu orokorrekin alderatuz, hona nola zegoen banatuta Auzoan Egiako hiztungoa:

Donostia eta Egia auzoa:BEREN HIRU HIZTUN-TALDE OROKORRETAN (1986)¹⁸

<i>Hiztun-taldeak</i>	<i>Egia</i>	<i>(%)</i>	<i>Donostia</i>	<i>(%)</i>
Euskaldun osoak (1-2-3. tipoak)	3.164	% 21	45.829	% 27
Ia-euskaldunak (4-5-6. tipoak)	3.286	% 21	40.200	% 23
Erdaldun hutsak (7. tipoa)	8.790	% 58	85.646	% 50

Donostiaz eta Donostiako Auzo batez ari garenez, bestelako iruzkinik egin aurretik, ongi etorriko da euskal Hiriburuen artean Donostiak duen euskaltasun-lekua zerbait argitzea. Guztion arteko alderaketa egiten hasi gabe, Bilboko egoerarekin alderatuko dugu Hiriburu giputzekoa.

Bilboko euskaltasunaren gainetik zegoen Donostia, hemen ageri diren ehunekoetan, eta kasuren batean baita kopuru absolutuan ere. Honela, Bilboko euskaldun osoak Donostiakoak baino gutxiago ziren 1986an, kopuruz (33.956) bezala ehunekoaz (% 9), ia-euskaldunak kopuruz nabarmenki Donostiakoaren gainetik geratzen ziren bitartean (76.042), eta portzentaiaz azpitik (% 20,32). Erdaldun hutsak, ostera, garbiki gehiago ziren Bilbon, Donostian baino (264.209: %70)¹⁹.

Donostiako datu orokorretan Egiak duen euskaltasun-maila Hirikoaren zerbait atzetik ageri zaigu 1986an: alde batetik, erdaldunek portzentaia handiagoak dituzte Auzoan Hirian baino (Egiak % 58, Donostiako % 50aren ondoan), eta euskaldun eta ia-euskaldunetan, ostera, ehuneko apalagoak ditugu (% 21, bi taldeetan), Donostia gorago ageri zitzaigun bitartean (% 27 eta 23).

Euskaldun osoen tipoa talde nahiko segurua da (betiere ezagutzaz ari gara hemen), baina, ikusi dugu, adin-multzoetan gora egin ahala, bigarren taldera zerbait lerratzeke joera zuela. Erdizkako euskaldunen edo erdi-euskaldunen taldea, berriz, zalantzaz betetakoa da: errazki egin dezake erdaldunen aldera, adin-piramidean gora egin ahala. Hirugarren taldea,

18. 1986ko Udal Errolda: "Población mayor de un año según conocimiento del euskera, edad y sexo [por Barrios: Egia]". EUSTAT (1988): *Hizkuntza eta euskara. Euskadiko KA. ko 1986ko biztanleen Udal Errolda*. Vitoria-Gasteiz: Eustat. 111 (Kike Amonarri-ek eskuratutako Hiriko datuak). Kalkuluak neureak dira.

19. Ibidem: kalkuluak neureak dira.

erdaldunena, segurua da, oso berean finkaturik dago; hala ere, esan behar da, Errolda honetan taldearen izaera hori ezagutzen dugula, baina ez, ordea, erdaldun horien euskararekiko pentsamoldea, jarrera pertsonala eta zenbait garrantzizko erabakitan (haurren hezkuntzan, adibidez) duten jokabide praktikoa.

3.3.3. *Hiztunen ama-hizkuntza eta tipoen banaketa*

Laukian hiru talde nagusitara soildu dugun informazio hori, komeni da xehetasun hobez biltzea ere. Argitasun handiago horren aldera, eman dezagun hemen zazpi hiztun-tipo ezagunak nola ageri zaizkigun gure Auzoan, hori ama-hizkuntzaren datuarekin gurutzatuz:

EGIA: HIZTUN-TIPOEN BIZTANLE-BANAKETA,
AMA-HIZKUNTZEN ARABERA (1986)²⁰

<i>Hiztun-tipoa/Ama-hizkuntza:</i>	<i>Eusk.</i>	<i>Gazt.</i>	<i>Biak</i>	<i>Beste</i>	<i>Ez dak.</i>	<i>Orotara</i>
1. Euskaldun alfabetatuak	1.111	586	564	9	0	2.270
2. Euskaldun erdi-alfabet.	462	117	86	0	1	666
3. Euskaldun alfab.gabeak	133	41	54	0	0	228
4. Ia-euskaldun alfabetatuak	116	1.645	167	14	0	1.942
5. Ia-euskald. alfab.gabeak	128	599	99	7	0	833
6. Ia-euskaldun pasiboak	41	440	22	8	0	511
7. Erdaldunak	87	8.292	89	249	73	8.790
Orotara	2.078	11.720	1.081	287	74	15.240

Laukian hiru balio hartzen dira aintzakotzat: Auzoa, erantzulearen ama-hizkuntza eta euskararekiko duen hiztun-tipoaren osotasun-maila. Ama-hizkuntza euskara, gaztelania, biok nahiz besterik izan daiteke (eta badira gutxi batzuk xehetasun hori ematen ez dutenak). Inkestatua da erantzule Erroldan, eta bakoitzak bere buruaz duen iritzia ematen du (alfabetatua den ala ez, etab.: azken buruan, bere burua zein tipotako hiztuntzat daukan adierazten digu).

1. *Euskaldun alfabetatuak*. Bere burua “euskaldun alfabetatutzat” dutenak ez dira denak eta bakarrik ama-hizkuntza euskara dutenak: hor daude gaztelania ama-hizkuntza duten 586 lagun, edo alde

20. 1986ko Udal Errolda: “Población mayor de un año según conocimiento del euskera, edad y sexo [por Barrios: Egia]”. Neuk landua.

horretatik euskara eta gaztelania ere ama-hizkuntza izan duten beste 564 lagun. Orotara, 2.270 dira euskaldun alfabetatuak.

2. *Euskaldun erdi-alfabetatuak*. Ez da, kopuruz, talde mezprezagarrria (666), eta aurreko taldearekin batzen badugu, nolabait alfabetatutakoak ia hiru milara iristen dira Egian. Kontzeptuaz zalantzak izan baldin badaitezke ere, gogoan hartzekoa da tipotalde hau.
3. *Euskaldun alfabetatugabeak*. Ez da kopuru handia (228), eta galdetzekoa da euskaldunok geure buruaren alfabetakuntzaren listoa non jartzen dugun, eta euskarari opa diogun alfabetatze jatorra erdarari ezagutzen diogunaren paretsukoa den ala ez.
4. *Ia-euskaldun alfabetatuak*. Talde berriz ere ugaria da, eta bi muturren arteko (euskaldun alfabetatuen eta erdaldunen arteko) erdiko erpina da (1.942 lagun). Hitzun-molde honek, hala ere, anbiguitateren bat badu, bere hizkuntz dinamikari buruz: erdi-euskalduna denez, erdaldunetara errazegi lerra daiteke; edota, alfabetatua izaki, goiko euskaldun (erdi)alfabetatuen multzoak indarberri ditzake.
5. *Ia-euskaldun alfabetatugabeak*. Gogoan hartzeko moduko taldea da, kopuruz (833), baina bere euskalduntasuna oso ahula gerta daiteke, alde bietatik maila apala baitu (hizkuntza ulermen-mintzamenetan, eta irakurmen-idazmenetan). Hala ere, ez da guztiz pasiboa, eta hori du bere itxaropen-arrazoirik onena, euskararantz lerra dadin.
6. *Ia-euskaldun pasiboa*. Euskalduntasunaren mailarik apalenean gaude kasu honetan, eta kopuru estimagarria da (511). Inguruko euskaldunak erdaraz jardutera ez bortxatzeko balio izan beharko luke hitzun-molde honek, batez ere belaun berrienganako transmisioa eragotzi ez dezan.
7. *Erdaldunak*. Euskararekiko duten hizkuntz ezagutzaren urruntasuna ematen du Erroldak; baina gainerako datu positibo nahiz negatiboak ere ezagutzekoak lirateke, noski: jarrera tolerantia, interesatua, zalea, edota kontrako jarrerak haurren hezkuntzan, lagunartean, lantegian, etab. Bistan da, oso garrantzizko taldea dela hau, besterik ezean bere kopuru handiagatik (8.790).

Egiako euskaldungoaren argazki hori, Euskal Herri osoko argazki tipologiko berarekin alderatu nahi baldin bada, eta Egiako hiritartasuna aintzakotzat harturik hiri-baldintza hori dutenekin alderatuz, ondoko lauki hau jaso dezakegu, Auzo honen nortasuna bere leku erlatibora ekartzeko:

EGIA ETA EUSKAL HERRIKO HIRIALDEAK:
HIZTUNEN TALDE TIPOLOGIKOEN PORTZENTAIK (%) (1986)²¹

<i>Hiztun-tipoak</i>	<i>Euskadi</i>	<i>Hirialdeak</i>	<i>Donostia</i>	<i>Egia</i>
1. Euskaldun alfabetatuak	16	12	19	15
2. Euskaldun ez-alfabetatuak	2	2	2	4
3. Euskaldun partez alfabetatuak	7	4	6	2
4. Ia-euskaldun alfabetatuak	11	13	13	13
5. Ia-euskaldun alfabetatugabeak	4	4	6	6
6. Ia-euskaldun pasiboak	3	3	4	3
7. Erdaldunak	57	62	50	57

Euskadi, Errolda honetan, Hiru Probintziak dira (Euskadiko Erkidegoa), eta bere barne daude, noski, landa-aldeak bezala hirialdeak ere, herri txiki eta hiri handi. Agerian dago Hiriak bakarrik hartuta baino euskaltasun jasoagoa dutela Hiru Herrialdeek, hain zuzen landa-aldeak euskaldunago izanik, hirietako portzentaia apalagoak jaso egiten baitituzte, euskaldunen eta ia-euskaldunen ehunekoak batuta % 43 izateraino (% 57 erdaldunei kontrajarrita).

Hirietan, ordea, ez dago horrelakorik. Erdaldunek bost puntu gehiago dituzte hirialdearteko ehunekoan (% 62), Erkidegoko portzentaia orokorrean baino alegia. Hala ere, gure Hiriburuen artean, Donostia da euskaldunena duguna, Hirietako euskal ehunekoak ez ezik Erkidegoko orokorra bera ere hobetuz, eta, praktikan, datu guztietan ondoko beste zutabeetako denak edo hobetuz. Erdaldun hutsak % 50era jaisten dira Donostian; hortaz, euskaldunak eta ia-euskaldun donostiarrak % 50 dira.

Egiara gatzela, Auzoa –espero zitekeenez– ez da Hiriko euskaldun-tasun jasora iristen, eta zerbait beheragotik ikusten dugu: % 15 da euskaldun osoa Egian (Hirian, oro har, % 19 den bitartean), eta erdaldun hutsak % 57 (Hiriko % 50a baino aski goragotik). Hala ere, esan beharra dago, Egiak Erkidego Autonomikoko egoera ia bertatik bertara ispilatzen duela 1986an: ez dago Auzoko eta Erkidegoko zutabeak alderatu baizik, hori ikusteko.

21. EUSTAT (1987): *Euskadiko K. A. ko 1986ko Errolda. Emaizta estatistikoaren aurre-berriak*. Vitoria-Gasteiz: Eustat. 21; EUSTAT (1988): *Hizkuntza eta Euskara. E. A. ko 1986ko Biztanleen Udako Errolda*. Vitoria-Gasteiz: Eustat. 111; EUSTAT (1993): *Hezkuntza eta Euskara*. Vitoria-Gasteiz: Eustat. 113. Bi urtetik goragokoak hartu dira aintzakotzat; alfabetatzean, ostera, lau urtetik goragokoak.

Bukatzeko, esan dezagun hamar urtetako aldakuntza zenbait azpimarragarria izan dela Donostian: erdaldun hutsen portzentaia zerbait behera etorri zen (1981ean, % 51, eta 1991an, % 46), aldi berean euskaldun alfabetatuak %12 izatetik % 20 izatera iritsiz, gainerako hiztun-tipoetan ere ehunekoak eutsi edo hobetzen ziren bitartean²².

Oro har, Egian bizirik zegoen euskara (1986), Euskal Herri osoko euskaldunen batezbestekoraino iritsi gabe, baina abantaila eta arrisku handi batekin: Hiriburu batean aurkitzen da, eta gero eta biztanleria bertakotuagoan (ez dirudi, berehala behintzat, erdal etorkin berriek hartuko dutenik), eta garai batean ez bezala, hezkuntza sistema elebiduna eskueran duela. Horrenbestez, bideragarri ere izan daiteke euskara hiritartu bati bide ematea. Segur aski ondoko Erroldetako datuek berretsi baizik ez dute egingo datu hau (betiere galdera isil batekin: Noiz arte, eta noraino, iritsi ahal izango da euskaldungoaren modernotze-ibilera hori? Helduko ote da hizkuntz normalizazioak eskatzen duen arrastora?).

Auzoan euskararen alde lanean dihardutenek erantzukizun nabaria dute bertan, estatistika hotzeko giza taldeok identifikatzen, sustatzen, xede kultural eta sozial berriak ematen, Egiaren betiko euskal nortasunean etorkizuna txertatzen. Praxi gidatzaile egoki batek hartu beharko du horren ardura, egitarren borondateak irabazi eta beroriei euskararen protagonismoa pasatzeko.

Esan bezala zeuden gauzak Auzo honetan 1986an; baina hobera egitea zerbait lehenagotik zetorren, euskararen aldeko ahalegin sozial eta ofizialak lehentxeago hasi zirenetik edo, eta aldabide horrek bere segida izan du ondoko urteetan.

4. Egiako hizkuntz bilakaera (1981-1996), zenbait daturen argitan

Aurreko orrialdeetan saiatu gara, 1986ko urtea adibide egokitzen harturik, Egiako deskribapen soziolinguistiko orokor bat eskaintzen, betiere funtsezko zenbait datu ekarriz. Hizkuntz gaiari honi dagokion beste kapitulu honetan ez gara sartuko 1991 edo 1996ko deskribapen osoak egiten. 1986koarekin lehen hurbilketa orokor baterako aski informazio emanik geratu dela pentsatu nahi dugu. Horregatik, beste jite batean helduko zaio gaiari berehalako orrialdeetan.

22. SIADECO (1986): *Euskara Donostian. Azterketa soziolinguistikoaren laburpena*. Donostia: Euskararen Udal Patronatua. (1981eko datuak: [18]; eta 1991rako: Eustat 1993: 113. Hiztun-tipo bakoitzeko datuak honela dira, hurrenez hurren 1981/1986/1991etarako: 1) 12/19/20; 2) 2/2/2; 3) 8/6/6, 4) 15/13/15; 5) 8/6/6; 6) 4/4/5; 7) 51/50/46.

1991ko nahiz 1996ko datuen bidez bi gauza egin nahi ditugu: a) Lehenik, Egia, Donostian eta bertako beste Auzoen artean hobekixeago lekutu, eta b) Aurreko kapituluan esandakoei argibide osagarri batzuk gehitu. Azkenik, beste aurpegiera bat bilatuz, gertatutako aldakuntzei begiratu diakroniko bat ematen saiatuko gara, bere osotasunean ez bada, datu hautatu batzuen bidez, behintzat. Honetarako 1981etik honako argibide batzuk erabiliko ditugu.

4.1. Egia-Donostietako hiztun-talde nagusiak

1986rako, aurreko orrialdeetan ikusi dugu hiru talde orokor hauen esanahia, eta bakoitzari zegozkion kopuru eta portzentaiak. Bost urte geroagoko datuak dakartzagu orain hona.

DONOSTIA ETA EGIA: BEREN HIRU HIZTUN-TALDEAK
(Kopuruak eta ehunekoak, 1991)²³

<i>Hiztun-taldeak</i>	<i>Egia</i>		<i>Donostia</i>	
Euskaldun osoak (1-2-3. tipoak)	3.013	22,06	46.652	27,33
Ia-euskaldunak (4-5-6. tipoak)	3.523	25,78	43.988	26,10
Erdaldun hutsak (7. tipoak)	7.126	52,16	78.517	46,57
Orotara	13.662	100,00	168.602	100,00

Bi urte eta gehiagoko biztanleak

1996ko Erroldaren gain egindako azterketan, 1991ko talde hauen kidekoak dira “euskaldunak”, “elebidun hartzaileak” eta “erdaldun elebakarrak” bezala birdefiniturikoak. Definizioen hurbiltasunagatik kidekotzat emango ditugun taldeok (1981eko tipologia, eta 1996koa, alegia) elkartuta ondoko lauki hau izango genuke datuen bilakaera ikusteko:

23. 1991ko Udal Errolda: “Bi urtetik goragoko biztanleen euskara-maila, adinaren arabera, auzoz auzo: Egia”, in: GAZTERIA SAILA (1997): *1996ko biztanleen Udal Erroldaren ustiaketa (eta informazio gaurkotuagoa ez dugun gaietarako, 1991ko zentsuarena)*. Donostia: Donostiako Udala. 22, 54. Hemen aintzakotzat hartutako Donostiako biztanle-kopuru osoa 168. 602koa zen, eta, batutzeke, horrelaxe eman dugu laukian; hala ere, esan behar dugu laukia osatzeko, besterik eskura ezean, zatikako hiru kopuruak ehunekoetatik ateratakoak direla hemen, eta berauen zinezko batuketa osoa 169. 157 da. Ehunekoak aipatutako iturritik jasoak dira, ordea.

GAITASUNAREN-BILAKAERA (DONOSTIAN ETA EGIAN, 1981-1996)²⁴

<i>Urtea</i>		<i>Euskald.</i>	<i>Eleb.hartz.</i>	<i>Erdald.</i>
1981	Donostia	21,4	23,6	55,0
	Egia	—	—	—
1986	Donostia	26,0	19,7	54,3
	Egia	20,6	18,5	60,9
1991	Donostia	27,3	20,8	51,9
	Egia	21,9	20,8	57,2
1996	Donostia	32,6	20,7	46,8
	Egia	29,5	18,5	52

Bost urte eta gehiagoko bizilagunen arteko datuak

Aurreko estatistiketan ikusitakoen ondoren, hemengo zifrek ez gaituzte sobera harrituko: Donostiako datuen zerbait azpitik ageri zaigu Egiako euskaltasunaren egoera. Urtean urteko egoera alderatu horien ondoan, azpimarratzekoa da Donostiako Hiriak eta Egiak beren aldetik daramatzaten bilakaera-erritmo ezberdinak.

Donostian euskaldunen portzentaia azkarki indartu da, datu horien arabera, hamabost urte horietan: 1981ean, biztanleetako %21,4koa zen Donostian euskaldunen portzentaia; 1996an, ostera, zifra hori %32,6 iza-tera pasa da. Aldakuntzan, ba, Donostiako euskaldunek, betiere ezagutzaren aldetik, %11,2 puntu irabazi dituzte hirian.

Hemen aintzakotzat hartzen den “Egia”-ren 1981eko berririk ez dugu eskura (esan bezala, Siadeco-ren azterlanak izen horrekin beste eremu zabalago bat izan baitzuen gogoan); hurrengo bost urterokoetan ikus daiteke Auzoko egoeraren hazkundeak nola egin duen gora, erritmo azkarragoz, gainera, azken urteetan: %20,6 zen euskaldun osoa 1986an, eta %29,5 hamar urte geroago. Atzera-beharraren joera balaztaturik dago, ba, Auzoan, eta indarberritu ere egin da euskaldungoa, hizkuntz gaitasunaren ehunekoaren aldetik.

24. JAURLARITZA (1997): *II. Soziolinguistikazko Mapa*: Vitoria-Gasteiz: Eustat. II, 506; III, 105.

Horrela, ondorengo laukian deskribatuko den egoerak etorkizunean hobera egin dezakeela pentsa daiteke, eta betiko mintzatzaile-galerei hesiren bat jartzen asmatu dela, orain-oraingoz. Ikus dezagun, ba, zein zen galera berrietatik babestuagoa dugun Auzoko egoera hori 1991n.

4.2. Euskararen ezagutza Egian, adinen arabera (1991)

Goian emandako sailkapen orokor hori adin-multzoka begiratu nahi bada, ondoko laukian du irakurleak horretarako aukera. 1986rako ikusita daukagu hau bera, baina han euskararen ezagutza lau esparrutan banaturik ageri zitzaigun (binaka: ulermen-mintzamenak, irakurmen-idazmenak); hemen, berriz, hiru hiztun-talde orokorrak dira adinarekin gurutzatzen ditugunak:

Egia Auzoko

EUSKARAREN EZAGUTZA-MAILAK, ADINAREN ARABERA (%) (1991)²⁵

<i>Adin-multzoak</i>	<i>Biztanleak</i>	<i>Euskaldunak</i>	<i>Ia-euskald.</i>	<i>Erdaldunak</i>
2/4 urtekoak:	269	28,25	42,01	29,74
5/9 urtekoak:	452	54,20	30,31	15,49
10/14 urtekoak:	721	37,45	43,27	19,28
15/19 urtekoak:	1.100	28,73	46,94	24,36
20/29 urtekoak:	2.342	22,97	37,87	39,15
30/39 urtekoak:	1.785	17,92	29,57	52,21
40/59 urtekoak:	3.528	15,27	18,33	66,40
60... urtekoak:	3.465	20,31	11,02	68,67
Orotara	13.662	22,06	25,78	52,16

Bi urtetik goragoko biztanleak

Ezagutza, esan dugu, bere orokortasunean begiratzen du lauki honek (baina estatistikoki, gizarteko adin-multzo guztiak jaso gabe); alegia, lehenengo bi hiztun-taldeetan hirukote bana bilduz: hots, “euskaldunak” = 1-2-3. tipoak dira, eta “ia-euskaldunak” = 4-5-6. tipoak. Hortaz, deskribatuta daukagun tipologiaren arabera irakurri behar da hemengo informazioa, hau da, tipo-multzo hirukoitz bakoitzean ezagutza-maila hori hirukoteko gutxieneko ezagutza-mailaren gainetik ezarriz. Horren ara-

25. Gazteria Saila 1997: 54, 55. Laukiko portzentaia partzialak geuk landuta. Bi urtetik goragokoen datuak dira, beraz. “Euskaldunak”: tipologiako lehen hirurak (1-2-3); “Ia-euskaldunak”, ostera, hurrengo hiru tipoak (4-5-6). “Erdaldunak”, erdaldun hutsak dira.

bera, laukiko “euskaldunek” gutxienez euskara ulertu eta mintzatu ongi egingen dute, baina ez dute denek irakurri eta idazten, eta alfabetatu gabeak dira.

“Ia-euskaldunei” buruz neurri-molde bertsua erabili behar da: ia-euskaldunetakoek tipo-hirukoteko (4-5-6) ezagutza-mailarik apalenetik gorako gaitasuna dute euskaraz. Hau da, ia-euskaldunak gutxienez euskaldun pasiboak dira (6. tipoa), eta hainbat hitzun gaitasun horren gainetik dabil (4-5. tipoa). “Erdaldunak”, aipatuta ditugun erdaldun hutsak dira hemen ere.

Orotara ditugun ehunekoaren arabera (13.662 bizilagun gogoan izanik), Egiako euskalduntasunak hobera egin zuen 1986tik 1991ra: “Euskaldunak” puntu bete gora egin zuten (orain, % 22,06; 1986an, %21); baina “ia-euskaldunak” dira aurrera-pauso nabarmenagoa izan dutenak: % 21etik ia % 26raino igoz. Azkenik, guztiaren ondorioz, erdaldun hutsen portzentaia jaitsi egin zen nabariki, elebitasun errotuago baten mesedetan (% 58, 1986an; % 52,16, 1991n).

Zer pentsa horretaz guztiaz? Ohartzekoa da, euskaldun osoen taldeak gehiagora egin duela, noski, eta euskaldungoaren kasik betiko galeren ondoan suspergarria dela datu berri hau, galdu ordez irabazi egin baitugu euskaldun osotan. Horren ondoan, hala ere, galdetzekoa da ia-euskaldunen gorakadak nolako etorkizuna izan dezakeen, hau da: ia-euskaldunek (hizkuntzaren gaitasuna erdizka bakarrik dutenek) zenbateraino daukaten segurtaturik beren euskal leialtasuna, nahitaez gizarteko erdaren zamapean egonik. Gorago ere azpimarratu dugu gure kezka hau, erdara hutsera lerratzeko arriskua bertantxe baitu, oro har, ia-euskalduna denak.

Labur beharrez, hemen ez gara iruzkin gehiagotan sartuko, baina irakurleak, nahi izanez gero, 1986ko adinaren araberrako, euskararen ulermen-mintzamenei dagokien laukiko datuekin aldera dezake lauki honetako datu-zerrenda. Adinez adin, han “ongi” eta “zerbait” zekitenak hemengo “euskaldun” eta “ia-euskaldunekin” erkatuz, batez ere adin-multzo taldeetan interesgarria gertatzen da konparazio hori.

4.3. Egiako euskalduntasuna, Donostiako Auzoen artean (1991)

Ikusita daukagunez, Donostiako Auzoek, beren historia eta egitura demografikoaren ondorioz, euskalduntasun-maila eta molde ezberdinak dituzte. Honainoko orrialdeetan saiatu gara, Hiri osoko datuen argitan, Egiako euskalduntasuna batik bat zenbatekoa den erakusten.

1991ko Erroldaren datuetatik begiraturik, ondoko eskailera hau molda daiteke, Donostiako euskaldun osoen (1-2-3. tipoen batuketan) ehunekoak Auzo bakoitzari emanez. Ikus dezagun, ba, Egiari zein leku dagokion guztien artean.

EGIA ETA BESTE AUZOETAKO EUSKALDUNEN PORTZENTAIK (1991)²⁶

> % 40 euskaldun		% 40-% 30 euskald.		% 30-% 20 euskald.		< % 20 euskald.	
Igeldo	59,9						
Añorga	53,4						
Parte Zaharra	41,7						
Ibaeta	40,6						
		Mirakontxa	37,5				
		Antigua	35,1				
		Herrera	32,9				
		Aiete	32,4				
		Martutene	31,4				
		Erdialdea	30,9				
				Ulia	29,4		
				Loiola	28,1		
				Gros	27,6		
				Amara B.	27,2		
				Amara Z.	24,4		
				EGIA	22,1		
				Intxaurreondo	22,0		
						Bidebieta	18,7
						Altza	15,9

Euskal Herriko Hiribururik euskaldunenaren barnean horrela banatzen dira Donostiako Auzoak. Esan beharrik ez dago (ikusita baititugu hori erakusten diguten datuak) Egia bere euskalduntasunaren apalean ere ez dagoela hain gaizki bere euskalgintza sendoago bati heltzeko, nahiz eta eskeilara honetan oso behean agertzen zaigun.

4.4. Orokorki, Egiako iragan linguistikoaz

Egia (izen honek izandako esparru zabalean) betidaniko Auzo donostiar euskalduna izan dugu, biztanlez eta lurrez. Mende honen lehen hamarkadetan hasi zen hori aldatzen, eta 1936ko gerrate ondoren bizkortu zen alda-joera hori, gerraren beraren ondorioz baino areago, ordutik aurrera azkartutako politikak eta kanpotarren migrazioak eraginda.

Hizkuntz trukaketaren gertabidean, etorritakoen borondate erabakiak baino ezarrita zegoen egoera sozio-ofizialak du deseuskalduntzearen (edo hobeki: etorritakoen euskalduntze-ezaren) erantzukizuna: Eskola egokirik

26. Gazteria Saila 1997: 4. Planoa.



Aitor Ikastola. Egia ez zaio arrotza gertatu azken hamarkadetako euskalgintzari, eta auzotarrek gisa ezberdinetan heldu diote euskara indartzeari, belaun berriei horretarako erraztasun hobeak sortuz ere bai. Ikastola da horren adibide bat.

eza, hiztongo ahulenari ezartzen zitzaizkion baldintza txarragoak, Euskal Herrian oro har hiriztatzeak ezarri izan duen mende honetako erdalduntze-prozesua. Abiapunturik euskaldunena izanik ere, Egiak ezin izan du kontra-zama hori tente eraman, eta baldintza larri haiek abaildu dute.

Batez ere 1945-1975. etako hiru hamarkadetan egin du atzera euskarak, Egiako bere ehunekoetan. Hala ere, ezingo da ahantzi, aldabide horretako unerik txarrena ozta-ozta igarota zenean (1981), Egiak bere garairik euskaldunenetan baino euskaldun-kopuru handiagoa zuela (1887ko biztanle euskaldun elebakar haiek –milaren bat pasatxoak– 3.164 euskaldun oso bilakatu baitziren 1981ean).

Azken urte horretatik honakoak (1998) ongi begiratzea merezi du, zalantzarik gabe. Beharbada, gure aldeko koiuntura batera pasatzen ari gara, ikusi ahal izan ditugun datuek iradokitzen digutenez. Hala ere, elebiduntzeko olatu berria noraino iritsiko da? Urte batzuen buruan, adin-multzo eta sektore ezberdin guztiak ongarriztatuko ote ditu? Eta haur-gazteetan lortutako euskalduntasun-maila aski izango ote da, batik bat erdalduna dugun gizartean eta berorren hiriko moldeetan, erdaltasun berdintzaileari gaina iraunkorki hartzeko?

Zalantzarik gabe, egiatarren hizkuntz kontzientziak, jarrerak eta borondateak dute hemen hitza. Hori dena nahikoa ez izanik ere, hori gabe zaila, eta agian ezina, izango da Egia berreuskaldunduaren helmugara iristea.

Egiatarrek arrazoi anitz dute beren historian, Auzoko guztien euskal ondarea gorde eta indarberritzen ahalegintzeko. Eta Egiak lan horri, beste Donostiako zenbait Auzok baino baldintza zailagotatik ekin behar baldin badio, eskubide du euskal kulturgintza hau sustatzeko diskriminazio positiboagoa eskatzeko ere. Hori, bai, lana burutu, kanpotik bakarrik ezingo dela burutu ongi jakinda, noski.

AZKEN BEGIRATUA - CONCLUSIONES

La historia de las ciudades suele mostrar rostros físicos variados; son testigos de ello los planos de las mismas. Esa pluralidad de formas refleja los condicionantes topográficos de cada caso y las formas de vida ciudadana de sus habitantes.

Pero la población acogida a los grandes núcleos urbanos vive gran parte de su cotidianidad, no genéricamente en “la ciudad”, sino en espacios y comunidades barriales más acotados. Las páginas precedentes, sin llegar a ser una historia total, han querido mostrar aspectos sustanciales de un caso de éstos, el del Barrio donostiarra de Egia.

A lo largo de los siglos, tan donostiarras han sido las entidades de población más o menos dispersas del territorio municipal abierto, como el núcleo urbano que lo ha gobernado e incluso simbolizado en su conjunto. Queremos decir que San Sebastián fue una y múltiple, como en buena parte lo es hoy.

La apertura de la muralla y los ensanches sucesivos no terminaron de dar forma acabada a la nueva ciudad; han sido los Barrios los que, haciéndose desde sí mismos y con el estímulo del centro histórico ampliado de Donostia, han generado la fisonomía final de la ciudad. El relativo policentrismo urbano que eso supone merece ciertamente la atención del observador.

Por otra parte, para una masa poblacional importante, la historia personal de cada cual (tanto en la etapa pre-urbana como más tarde) ha sido vivida fundamentalmente en las periferias de barrio, lo que supone una experiencia comunitaria de significado propio.

En ese contexto, las dinámicas de continuidad y cambio presentan características que pueden ser notablemente diversas de las del núcleo central de la ciudad: ritmos de cambio específicos, formas de relación personal y colectiva caracterizadas de otro modo, protagonismos barriales originales, etc.

En esta breve historia de Egia hemos podido observar algunos de estos protagonistas –físicos o humanos– que “han hecho Barrio”, desde las viejas marismas que dieron paso a los cultivos o los caseríos que se reconvirtieron también, al Duque de Mandas que dejó en herencia un Parque o

los franciscanos que forjaron mentalidades; desde los antiguos frontones tan queridos (1877...) y el olvidado Velódromo (1888) hasta el más reciente Campo de la Real...

Es imposible entender a las generaciones pasadas y presentes de Egia sin su Barrio, o mirándolos tan sólo (o casi) desde el Centro, que es a su vez otro Barrio.

Y a la inversa: los egiatarras, protagonistas una vez más, bien saben en qué medida se benefician hoy de la dinámica urbana general de San Sebastián, al acoger mejoras cualitativamente importantes, observando crítica y constructivamente las propias iniciativas y las que se les proponen desde los intereses más generales de la ciudad.

Ciertamente, los últimos treinta años no han sido en Egia los menos fecundos en reformas e innovaciones, y merecen observarse en ese retrovisor que es su historia. Aquí se ha hecho un modesto esfuerzo en esa dirección.

1. Mundua ezagutzeko bidaiaren bat hasi nahi dugula eta, hiri handi nahiz txikien planoak eskuratzean, gauza bat ikusten dugu argi: munduko hiri eta herriek beren berariazko soslaia fisiko ezberdinak dituztela. Batzuetan ibai eta kamino-kale mehar baten inguruetan luze-luze eginda ageri dira, bestetan katedral baten bueltan bildu-bilduta, etxeak bertara apropos metatu balira bezala. Hiriak inoiz izar gisara zabaltzen dira, olagarro bailiran kanpora-bideetan hedatuz... Denetarik dago, bada, munduan.

Hirietako ezaugarri fisiko orokor horiek, ordea, ez dituzte berehala erakusten hiri-barneko bilgune bereziak, auzoak, kale-lagunarteak, bertako jendeek izan ohi dituzten bizigune errealak, hiritarrak ez baitira Hirian bizi, halako eta bestelako auzotan baizik, historia pertsonala eta bere familiakoa bertantxe eginez.

Horrek ez du ukatzen, noski, nonahi dagoen edo inon ez dagoen "Hirira" auzotarrak ere iritsi beharra. Aisia-lekuren bat Auzotik kanpo izango da, gaixotzean kanpoko erietxeren batera eramango gaituzte, orain gainera supermerkatu handiak Hiritik at ere bila ditzakegu, eta gure kanposantua izango dena beharbada ez da inoiz geure Auzoan egongo... Aldian aldiko erakarmen edo zerbitzuok beren unea dute, betiere.

Hala ere, geure Auzoaren indarra ez da galdu, bestelakorik itxaron zitekeen arren: Auzo bakoitzak bere polikiroldegia nahi du, Kultur Etxeak Auzoetara zabaldu dira, berdeguneak ere urrun batean baino Auzoan nahiago, egunkarietan Auzoetarako orri bereziak idatziko dira, eta urteroko Auzoko jaiei beren lekua emango zaie... Hirietako auzotasunak badu, ba, funtsik.

Horregatik, hemen ikusi dugun historia ez zaigu arrotza gertatuko, geurea baizik, ondoko Auzoetakoak bezain errespetagarria, gozagarria.

Egia-Atotxako komentu “zahar” batek eman digu hemen aukera, Egiari buruz hitz egiteko, eta Egiaren zinezko historia osoa egiteke gertzen zaigula jakinik ere, hainbat albiste jakingarri bildu ahal izan dugu orrialde hauetara.

2. Historia hori hasieratik edo gogorarazi nahi izan dugu, azken orduko porlanak eta eraikin elkorrek desmemoria ez gintzaten.

Egia eta Donostiako beste baserri-auzoak Hiriko erdigune harresitua bezain donostiarrak izan direla gogoratu dugu, nahiz eta zenbait historia-lariren lumetan ahantziegiak diren. Egiaren erro horiek argitara ekartzen saiatu gara, lehenengo, orrialde hauetan, zehaztapen batzuek azpimarratu eta bertako habitat zaharra gogoratuz.

Egiako jatorrizko izadia, moldaera fisiko naturala, bertako ohiko ogibideak, naturarekiko lehia aipatu ditugu, zingiretan lurak irabazten eta Urumeako urak hezitzen egindako lanak. Horrekin batera, mendetan Auzoak Hiriarekin izandako amodio-urruntasunezko harremana gomuta arazi dugu: donostiar bai, baina Egiatik bertatik izan behar horrek markatu du Auzoko historia osoa (trenbideak ere lagunduta...).

Iragan-min zerbaitekin behatu dugu Egiako baserriarte, orduko zenbait balio kultural behar zen osotasunean jasotzeko bidezko aukera ukatu ere egin zaigulako, pasatuta ditugun gertuko urte gaiztoetan. Hala ere, ziklo historiko zail batetik onik atera garela pentsa daiteke, biziberritzeko grinarekin, alegia: etorritakoak egiatartu dira, eta bertakotarrak egoera berrietara moldatu. Egiak bere gizarte aldatu modernoa du, eta hoberako aldagarri dena.

Modernotasun hori gisa askotan ageri zaigu: molde zaharrak uztean (garai bateko eliz moduak berriekin trukatzean, adibidez), eskolatzeko-maillak hobetzean, Auzoko ekipamendu sozialetan, herritarren askatasun hobean, familia askoren bizimodu jasoagoan, etab. Baina Egia ere ez da paradisua: langabezia presente dago, gazteriak etorkizun zaila du, giza balio etikoek ez dute samurra aurrera egiten, etab.

Auzoko historia honek (eta orain inoiz baino abiada biziagoan) gauza bat erakutsi digu: errealitate sozio-historikoa aldakorra dela, eta hobera egitea sarritan herritarren eskuetan dagoela, eta aipatu izan diren gizarte-faktoreen eskuetan.

Hortaz, Auzo bezala ongi nahiz eskasago eraiki da Egia, baina gizon-emakumeen borondate eta erabakiek zerikusi zuzena izan dute, aldaera horretan. Etorkizunean areago oraindik.

3. 2000. urtetik atzera begiratzean, azken mende eta erdiko ibilera azkar eta aldagarrian erreparatzen du berehala auzotarrak: ez gara, izan ginenak; berritu egin gara oso geure soinean. Inausketarik franko egin da azken hamarkadetan, baina baita txerto aberasgarririk ere, 1863 hartatik hona.

Lantegi handi eta txikiagoak eratu dira Egian (Tabacalera), osasun-etxe modernoak antolatu (Martín Santos, orain Quirón), kirolgune sonatuak egin (Belodromo hura edo Futbol-Zelaia), etxebizitza erraldoiak jaso (Dorrea), eskola eta erlijioso-etxeak ireki (S. Frantziskoko komentua; Aurkezpeneko, Mundaitz eta Ikastola Ikastetxeak), ehundaka eta ehundaka lagun etorri da Egian bizitzera (Euskal Herritik eta kanpotik), eliz antolamendua guztiz bestela moldatu da (bertako Parrokiak)...

Alor batean nahiz bestean, ugari dira horrelako adibideak Egia garai-kidean, baina egindakoak ez dira hor *harrituta* geratu, zirkinik gabe eta mugitu ezinik. Orain gutxikoak izanik ere (100, 80 urte...), berriz ere aldabidean ageri zaigu Egian hainbat espazio fisiko eta sozial.

Auzune berriak ari dira moldatzen (Tolaregoia), berehala datoz erai-kuntza berriak ere (Atotxa), kultur bizitzak tresna berrituak izanen ditu (Jareño), zenbait erakundek bere historia bat burutu du eta etorkizunerako egokitu da (Konkorreneko Zaharren Egoitza), hernaniarrek ez dute Egiatik pasa beharrik Donostiako Erdigunera iristeko, eta alde batzuetatik begiratuta pasabideko Auzoa izan den hau, egon- eta bizigune bilaka daiteke inoiz baino gehiago.

1975-1996. urteetan bizilagunak galdu arren, beste erritmo eta adorez ari da hazten azken denboran Egia: bere baitatik, barrutik. Kalitatezko garapen hobegoaren bila doa, betiere gizarte osoaren partaidetza hurbilago batekin, bertatik bertakoago erabaki sozio-politikoak sustatuz.

Berek bakarrik ez, baina batez ere berek, egiatarrek, dute hitza auzogintza denen artean hezur-mamitzean.

BIBLIOGRAFIA

Liburu eta artikulu-zerrenda honek liburu honen idazketan erabilitako argitalpenen berri ematen du. Bibliografiaz arduratuak, zerrendaren osagarri bat, Un Convento en la Ciudad erdal liburuko (Dr. Camino Institutua argitara emana) bibliografian aurki dezake. Aldizkariak ere hona bildu ditugu.

A.A.A. (1972): "Lasala y Collado, Fermín", in: *DGIPV*, s. v. –.

ACHON INSAUSTI, J. A.: *Historia de las vías de comunicación en Gipuzkoa. 2. Edad Moderna (1500-1833)*. Diputación Foral, San Sebastián, 1998.

AGUIRE SORONDO, A.: "Censo de San Sebastián de 1890", in: *BEHSS*. 1984, 331-332.

AGUIRRE SORONDO, A.: "Estudio sobre la evolución demográfica de San Sebastián en el período 1846-1981", in *BEHSS*. 1987.

ALTZAKO HISTORIA MINTEGIA: *Altza. Hautsa kenduz*. Liburutegi eta Kultur Etxeen Patronatua, Donostia, 1988.

ALVAREZ ENPARANTZA "Txillardegí", J. L.: *Antigua 1900*. Kutxa, Donostia-San Sebastián, 1992.

ALZATE, L.: *Registro de la numeración de las casas urbanas y rurales de la Ciudad de San Sebastián y su distrito, en cumplimiento de la Instrucción aprobada el 24 Febrero 1860. Concluida el mes de Abril de 1862*. (Eskuizkribua. Donostiako Udal Agiritegia. Sección D, Neg. 7, Libro 1).

ANABITARTE, B.: *Gestión del Municipio de San Sebastián (1900-1925)*. Dr. Camino, San Sebastián, 1971.

ANABITARTE, B.: *Gestión del Municipio de San Sebastián en el siglo XIX*. F. Jorner, San Sebastián, 1903.

ANTIA MUNDUATE, A.: *El Buen Pastor. De Parroquia a Catedral. 1897-1997*. Kutxa, Donostia-San Sebastián, 1998.

Anuario [del Colegio del Sdo. Corazón de Mundaitz].

ARBUNIES, J.: "La Universidad de Deusto en San Sebastián", in: *Sapientia mellior auro. Una visión histórica y descriptiva de la vida universitaria de Deusto*. Univ. de Deusto, Bilbao, 1995.133-149.

Argia. Euskal astekaria.

ARSUAGA, M.; SESE, M.: *Donostia-San Sebastián. Guía de arquitectura*. Colegio Oficial de Arquitectos, San Sebastián, 1996. 158.

- ARTOLA, M. (Ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*. Donostia: Donostiako Udala, 2000. (Gure azterlana liburu hau agertu aurretik burutua da).
- AYERBE, E.: *Donostia-San Sebastián*. San Sebastián: Sendoa Argitaldaria, 1994.
- AZKUE, R.M.: *Diccionario vasco-español-francés*. Bilbao. Tours/Bilbao, 1905. s.v. "Egi".
- BENGOECHEA, J.: "D. Fermín de Lasala, Duque de Mandas", in: *Euskal-Erria*. LXXXVIII, 1918, 23-32.
- BERRUEZO, J.: *Cien años de vida de San Sebastián (1879-1979)*. CAM, San Sebastián, 1989.
- Boletín de Estudios Históricos de San Sebastián*. Dr. Camino Institutua, Donostia.
- Boletín Oficial del Obispado de San Sebastián (=BOOSS)*. Donostia: Gotzaindegia.
- BOMBIN FERNANDEZ, L.; BOZAS-URRUTIA, R.: *El gran libro de la pelota*. Madrid, 1972.
- CAMINO, J.A.: *Historia civil-diplomático-eclesiástica anciana y moderna de la ciudad de San Sebastián*. Ayuntamiento de San Sebastián, San Sebastián, 1963.
- CANAMERO, A.: "El desarrollo de Donostia. Geografía urbana. Espacio y población", in: Ayerbe 1994: 72-77.
- CARDAVERAZ, A.: *Eusqueraren berri onac, eta ondo escriptceco, ondo iracurteco, ta ondo itzeguiteco Erreglac*. Antonio Castilla, Iruñea, 1761.
- CARRERAS Y CANDI, F.: *Geografía General del País Vasco-Navarro*. A. Martín, Barcelona, s. d. [1916?].
- CORTAZAR, A.: *Proyecto de ensanche de la Ciudad de San Sebastián*. San Sebastián, 1862.
- CUADRA ECHAIDE, P.: *Parroquia de San Ignacio de Loyola. San Sebastián*. Caja de Ahorros Municipal, San Sebastián, 1974.
- Donostiaren fundazioaren VIII. Mendeurrena. Kongresua: 1981eko urtarrilaren 19tik 23ra*. Eusko Ikaskuntza, Donostia, 1982.
- ELEJALDE ALDAMA, F.: "Behin batean Loiolan". *Pasado, presente y futuro de Loiola*. Kutxa, Donostia, 1998.
- ELEJALDE ALDAMA, F.: *Loiolako San Ignazio Parrokia. Donostia, 1897-1997*. Donostia-San Sebastián, 1996. (Groseko Parrokiaz dihardu),
- Estadísticas del Padrón a 1-5-1996*. San Sebastián.
- EUSKARA ZERBITZUA: *Euskal Irakaskuntza: Hamar urte. 1979-80 / 1989-90*. Eusko Jaurlaritz, Vitoria-Gasteiz, 1990.
- EUSTAT/KULTURA SAILA: *II. Soziolinguistikazko Mapa/II Mapa Sociolingüístico*. Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen Zerbitzu Nagusia, Vitoria-Gasteiz, 1997. (3 liburuki).

- EUSTAT: *Euskadiko K. A. ko 1986ko Errolda. Emaizta estatistikoen aurrerapena*. Eusko Jaurlaritzza, Vitoria-Gasteiz, 1987.
- EUSTAT: *Hezkuntza eta Euskara*. Eusko Jaurlaritzza, Vitoria-Gasteiz, 1993.
- EUSTAT: *Hizkuntza eta Euskara. E. A. ko 1986ko Biztanleen Udal Errolda*. Eusko Jaurlaritzza, Vitoria-Gasteiz, 1988.
- EUSTAT: *Hizkuntza eta euskara. Euskadiko KA. ko 1986ko biztanleen Udal Errolda*. Eusko Jaurlaritzza, Vitoria-Gasteiz, 1988.
- FORTUN PEREZ DE CIRIZA, L.J.: "San Sebastián en el dominio del Monasterio de Leire (siglo XI-1235)", in: *Donostiaren fundazioaren VIII. Mendeurrena. Kongresua: 1981eko urtarrilaren 19tik 23ra*. Eusko Ikaskuntza, Donostia, 1982. 451-467.
- GALARRAGA, I.: "El plano de Donostia, imagen de la ciudad", in: Ayerbe 1994.
- GAZTERIA SAILA: *1996ko biztanleen Udal Erroldaren ustiaketa (eta informazio gaurkotuagoa ez dugun gaietarako, 1991ko zentsuarena)*. Donostiako Udala, Donosti, 1997. (Edizio polikopiatua).
- GOENA, I.: *Proyecto de un nuevo barrio de la Estación en la ciudad de San Sebastián*. 1891. (Koldo Mitxelena Kulturunean ikus daiteke).
- GOMEZ PIÑEIRO, et al. *Documentos cartográficos históricos de Gipuzkoa*. Diputación Foral de Gipuzkoa, San Sebastián, 1994.
- GOMEZ PIÑEIRO, F.: *Aproximación a la geografía social y urbana de la comarca donostiarra*. Grupo Dr. Camino, San Sebastián. 1984.
- GOMEZ PIÑEIRO, F.: *San Sebastián y su área periférica*. [CAP], San Sebastián, 1982.
- GOROSABEL, P. *Noticias de las cosas memorables de Guipúzcoa*. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972.
- GOROSABEL, P.: *Diccionario histórico-geográfico... de Guipúzcoa*. Tolosa. 1862.
- GRANDIO, J.: *Urbanismo y arquitectura ecléctica en San Sebastián. 1890-1910*. Caja de Ahorros Municipal, San Sebastián, 1987.
- Guía de la Iglesia en España*. Madrid, 1954. 382, 383-384.
- Guía de las comunidades de los religiosos españoles*. Confer, Madrid, 1987. 268-269.
- Guía de las comunidades de religiosas en España*. Confer, Madrid, 1988. 442-445.
- Guía de las Comunidades religiosas femeninas de España*. Madrid, 1975³. 378-380.
- IGE: *Resultados generales del Censo de la población de España, según el empadronamiento hecho en 31 de diciembre de 1877*. Madrid. 1879.
- INE: *Poblaciones de hecho de los municipios españoles, según los Censos oficiales de 1900 a 1981*. Madrid, 1987.

- INE: *Poblaciones de derecho y hecho de los municipios españoles. Censo de población de 1991*. Madrid, 1992.
- INTXAUSTI, J.: “Leizarraga eta Leizarragatarrak (1563-1571), Erreforma-Kontrarreformatako ilun-argitan”, in: *RIEV*. XL, 1995, 119-160.
- INTXAUSTI, J.: “Talde euskaltzaleen garapen historikoaz (XVI-XX. mendeak)”, in: INTXAUSTI, J. (ed.) (1998): *Hizkuntzaren aldeko mugimendu sozialak*. Bilbo: EHU. 17-56.
- ISASTI, L. Martínez de: *Compendio historial de Guipúzcoa*. 1625. [I. R. Baroja, San Sebastián, 1850].
- IZAGIRRE, K.: *Euskararen historia txikia Donostian. 1800-1998*. Euskararen Udal Patronatua, Donostia: 1998.
- IZAGUIRRE, R.: *En torno a los orígenes de San Sebastián. El Urumea y los puertos donostiarros*. Editorial Vasconia, Pasajes de San Pedro, 1933.
- IZARO, T. DE: “Recuerdos de nuestra ciudad”, in: VARII (1979): *Cien años al servicio de Guipúzcoa*. Caja de Ahorros Municipal, San Sebastián: 1979.
- JIMENO JURIO, J.M.: “Iglesia y euskera en Donostia (siglo XVI)”, in: *Vasconia*. XXV, 1998, 227-242.
- LARRAMENDI, M. de: *Corografía, o descripción de la Muy Noble y Muy Leal Provincia de Guipúzcoa*. SGEP, San Sebastián, 1969.
- [LARRAÑAGA, T.] *Fraternidades Franciscanas [del territorio de la Provincia franciscana de Cantabria]*. EFA, Aránzazu, s.d.
- LARRINAGA RODRIGUEZ, C.: *Actividad económica y cambio estructural en San Sebastián durante la Restauración, 1875-1914*. Kutxa, San Sebastián, 1999.
- LAZCANO, P.: *Historia de San Sebastián, Altza e Intxaurrondo*. [Donostia], 1996.
- MACHIMBARRENA, J.: *San Sebastián, presente y futuro*. Madrid, 1945.
- MADOZ, P.: *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid. s. v. “San Sebastián”. Madrid, 1850. [Gipuzkoari dagozkionekin osatutako liburukia: *Gipuzkoa*. Foru-Aldundia, Donostia, 1991].
- MAISTERRENA, A.; VIVES, G.; AGUINAGALDE, B.; ROLDAN, J.M.: “Documentación del siglo XIII del Monasterio de San Bartolomé del Camino de San Sebastián”, in: *Donostiaren VIII. Mendeurrena. Kongresua*, 1982. 499-508.
- MALUMBRES IBISATE, A. “Historia del Colegio [del Sdo. Corazón]”, in: *Anuario del Colegio del Sagrado Corazón (Corazonistas). Curso escolar 1992-1993*. San Sebastián, s. l., 1992, 6-22.
- [MALUMBRES IBISATE, A.]: “La adquisición de Mundaiz: 1955-1959”, in: *Anuario. 1995-1996*. S. l., 1995. 8-17.

- MALUMBRES IBISATE, A.: "40 aniversario en Mundaiz (1959-1999)", in: *Colegio Sagrado Corazón. Mundaiz Ikastetxea. Anuario 1998-1999*. San Sebastián, 1998. 6-9.
- MARTINEZ DIEZ, G.: *Guipúzcoa en los albores de su historia*. Diputación Provincial, San Sebastián, 1975.
- MICHELENA, L.: *Apellidos vascos*. Ed. Txertoa, San Sebastián, 1973³.
- MITXELENA, K.: *Orotariko euskal hiztegia*. Euskaltzaindia, Bilbao, 1992. VI, 401: s. v. "hegi".
- MUGICA, S.: *Las calles de San Sebastián. Explicación de sus nombres*. Caja de Ahorros Municipal, San Sebastián, 1916.
- MUGICA, S.: *Provincia de Guipúzcoa*, in: Carreras y Candi. (1916): *Probintziari dagokion liburukia*.
- MUGICA, S.: "Los Gascones en Guipúzcoa", in: *Homenaje a Don Carmelo de Echegaray. (Miscelánea de estudios referentes al País Vasco)*. Impr. de la Diputación, San Sebastián: 1928. 1-29.
- MURUGARREN, L.: *La Catedral del Buen Pastor. San Sebastián*. Caja de Ahorros Municipal, San Sebastián, 1975.
- MURUGARREN, L.: *San Sebastián - Donostia*. Caja de Ahorros Municipal, San Sebastián, 1978.
- MURUGARREN, L.: *San Martín. Barrio y parroquia donostiarra. Donostiako azune ta parrokia*. Caja de Ahorros Municipal, Donostia-San Sebastián, 1986.
- MURUGARREN, L.: *Santa Katalina. Errebal eta portu baten kondaira laburra*. Eguisa, San Sebastián/Donostia, 1987.
- MUTILOA POZA, J.M.: *Guipúzcoa en el siglo XIX*. Caja de Ahorros Provincial, San Sebastián, 1982.
- ORDOÑEZ, J.: *San Sebastián en 1761. Descripción de la ciudad, sus monumentos, usos y costumbres*. Comité de Conmemoraciones Centenarias, San Sebastián, 1963 [1761].
- OSTOLAZA, I.: "La organización eclesiástica guipuzcoana durante la Edad Media", in: *Donostiaren VIII. Mendeurrena. Kongresua 1982*, 163-172.
- PEÑA IBAÑEZ, J.M.: *Del San Sebastián que fue*. Banco Guipuzcoano, San Sebastián, 1999.
- PIQUERO, S.: *Demografía guipuzcoana en el Antiguo Régimen*. UPV, Bilbao, 1991.
- REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA: *Diccionario geográfico-histórico de España. Sección I: Comprende el Reyno de Navarra, Señorío de Vizcaya, y Provincias de Alava y Guipúacoa*. Vda. J. Ibarra, Madrid, 1802. S. v. "San Sebastián, ciudad".

- RODRIGUEZ SORONDO, M.C.: *Arquitectura Pública en la ciudad de San Sebastián (1813-1922)*. Caja de Ahorros Municipal, San Sebastián, 1985.
- SADA, J.M.: *San Sebastián, calle a calle*. [San Sebastián], 1985.
- SADA, J.M.; SADA, A.: *San Sebastián. La historia de la Ciudad a través de sus barrios, calles, plazas, montes y caminos*. Editorial Txertoa, San Sebastián, 1997.
- SIADeco: *Donostiako azterketa soziolinguistikoa*. I. *Euskararen ezagupide-maila 1981eko Erroldaren [sic] arabera*. II. *Euskararen presentzia bizitza sozialean*. III. *Inkesta pertsonalaren emaitzak*. IV. *Eranskin estatistikoa*. 1986. (Argitaragabea).
- SIADeco: *Euskara Donostian. Azterketa soziolinguistikoaren laburpena*. Euskararen Udal Patronatua, Donostia, 1986.
- SILVAN, L.: *El término municipal de San Sebastián. Su evolución histórica*. Dr. Camino, San Sebastián, 1971.
- SUESCUN JAUREGUI, J.M.: “Orígenes del Colegio de Mundaiz”, in: *Colegio del Sagrado Corazón, Mundaiz. Anuario 1984-1985*. San Sebastián, 1984.
- TELLABIDE, J.: “Txurrutala”, “Astiñene eta Loiolako Zubia”, “Egia eta Turkoene”, “Sibilia”, “Martikotxotegi”, “Mundaitz”, “Mantulene”, hurrenez hurren in: *Irutxulo* 1994-11-04, 29. z., 34. or.; 1994-12-30, 35. z., 33. or.; 1995-08-01, 65. z., 33. or.; 1996-05-31, 99. z., 33. or.; 1996-06-07, 100. z., 33. or.; 1997-03-14, 133. z., 33. or.; 1997-04-11, 135. z., 33. or.
- TELLABIDE, J.: *Donostiako toponimi erregistroa/Registro toponímico donostiarra*. Dr. Camino, Donostia, 1995.
- TELLECHEA IDIGORAS, J.I.: *Santiaguistas guipuzcoanos*. Dr. Camino Institutua, Donostia, 2004. (“Domingo y Diego de Atocha. Un injerto roncalés en el San Sebastián del siglo XVII”, 129-133).
- UNZURRUNZAGA, X.: “La arquitectura y el urbanismo en el siglo XX”, in: INTXAUSTI, J. (ed.): *Euskal Herria. Realidad y Proyecto*. San Sebastián: Jakin, 1985. 55-66.
- URBANISTES ASSOCIATS: *Plan General Municipal de Ordenación de San Sebastián. Estructura y crecimiento urbano*. San Sebastián, 1978 (ed. fotokopiatua).
- URBANISTES ASSOCIATS: *Plan General Municipal de Ordenación de San Sebastián. Base económica y asentamientos territoriales*. San Sebastián, 1978.
- VARII: *Futuro urbanístico para la comarca de San Sebastián*. Colegio de Arquitectos, San Sebastián: 1980.
- VARII: “La ciudad capital de Guipúzcoa y su periferia”, in: *Varii: Futuro urbanístico 1980*. 1980.
- VARII: *Cristina Enea*. Udala, Donostia, 1995.
- Vasconia*. Eusko Ikaskuntzako kuadernoak.

“CASA CIRIZA” CONTADA POR DON MIGUEL CIRIZA

Rosa GARCÍA-ORELLÁN*

Introducción

Esta biografía que aquí presento, viaja entre lo individual y lo colectivo como ocurre en todos y cada uno de nosotros. En este caso es don Miguel Ciriza quien me va relatando, en su despacho de la C/Aldamar 22, y en el lugar donde nació un siete de enero de 1932, cómo se desarrolla el funcionamiento de la ya existente Casa Armadora “Casa Ciriza”, hasta el momento de la Suspensión de Pagos en 1977, y a partir de ahí, el desarrollo de las habilidades y experiencias en la industria pesquera. Todo ello contado por un hombre que es apasionado del trabajo y que se adapta a infinidad de situaciones variadas.

La propuesta para hacer este trabajo surge en un momento en el que estoy llevando a cabo la investigación sobre la memoria histórica del bacalao, abordando el periodo de tiempo comprendido desde sus inicios en 1926 hasta el 2004, contada por sus protagonistas, llegando a recoger trescientos relatos biográficos y constituyendo éstos el pilar más importante de la investigación¹. Don Miguel Ciriza es uno de mis informantes, y será él quien me propone si estaría dispuesta a escribir su biografía centrada en lo que fue su Casa Armadora Ciriza. Acepto y de este modo se inicia este trabajo que comienza el día 18 de noviembre del 2002, a través de grabaciones, que realizo en su propio despacho. Acudo regularmente un día a la semana, normalmente es el lunes y trabajamos durante dos o tres horas

* Dra. y profesora de Antropología Social y Cultural, UNED. Bergara.

1. Esta investigación está finalizada y entregada para publicar, lleva por título: *Terranova: la pesca del bacalao (1926-2004)* siendo autores de la misma García-Orellán, Rosa y Beobide Arburua, Joseba.

entre grabaciones y explicaciones, ya que en muchos momentos tenía que apagar la grabadora y él me dibujaba los diferentes artes de pesca o me mostraba asientos, escrituras, fotografías... Finalizando las grabaciones en el mes de agosto del año 2003. Además él mismo elaborará cronológicamente de forma sintética una plantilla con un resumen de los acontecimientos. Me adapto en todo momento a sus requerimientos, y juntos corregimos cada una de las frases de esta biografía que aquí presento, y del mismo modo la revisará junto a su secretaria Mila Maneiro. Me entrega en su despacho el día dos de enero del 2004 las escrituras y documentos que quiere incorporar en este trabajo, así como fotografías de los barcos, sin embargo decide no entregar ninguna fotografía ni suya ni de su familia.

Parafraseando a Eric Hobsbwan se podría decir que las buenas biografías lo son porque tienen algo de Historia Universal. En este caso así nos va guiando su protagonista, en una parte importante de la historia de la pesca de altura que se desarrolla en el puerto de Pasajes, su relación con otros puertos, la diversificación de la misma, y las diversas estrategias que se van llevando a cabo. Ello nos sitúa ante episodios que ya forman parte de nuestra historia a lo largo de todo el siglo veinte.

En definitiva el conjunto de esta biografía nos abre a diversas reflexiones sobre el complejo mundo de la pesca.

Pasaia, 2 de enero 2004

1. Inicios biográficos

1.1. Introducción a “Casa Ciriza” antes de la guerra civil

Don Miguel Ciriza comienza él mismo a contar de un modo ordenado y cronológico los inicios de su Casa Armadora.

Miguel: Comenzamos el desarrollo de la Casa Armadora de mi familia, siguiendo mi memoria desde mi nacimiento el día siete de enero de 1932, en este mismo despacho, en la habitación de atrás, de la calle Aldamar 22, 2º piso. Voy a ir narrándole a Rosa García-Orellán todo lo que aquí se expone.

Mi madre, Marcelina Alarcia estaba casada con el hijo más joven de la dinastía Ciriza, Agustín Ciriza.

Según la memoria familiar, ya mis abuelos Félix Ciriza y Gila La Fuente tenían una flota pesquera al fresco.

Por parte de los Ciriza está la familia de Pedro Ciriza y Angel Ciriza, hermanos de mi padre Agustín que era el menor. Todos ellos, incluidos mis abuelos, componían la industria pesquera que explotaban. Aproximada-

mente entre los años 1917/1918, falleció mi tío Pedro, el mayor de los hermanos varones, que al parecer era el dirigente del negocio. Su muerte se produjo accidentalmente en el puerto de Pasajes San Pedro en Trincherpe, concretamente en Muelles y Almacenes. Cayó al agua cuando hacía una maniobra con su coche. Posterior al fallecimiento del tío Pedro, hubo una desvinculación amistosa del negocio.

Mi padre Agustín y mi madre Marcelina se pusieron por su cuenta. Corría el año 1918/1919.

A partir de esta fecha hubo la empresa pesquera de mi tío Angel, llamada "CIRIZA HUARTE, y la empresa pesquera de mis padres llamada "CASA CIRIZA".

Al efectuar el reparto de flota, mis padres se quedaron con dos buques de máquina triple de vapor a carbón, importados anteriormente de Inglaterra. Eran el "Ciriza IV", y "Marcelina de Ciriza".

El "Ciriza IV", fue construido en Inglaterra en el año 1916, y el "Marcelina de Ciriza" también construido en Inglaterra en el año 1919. Ambos trabajaban como bou de pesca al arrastre.

En el reparto también se adjudicaron una pareja de arrastre, casco de madera, y máquina de vapor a carbón. Esta pareja era "Astigarraga" y "Hernani".

En el año 1920 la sociedad "Casa Ciriza" compra en Inglaterra otro buque de máquina triple de vapor a carbón que le denominaron "Félix Ciriza". Este buque cuando se importó traía el nombre de "Pérez Galdós" y anteriormente se llamaba "Cairnwell", construido en Bewerley, Inglaterra en el año 1894.

Del "Félix Ciriza" mantengo el timón en este despacho.

Los tres buques, llevaban los pescantes al costado, tanto a proa como a popa, a estribor y a babor para la maniobra de arrastre.

En el año 1932, se construyeron cuatro buques a motor diesel en pareja. Este sistema de pesca en pareja procedía de Levante. Eran buques de 27 metros y se llamaban una pareja, "Marce" y "Lina" y la otra pareja, "Agustín" y "Miguel". Estos buques se construyeron en astilleros "La Constructora Metálica, S.L." de Zumaya, hoy "Astilleros Balenciaga". Tenían unos motores de 200 caballos, Deuschle Berker, alemanes, muy buenos, de cuatro cilindros, y eran muy prácticos para trabajar a la pareja en aquellos años.

Cuando llega la guerra civil, mis padres contaban con la flota descrita, y además trabajaban mucho con Cataluña concretamente en Barcelona, Lérida y Tarragona exportando pescado a estas zonas, e incluso tenían una

flota de camiones, ya que habían formado una sociedad con unos clientes del producto, en Lérida y Tarragona.

Los camiones hacían la ruta hacia Barcelona por Barbastro, porque entonces la carretera de Zaragoza-Lérida, todavía no estaba en buenas condiciones.

1.2. La Guerra Civil

“Una de las cosas mas terribles que ocurren en una guerra civil, que son imperdonables, y lo digo ahora con los años y después de haber viajado por todo el mundo, sobre todo por América Latina, es que ha habido muchas matanzas tanto en un bando como en otro por venganzas personales”.

Esta frase extraída de este episodio que nos cuenta Don Miguel, resume en sí misma la observación de nuestro protagonista respecto a la guerra, que se fragua partiendo de su experiencia. En su caso, la guerra civil española, la vivirá en Cataluña, al lado de su padre y con la familia separada.

Rosa: ¿Al estallar la guerra que repercusiones inmediatas tuvo en vuestra empresa?

Miguel: Con la Guerra Civil requisaron toda la flota de camiones.

Parte de los buques se los llevaron a Francia. Por ejemplo el “Marce” y “Lina”, y el “Agustín” y “Miguel”.

Se requisaron los tres bous: el “Félix Ciriza” –que era el nombre del abuelo–, el “Marcelina de Ciriza”, que era el nombre de mi madre y el “Ciriza IV”. Este ultimo “Ciriza IV” fue armado como artillero en la Guerra Civil.

Rosa: Y en la familia...

Miguel: La guerra separó a mi familia. Esto ocurrió de forma casual en uno de los viajes que hicimos a Cataluña, ya que mis padres solían viajar a menudo a esa zona. Íbamos mis padres, mi hermana menor Pili, mi hermano mayor Agustín, y yo. Mi madre volvió a San Sebastián con mi hermano Agustín, parece ser que con intención de volver a los dos días y regresar todos juntos a San Sebastián.

En ese intermedio estalló la Guerra Civil, mi madre no pudo volver a Cataluña y del mismo modo nosotros no podemos volver a nuestra casa de San Sebastián, quedando la familia separada.

En Lérida quedamos mi padre mi hermana y yo. Estamos en el año 1936.

Cuando estalló la guerra yo tenía cinco años y mi hermana tres. Mi hermano, que era un año mayor que yo, se quedó con mi madre.

Mi madre y mi hermano durante la guerra estaban en San Sebastián. Ella era la que pasaba a Francia a vigilar un poco los buques, ya que estaban amarrados en el muelle de un puerto francés, no recuerdo el nombre, posiblemente sería La Rochelle. Al finalizar la guerra, efectivamente, los buques regresaron a casa, y también todos nosotros.

La guerra separó a la familia y en un primer momento, mi padre con mi hermana y conmigo, nos instalamos en la casa de uno de los socios de mi padre. Entonces, algunos catalanes que estaban en San Sebastián y nosotros que estábamos en Cataluña, planeaban que podríamos cruzar a través de la frontera francesa. Pero esto no ocurrió y nos quedamos allí. Nuestra situación en realidad era de personas refugiadas, allí no teníamos nada, solo los conocidos del negocio.

Rosa: ¿Cómo os organizais?

Miguel: Mi hermana era la más pequeña, tenía tres años y mi padre, que tenía unos amigos en una posada en Montblanc, Tarragona, la envió donde ellos. La trataron muy bien, y la estuvieron criando durante la guerra. Nosotros solíamos ir de vez en cuando a Montblanc para ver a mi hermana. Mientras, si mal no recuerdo, mi padre y yo nos quedamos en Lérida.

De Lérida, en mi memoria está vivamente grabada la Plaza de la Sal, cerca de la iglesia de San Agustín. Allí se celebraba el mercado y de vez en cuando solían matar algún cura y dejaban allí su túnica, y si alguien la tocaba decían que también lo seguían. Estamos en la zona roja y vaciaron la iglesia e hicieron intendencia. De vez en cuando, llegaba algún que otro camión que descargaba naranjas, leche condensada y otros alimentos. Yo, con mis cinco años que tendría, robaba todo lo que podía. O cogía por necesidad.

Rosa: ¿No había para comer?

Miguel: Estábamos en guerra y había alimentos como la fruta o el azúcar que apenas teníamos, así que las cogía de la intendencia en el edificio de la Iglesia, para llevar a casa. En Lérida había gitanos, y ya me dieron alguna que otra paliza. Además, estaban las tiendas que tienen la fruta expuesta en la calle, yo pasaba y cogía algo y me seguían porque les había quitado la fruta. Son cosas que se me han quedado muy grabadas...

Recuerdo que estaban los sindicatos de la UGT, el PUM, la FAI... Había muchas revueltas en la calle, que yo no entendía nada. Recuerdo, que en una ocasión, tuvimos que poner colchones en las ventanas de los balcones, ya que al parecer, había tiroteo al otro lado del río Segre. Recuerdo también que una noche, con mi padre, tuvimos que ir a un hotel a refu-

giarnos, creo que se llamaba Palace, de Lérida. Allí en el salón, había un montón de gente refugiada a causa de la guerra. Como yo era un niño, seguía a mi padre.

Recuerdo que también nos fuimos a un pueblo que se llama Tárrega, donde había clientes del pescado. Solíamos ir de un pueblo a otro en una tartana con un caballo.

Nosotros íbamos a visitar a familias que mi padre conocía, ya que siempre estaba preocupado por volver a San Sebastián, bien por Francia o por algún otro lugar. Pero no hubo suerte. Posteriormente ya nos fuimos a vivir con mi hermana a Montblanc, a la casa en la cual estaba refugiada, que era una Posada.

En una ocasión mi padre viajó a Barcelona, y me trajo como regalo de Reyes una bicicleta de tres ruedas. En uno de esos viajes le acompañé yo a Barcelona. Fue un viaje en tren que duraba muchas horas y en cada estación que paraba el tren, la gente se metía hasta por las ventanas. Allí estuvimos en casa de una familia durmiendo. Me acuerdo muy bien que me hicieron arroz con leche. Yo lo comía con tanto afán, que no sé qué hablarían con mi padre, que me entregaron cuando nos despedimos una tarterita de esas tapadas, como las de los milicianos, para que me llevase arroz con leche para el viaje de vuelta. Fuimos a coger el tren de vuelta creo que a la estación de Francia en Barcelona. Era de noche y nos metimos en el tren y comenzó a sonar una sirena anunciando bombardeo. Mi padre me metió debajo de uno de los asientos, y yo como era un niño, me puse a comer el arroz con leche. Terminó el bombardeo y salió el tren. Llegamos a Montblanch que estaba como a 120 kilómetros, después de doce horas de viaje, con un follón de gente que se metía por las ventanas... allí todos achicharrados.

Estando en Montblanch, muchas veces había que salir al campo, cuando tocaban las campanas de la Iglesia avisando un bombardeo. Posteriormente, estuvimos en un pueblo de al lado de Mont Blanc, Plenafeta, donde vivía una señora de Mondragón, que le llamaban La Castellana. Era muy buena gente. Andábamos mucho, porque el pueblo estaba a unos seis kilómetros, y había de esas cunetas de desagüe a los costados de la carretera. Eran caminos más que carreteras, ya que no estaban asfaltadas. Pasaban aquellos carros antiguos tirados por mulas, en los que iba la gente que venían de trabajar del campo.

Cuando íbamos por la carretera, veíamos los cazas como en las películas, unos contra otros, combatían entre ellos, pero habitualmente no tiraban bombas. Nosotros nos metíamos en la cuneta, para estar resguardados. Un día, mi padre, me puso al cuello una cuerda con un palo, para que si había bombardeos o cañonazos mordiese el palo y así proteger los oídos.

Cansados de salir a los refugios, en una ocasión mi padre decidió no salir y tiraron una bomba que cayó en el cementerio. La posada que nosotros ocupábamos en Montblanch, fue requisada por los rojos. A nosotros nos mandaron al piso de arriba y en el de abajo se quedaron los militares, haciendo intendencia. Tanto es así que en esa misma posada, donde solían almacenar víveres habían colocado cajas de leche condensada, próximas a una mesa donde estaba sentado un militar. Yo le observaba atentamente, esperando a que estuviese un poco despistado para coger un bote de leche. La leche condensada la reservábamos solamente para los domingos puesto que no disponíamos de azúcar. Estaba tan acostumbrado a consumir solamente leche, que a mi regreso a San Sebastián después de la guerra, no me gustaba el café con leche.

Los niños solíamos ir al campo y cogíamos higos, almendras, avellanas y habas crudas. Con mi padre íbamos a pescar al río Francolí y también a sus pequeños afluentes.

Allí pescábamos anguilas, truchas o barbos. Este pescado se entregaba en la posada para comer. Cuando hacía frío, llevaba esos pantalones que llamábamos de yufa, que eran bombachitos bajos, tipo golf.

Cuando los Nacionales avanzaban hacia Tarragona y Barcelona, los Rojos iban en retirada, y llegó un momento que estos últimos situaron la Intendencia en Montblanch.

Me acuerdo que mi padre se encontró en la citada Intendencia, con dos personas que conocía: uno que se llamaba Balbino y otro Lacoste. También había italianos. Gracias a estos contactos, tanto Balbino como Lacoste, nos daban todos los días dos chuscos de pan.

Yo les bailaba el garrotín, que lo aprendí en Lérida, donde hay mucho gitano bailar. El garrotín es la rumba gitana. Lo aprendí desde niño y sigo bailándolo hoy. Mi padre me cantaba una canción que decía: "Me dejaron de herencia mis padres, soy de la raza calé".

Como iban retirándose los rojos y ganando posiciones los nacionales (fascistas como decíamos nosotros cuando jugábamos de niños: rojos contra fascistas, juegos de la guerra), los amigos de mi padre Balbino y Lacoste, se instalaron en Lilla. Ello hacía que tuviésemos que ir andando hasta Lilla mi padre y yo para coger el pan a 6 kms. de Montblanch hacia Tarragona, y me solían regalar alguna onza de chocolate. De vez en cuando, volvíamos a Montblanch en algún camión de guerra (eran rusos marca 3HC), con los chuscos de pan, que lo guardábamos como oro. Así estuvimos un tiempo hasta que ya tuvimos que abandonar Montblanch. Mi hermana siguió con la familia de la posada (no sé por qué pero mi padre tenía miedo) Mi padre a mi siempre me llevaba con él y así nos pusimos a

caminar con las maletas hasta Plenafeta, unos cinco o seis kilómetros. A mitad de camino nos encontramos con un carro de payeses que salía del campo a la carretera y les preguntamos si nos podía llevar en el carro al pueblo. En ese momento aparecieron cazas de combate y nos tuvimos que resguardar en la cuneta.

En Plenafeta, fuimos a casa de La Castellana, la de Mondragón, su hijo Joaquín y yo solíamos ir a jugar al campo. Un día los nacionales debían estar muy cerca porque se oían muchos cañonazos. Nosotros seguíamos jugando y vimos como caían unas bombas que hacían unos agujeros en la tierra. Eran cañonazos de artillería, no bombardeos. Empezamos a correr, y recibí un quemazo en la pierna que podía ser de metralla. Pero no fue nada: me dieron un ungüento y con el tiempo se pasó, pero me quedó la marca.

La casa de La Castellana, como todas las casas de estos lugares, tienen la parte de abajo muy grande, ya que es donde guardan el carro y el ganado. La cocina y la vivienda la tienen en la primera planta. Yo veía que venían carros con un montón de heridos del frente, traían alguna pierna cortada, o heridas diversas, y tanto la señora de la casa donde estábamos así como más personas del pueblo, ayudaban a curarles en la bajera de la casa. A mí me mandaban para la vivienda.

También recuerdo como nos mandaron a un refugio bajo tierra en el campo. Había que bajar unas escaleras de esas de tipo ancho que se utilizan para hacer metas, y allí estuvimos escondidos unas cuarenta personas durante dos días hasta que entraron los nacionales.

Rosa: ¿Cómo se organizaban para alimentar a tantas personas?

Miguel: Bueno, nos daban algo; lo que podían. Yo me acuerdo de comer siempre. Estando en la cueva, vimos pasar soldados por un sendero, y yo asustado porque pensábamos que nos iban a matar a todos. Pero eran los nacionales. Vino una mujer gritando en catalán que saliésemos, que no hacían nada. Salimos de allí y mi padre se encontró con un conocido que no era un soldado raso, pero no recuerdo el tipo de graduación que tenía.

Se portó muy bien y nos ayudó. En el lugar en el que nos encontrábamos, había muchos cañonazos y supongo que era el frente de guerra, porque estaban avanzando los nacionales y los rojos retrocediendo.

Con la ayuda de ese militar, fuimos de Plenafeta a Montblanch al encuentro de mi hermana y de esa familia que la cuidaba, y en el trayecto cayó un obús en la estación.

Al llegar a la posada, nos encontramos con mi madre, mi hermano y el chofer que habían venido detrás de los Nacionales a buscarnos, con un automóvil marca Citroen, del año 1934, con matrícula B-66363, al que llamaban “pato”.

Cuando ya nos juntamos todos, yo apenas reconocía a mi madre y a mi hermano. A mi hermano le regalé cajas de casquillos de balas vacías, que había recogido en el campo.

Rosa: ¿Qué es lo más terrible de una guerra?

Una de las cosas más terribles que ocurren en una guerra civil, que son imperdonables, y lo digo ahora con los años y después de haber viajado por todo el mundo, sobre todo por América Latina, es que ha habido muchas matanzas tanto en un bando como en otro por venganzas personales. Por eso, mi padre cuando estaba en la zona roja se escondía y tenía mucho miedo, porque se oía y se comentaba que durante la noche llegaba un camión con militares y se llevaban a civiles y los fusilaban en el campo al amanecer. Hay que tener en cuenta que dentro de los fusilamientos por causas políticas, había muchos que eran por venganzas personales.

Rosa: La familia en total estuvo tres años separada.

Miguel: Así es, desde 1936 a 1939 unos días antes de terminar la guerra civil. Cuando los nacionales ya estaban en la zona de Tarragona, es cuando nos encontramos la familia. Recuerdo que cuando nos juntamos, ya habían avanzado los nacionales, y en el suelo de la calle había billetes que utilizaban en la zona roja, pero me decían que no los cogiera porque ya no servían.

Respecto al dinero, hubo un momento en la guerra en el que este ya no servía, lo único que servía era el trueque.

Tanto me había marcado durante estos tres años la escasez de pan, que regresando para San Sebastián mi padre, mi madre, mis hermanos y yo, paramos en Candasnos (Huesca). Allí estaba el tío Mariano —así le llamábamos—, tenía una posada y era el lugar donde dormían los conductores cuando se transportaba el pescado en los camiones, aparcando estos en unas cuadras muy grandes que él tenía. En esta posada dormimos toda la familia.

Cuando paramos en Tudela para comer, yo recuerdo que el pan que sobraba en la mesa me lo metía debajo del suéter. Me decían que no era necesario que lo guardara, pero ya era una costumbre que mantenía ya que el pan había sido muy importante para mí.

1.3. La postguerra

En esta etapa Miguel entra en su escolarización, los juegos infantiles, los cupones de racionamiento, el estraperlo...

Rosa: ¿Cómo empieza todo de nuevo?

Miguel: Llegamos a San Sebastián y recuerdo el final de la guerra. A mi hermano y a mí nos metieron en el colegio los "Marianistas", donde

también hicimos la comunión. En este colegio estuvimos estudiando el bachiller, luego hice algunas prácticas en la academia Almi, así como clases de delineación en una academia de la C/ Embeltrán, y prácticas en artes y oficios donde ahora está el actual edificio de Correos, al lado del Buen Pastor.

Según comentaban mis padres, la postguerra fue dura ya que supuso dificultades dentro de la empresa para su nuevo funcionamiento.

El pan era de racionamiento. Este sistema funcionaba entregándote unas cartillas, que llamábamos “cartillas de racionamiento” donde había unos cupones que tenías que pagarlos, y con ellos, entregando el cupón te daban el pan. Pero siempre salta la picaresca y se especulaba con los cupones de racionamiento, que al ser revendidos te cobraban más dinero. Lo mismo ocurría con los comestibles, por ello existía mucho estraperlo de alimentos.

Los camiones de pescado de nuestra casa, regresaban de Cataluña con cajas vacías donde escondían aceite, legumbres, azúcar... que lo compraban en Lérida, Aragón, y Huesca para revenderlo. Tanto es así que cuando yo tenía catorce años, mi madre que tenía sus conocidos en la zona de Lérida y Tarragona, compraba aceite en latas de dieciocho litros de la zona de la “Conca de Barberá” en Vinaixa. Este aceite era para casa, lo mismo que la harina que servía para hacer diariamente el pan en casa.

Rosa: ¿Cómo repercutía esta situación en los barcos de pesca?

Miguel: En la industria de la pesca, la gremial –abastos–, suministraba unos víveres para la dotación de cada buque a unos precios más asequibles. Cada tripulante tenía ya una cantidad estipulada, siendo el cocinero el responsable de administrar los víveres, el problema con el que se encontraba era que éstos no eran suficientes para terminar la campaña de pesca, por lo tanto se compraban otros víveres a otros suministradores, que también los administraba el cocinero. El importe del total de los víveres era adelantado por la empresa, y cuando los tripulantes al final de mes cobraban la nómina, el cocinero se encargaba de cobrarles a cada uno de ellos, su parte proporcional más otros cargos como el tabaco, licores, etc. y a su vez, el cocinero reponía a la empresa el dinero adelantando.

Sin embargo, cuando se comienza a ir a Terranova, que en nuestra empresa fue en el año 1956, se asigna una cantidad por tripulante y día para víveres a cargo de la empresa, a excepción del vino, que lo tenían que pagar los tripulantes.

Hacia el año 1947-1948 ya deja de funcionar la gremial y se instaura el libre mercado.

Tanto es así que en esta época del 46, 47 cuando yo tenía quince años, a las casas armadoras nos entregaron un cupo de azúcar para repartir entre las familias de los tripulantes, a un precio regulado. A mi me toca repartir el azúcar a las mujeres según el número de hijos, esto lo hacíamos en el almacén y oficinas que teníamos en Trintxerpe.

En esta misma época 47-48 impuso abastos puestos reguladores en los mismos detallistas de los mercados de San Sebastián, que eran (Bretxa, San Martín y el de Gros) supongo que en la provincia también existirían estos puestos en los mercados. Esto no abarcaba a todos los detallistas sino que cogían un número de puestos. Así por ejemplo, si había veinte detallistas había cinco con puestos reguladores. Esto se extendía a la pescadería donde había asignados un número de puestos que tenían que vender una cantidad de pescado con el precio regulado, que era inferior al precio normal, pero ese pescado ya estaba requisado de la lonja.

Por ejemplo, si nuestra empresa en lonja tenía mil kilos de merluza para vender al por mayor, nos requisaban cien kilos a un precio regulado que era inferior al precio normal. Esto funcionaba así en todos los mercados, y el objetivo era que las personas con menor poder adquisitivo pudieran adquirir alimentos a un precio inferior. La idea en sí es buena pero ello no la libraba de la picaresca por parte de los vendedores detallistas o puestos reguladores.

Rosa: ¿Cómo era la vida en esta etapa del colegio?

Miguel: En el colegio íbamos de medio-pensionistas. El pan era de harina de maíz, de color amarillo, y muy duro. Nos daban mucho potaje, mucho arroz con leche, y poca carne.

El periodo vacacional, lo pasaba sobre todo en Pasajes (Trintxerpe).

Durante la post-guerra, se lograron recuperar algunos de los camiones que nos habían sido requisados. Dentro del garaje de Pasajes, el mecánico ajustador que teníamos en la empresa, Atanasio Lorenzo Múgica, que vivía en la calle Fermín Calbetón, de San Sebastián, era un gran mecánico que me enseñó mucho. Antes de la guerra estaba con las reparaciones de los camiones, pero después ya se quedó en la de los buques de pesca. De la flota de camiones que se recuperó, se reconstruyeron cuatro camiones. Se vendieron tres y uno se quedó en la empresa, matrícula de Tarragona 4726. También se recuperó un coche, que fue requisado en la guerra y que lo tuvo el general Chiquet. Se recuperó el coche, pero venía destrozado, era un Chrysler Airflow 1934. También teníamos un camión Lancia.

Había dificultades para reparar coches y camiones, ya que en esta época no había recambios, y se utilizaban muchas piezas de los desguaces. Manteníamos el Citroën "Pato", y el Chrysler Airflow.

En aquella época de la post-guerra prohibieron rodar los turismos con consumo de gasolina, de más de 25 HP fiscales de potencia. El Chrysler tenía 34 HP.

Por entonces, existían dos empresas en el B° de Gros, que se denominaban “Gasógeno Massé”, y “Gasógeno Luma” que se dedicaban a fabricar unos elementos que calentados con carbón de leña, (caldera) producían un gas que se utilizaba para la combustión de los motores de los vehículos, en lugar de gasolina. Estos elementos se acoplaban a la parte trasera del vehículo, y también con un remolque.

Nuestra casa armadora también compró un turismo marca “Renault”, con matrícula: M-40101, que posteriormente se transformó en furgoneta para realizar servicios.

En Pasajes –Trintxerpe–, teníamos un almacén-garaje-taller, donde estaban los coches y los camiones y otro almacén de pertrechos, redería, taller y repuestos para la flota. También teníamos la oficina en la parte alta. A mí lo que más me gustaba era enredar en la mecánica, tanto en los motores de los buques como en los coches y camiones. Puedo decir que he pasado más tiempo en Trintxerpe que en la calle Aldamar. De esta calle recuerdo mi niñez jugando en el barrio. En el monte Urgull había unas cuevas, y allí jugábamos. Los de la calle 31 de agosto y nosotros los de la calle Aldamar, nos uníamos y jugábamos a pedradas contra los del muelle. Por ello, mi madre nos ponía siempre un buzo, porque estropeábamos toda la ropa. Además nos hacíamos chichones, pero nosotros mismos sin que nos vieran nuestras madres nos poníamos unas “perras gordas de cobre” sobre los chichones para que no se notara mucho, ya que sino, al llegar a casa, recibíamos una buena regañina.

1.4. La pescadería y los muelles

Vemos como se gesta la infraestructura del muelle de Pasajes con sus lonjas, las demandas de los mercados y la organización del trabajo, así como su entrada en el mundo profesional...

Miguel: Antes de la guerra civil los armadores ponen en marcha el conjunto de “Meypi” en Pasajes San Juan, que contaba con muelle propio y lonja, además de la infraestructura de talleres, efectos navales,... también se descargaba en su lonja pescado fresco y se manipulaba para su posterior venta. En Trintxerpe teníamos “Muelles y Almacenes”, era más antiguo que “Meypi” el cual también tenía su propio muelle, lonja y también allí se vendía el pescado. En este segundo es donde trabajaba habitualmente “Casa Ciriza” y la mayoría de los armadores de aquella época.

Cuando las parejas comienzan a ir a Terranova, se realizan las descargas de bacalao verde en la lonja de "Meypi" que contaba con cámaras frigoríficas a + 4° para mantener el producto.

Durante el período de las vacaciones del colegio íbamos mi madre, mi hermano y yo a Trincherpe a esperar a los buques, tanto de día como de madrugada. Cuando entraba alguno de los buques, allí estábamos nosotros, en la lonja de "Muelles y Almacenes" (ya no existe) y así con 14, 15 ó 16 años íbamos a la pescadería a la venta del pescado. Había mucho movimiento, son finales de los años cuarenta y principios de los cincuenta.

En "Muelles y Almacenes" tenían participaciones los armadores, perteneciendo a todos ellos. Así estaba la "Casa Ciriza", la casa "Andonaegi", "Laboa" y creo que "Lertxundi".

Además, también había un muelle al que llamaban "el muelle del carbón", y en La Herrera había dos almacenes de carbón. También estaba la fábrica de hielo donde se cogía el hielo para los buques cuando salían a pescar.

Nosotros teníamos un buque de vapor al carbón que era el "Félix Ciriza", y había dos "bous" de otras casas armadoras que se abastecían de carbón en ese muelle. También se avituallaban de carbón en la bahía, entre el muelle de la Pysbe (en Pasajes San Juan) y Pasajes Antxo. Aquí en la bahía, estaba fondeado un buque muy antiguo que hacía la función de depósito de carbón y al que se le llamaban el "Pontón". Tenía noventa metros y era muy útil para cargar, ya que el muelle del carbón resultaba pequeño.

Normalmente los buques que venían con carbón de otros puertos, por ejemplo Asturias, solían descargar en el buque Pontón. Y nuestros buques pesqueros que iban a carbón, y algún que otro mercante pequeño, se abastecían en el Pontón. Hay que tener en cuenta que tanto el muelle del carbón de "Muelles y Almacenes", como el muelle del carbón de Pasajes Ancho, también suministraban a la industria. A estos muelles es donde acudían hombres y mujeres a robar carbón que era vigilado por los carabineros. Esto ocurre en estos tiempos difíciles de la postguerra y que durarán hasta inicios de los años mil novecientos sesenta.

En esta época, se construyeron en La Herrera, Pasajes Ancho, casas de protección oficial, y no les instalaron la cocina de carbón, sino cocina de gas o eléctrica.

Los vecinos cambiaron estas cocinas, por otras a carbón, debido a que tenían muy cerca el muelle de carbón.

Un tal “Naparra”, que era el encargado de centrar los buques en el dique flotante de “Astilleros Luzuriaga”, en Pasajes de San Pedro, fue a robar a La Herrera carbón, le dieron el alto y al no hacer caso le dispararon un tiro, pero tuvo suerte que le entró la bala y le salió, sin perjudicarle nada.

Entre el año 1951-1953 los buques de máquina de vapor se transforman a consumo a fuel, y otros se desguazan. Para los años sesenta, ya dejan de existir los muelles de carbón situados en “Muelles y Almacenes”. Me contaban, que cuando se mandaba pescado a Cataluña antes de la guerra, entraban las vías de los trenes al puerto de “Muelles y Almacenes”. Los vagones se cargaban de pescado para enviar a Barcelona o Madrid. Después de la guerra esto se deja de utilizar, y ya se usa la carretera para transportar el pescado.

Había tanto pescado que igual estábamos desde las cuatro de la mañana hasta las seis de la tarde preparándolo, ya que el producto venía de la mar sin vísceras.

Nosotros en la pescadería teníamos que lavarlo, estivarlo en cajas... y cubierto con hielo quedaba preparado para su transporte en camiones pequeños de cinco o seis toneladas a Madrid, Barcelona, Tarragona, Valencia... Posterior ya empezó a transportarse el pescado en camiones más grandes.

Se paraba únicamente media hora para almorzar y tres cuartos de hora para comer. Solíamos llevar la comida para comer allí mismo y no perder tiempo, porque eran muchas toneladas las que había que manipular y preparar.

Había que trabajar con rapidez ya que mi madre negociaba con los detallistas y los exportadores de clientes fijos de la provincia y de otras provincias, – Haro, Tudela,... – que venían a las seis de la mañana, y para las siete y media ya se habían marchado todos. Más tarde se personaban los exportadores de plaza que compraban para los mercados de Madrid, Zaragoza, Lérida Barcelona, Valencia...

Si bien el mercado era Madrid, exigía merluza grande y sin cabeza, sin embargo, para el mercado de Cataluña, esa merluza grande no servía. Allí aceptaban la mediana que, pesaba dos a tres kilos como mucho. Del mismo modo, la mediana tenía buena aceptación en Navarra, Zaragoza, País Vasco.

En el año 1948 yo tengo dieciséis años y ya me incorporo definitivamente a la empresa. Me gustaba más trabajar que estudiar, y también maniobrar en la máquina y en el puente de mando de los buques, sin título alguno. Algunos patrones no se atrevían a traer los buques de deter-

minadas zonas del puerto por miedo a dañarlos en las maniobras, ya que esto suponía tener que dar parte al seguro. Recuerdo una vez, que delante del comandante "Las Heras", que fue profesor en la Escuela Náutica, hice una maniobra con la pareja "Marce" y "Lina" puesto que había que ir a compensar los desvíos a la boya que estaba frente a Pysbe (a esta boya nosotros le llamamos la "boya de San Juan"). Entonces, con un buque colocando unos esprines a su compañero, ya que este no tenía máquina por estar en reparación, conseguí hacer una maniobra perfecta, que justo pasamos junto a un buque que estaba atracado en el muelle de Ancho, y el rollete de proa casi pasó rozando al mercante, pero sin tocarlo. El Sr. Las Heras estaba delante mío pero sin decir nada, y yo libré bien la maniobra. Entonces, él decidió que me dieran el título de Piloto de Bahía con 16 años. Me lo firmó el comandante Pasquín de la Comandancia –Ayudantía de Pasajes–.

Este año la flota existente en la empresa es la siguiente: "Marce" y "Lina", "Agustín" y "Miguel" que fueron construidos en el año 1931 y 1932 en Zumaia, y el "Mari" y "Pili" construidos en Pasajes San Pedro (Astilleros Luzuriaga) en el año 1947. Todos estos buques trabajaban en pareja al arrastre al fresco más el bou "Félix Ciriza". Este bou en el año 1951 lo transformamos del carbón al fuel. Supuso una gran reparación. Se seguía manteniendo la misma flota al arrastre y al fresco en pareja.

En esta época, hice algún viaje a Barcelona transportando pescado con un camión "Dodge" de los recuperados en la guerra civil. Matrícula Tarragona 4726. Lo hacía por "hobby".

Yo no tenía carnet de conducir aunque conducía el camión, si bien conmigo venía un chofer de la casa como responsable. Como en aquella época, este camión tenía la cabina ancha, cuando veíamos un "fielato" (se llamaba en todas partes así, exceptuando en el País Vasco que se llamaban "mikeletes"), nos cambiábamos los conductores.

En estos "fielatos" estaban los policías de tráfico motorizados, además de los celadores de arbitrios. Estaban situados a la entrada de cada provincia y declarabas lo que llevabas. Y para evitar dentro de la documentación el que te pidieran la cartilla donde iban numeradas todas las cubiertas que eran de racionamiento, regalábamos pescado a los policías de tráfico motorizados, que siempre llevábamos preparado aparte en una caja.

1.5. Matriarca de Casa Ciriza: Doña Marcelina de Ciriza

El hijo nos muestra a su madre en su doble perspectiva, la de madre y la de empresaria, donde se entrecruzan los elementos biográficos de la madre y el hijo, que si bien son pocos, no obstante son lo suficiente como

para acercarnos a una gran personalidad tanto en los negocios como en el aspecto familiar.

Rosa: ¿Tu madre que función desarrollaba en la familia y en la empresa?

Miguel: Mi madre era una persona, vamos a decir, totalmente industrial. No mi padre; que era el que llevaba las cuentas. Sumaba más rápido que una máquina, y yo aprendí también eso de él. Y sigo sumando.

El trabajo en la pescadería dependía de la cantidad de pescado que entraba, es decir si entraba mucho pescado, teníamos que estar en la pescadería a las doce de la noche para la clasificación y pesado del pescado. Si terminábamos a las cuatro, yo me venía a dormir aunque fuera solo una hora, para estar a las seis en la venta.

Utilizábamos los vehículos de la empresa. A la pescadería íbamos mi madre, mi hermano y yo. Mi madre estaba un poco inválida porque se había caído en las obras de reparación de esta casa, en el año 1934... Pero ella estaba allí, siempre sujetándose con alguien. Le llamaban La Maña, no sé por qué.

Los marineros, cuando traían la “trapallada”: las cocochas, las huevas... se las entregaban a mi madre en lugar de venderlas en el muelle, ya que ella solía darles más dinero, y les pagaba en la misma pescadería.

Nuestra madre era una persona muy considerada, muy atrevida en los negocios y con mucha capacidad. Ella llevaba todo el aspecto comercial. También era muy apreciada por todos los tripulantes y personas del negocio. Recuerdo que cuando algún exportador o detallistas, ambos clientes, dejaba alguna factura impagada de alguna venta de producto de pescado, en vez de atropellarle le seguía vendiendo, aconsejándole que si seguía trabajando, poco a poco podía pagarle la deuda anterior.

También es verdad que cuando algún cliente no aceptaba o no se comportaba en su “forma de actuar de Marcelina” también se enfrentaba a ellos, incluso si era necesario, de forma violenta.

Marcelina era una mujer con mucha visión de futuro. Nos apoyó mucho a los hijos y creo que nos transmitió ese espíritu emprendedor ya desde muy jóvenes.

Mi padre murió en Julio del año 1958.

Además de estar nuestra madre al frente de la flota pesquera, compró en la postguerra dos caseríos. Un caserío en San Sebastián al lado del seminario que se llamaba “Lugariz-Berri” y otro caserío en Irún en el barrio de Olaberría, y era el “Labeko-etxea”, mantenía entre los dos caseríos unas treinta vacas.

Ella dirigía los caseríos, si bien en ellos vivían familias que trabajaban para nosotros. Hacía sus visitas a los caseríos casi todos los días y de este modo controlaba la venta de los productos: leche, huevos, algunos terneros... se preocupaba de que tuvieran buenos piensos, y traía la cebada de Navarra... porque ya cuando le obligaron a vender a la central lechera "Gurelesa" (1962-1964 si mal no recuerdo), entonces premiaban la calidad de la leche y a ella le gustaba presumir de que suministraba la mejor.

En resumen, era un mujer de muchos valores, una gran madre y era como un clueca en su relación con los hijos con toda la familia por ambas líneas.

Aproximadamente hacia el año 1962, dejó de ir a la pescadería. No obstante, estuvo informada en todo momento del desarrollo de la empresa a través de sus hijos. Venía a la botadura de los buques y a las inauguraciones. Era la matriarca de "Casa Ciriza".

Cuando vivía mi madre, normalmente desde el mes de mayo hasta el mes de octubre nos juntábamos toda la familia (hijos, nueras, nietos,...) diariamente en el caserío de Lugariz Berri de San Sebastián. Comíamos en una mesa muy grande, normalmente debajo de una parra en orientación sur. Como mínimo éramos veintidós personas. Cuando nos encontrábamos con algún amigo, a mi madre no le importaba que le lleváramos a comer, podían llegar seis personas de más.

Allí estábamos tanto los miembros de la familia como los agregados, ya que la madre era una gran anfitriona.

Fallece el 11 de mayo de 1988, a los ochenta y ocho años. A partir de su muerte, los caseríos se mantuvieron durante un año y luego ya se hizo una división de bienes entre los hermanos.

Los nietos han pasado en el caserío una buena niñez. A ella le agradaba tener a todos los nietos juntos y estos le querían mucho. Lo más importante para ella era tener la familia unida, siendo ésta su preocupación. Si sus hijos emprendían dentro de la pesca nuevos proyectos, siempre los apoyaba con gran orgullo y protección.

Cuando yo me casé, me quedé a vivir en la misma casa de mi madre. Recuerdo que pocos días antes de morirse, era un cinco de mayo, la ví un poco triste en la cocina de casa. Avisé a Santi, el chofer que siempre la llevaba a todas partes, y le dije que le llevara a dar una vuelta por los caseríos. Cuando regresó de la vuelta se puso a dormir, le dio una embolia que le provocó un derrame cerebral, y a los tres días falleció. Nunca antes había estado enferma.

2. Diversificación de la pesca

En este capítulo se van reflejando las diferentes estrategias que se van adoptando en función de la productividad pesquera, siendo a destacar que desde el año 1952 a 1975 se diversifica enormemente esta casa armadora. Nos introducimos en las facilidades que el gobierno da a la construcción de barcos.

Rosa: ¿Cómo se va produciendo la expansión de la empresa?

Miguel: Desde el año 1952 al año 1975, se diversifica nuestra casa armadora; por ello si bien en 1952 faenaban nuestros buques en dos modalidades: (parejas y bou), en las costas de Francia y Gran Sol, será a partir de 1956 cuando enviamos a Terranova una de nuestras parejas, incorporando y renovando la flota. Además de poner en marcha la construcción del gran buque factoría el “Marcelina de Ciriza”, pionero en el congelado, y del mismo modo adquirimos también un atunero.

El aspecto de la financiación de los buques, lo llevaba el Banco de Crédito a la Construcción, sito en la Plza Sta. Barbara nº1 de Madrid, quien concedía créditos para la construcción de los buques de pesca a través del informe de la Subsecretaria de la Marina Mercante, donde están las instituciones de la Dirección General de Pesca, Navegación e Inspección de Buques. Esto están dentro de la Subsecretaria de la Marina Mercante y a través de ese informe de la Subsecretaria se comenzaba la construcción.

Respecto al cobro de los créditos que nos concedían, se seguían los siguientes pasos:

1/3 a la puesta de la quilla, siempre con la certificación de la inspección de buques de la Subsecretaria de la marina mercante, 1/3 a la botadura del casco, igualmente con la certificación de la Inspección, y tercer y ultimo tercio a la terminación del montaje de los motores y montura del buque, siempre con la certificación de la Inspección General de Buques. Estos créditos nos los concedían a veinte años, al 2% de interés. En estos términos conseguimos el préstamo para el buque “Marcelina de Ciriza”. Con el “Angelote” y “Cachuelo” también conseguimos este tipo de crédito al 2%. Este interés tan bajo era una forma de ayudarnos a todos los armadores que construíamos en aquella época. No hacía falta ofrecer desguace ni nada. Nosotros construíamos, y teníamos crédito, siempre que nos autorizase la inspección de buques de la Subsecretaría de la Marina Mercante. Hubo armadores que con estos créditos se metieron en “pufos”. Por este motivo, la Subsecretaría ya empezó a exigir garantías complementarias y subieron el interés a un 4%. Nosotros en el año 1965 para el buque pesquero al bou, “Miguel I” conseguimos a 20 años un crédito, pero al cuatro por ciento.

2.1. *Gran Sol*

“Los patrones de pesca al igual que los armadores todos de un modo u otro mentimos... Pero siempre ha habido mentiras, eso lo lleva “el arrastre²””

Este pensamiento de Miguel, refleja una forma de trabajar, donde existen pactos implícitos, y donde los códigos de comportamiento están determinados por la lucha constante con el medio. Además nos introduce en su primera experiencia en los mares de Gran Sol, la vida a bordo desde su propia perspectiva, así como las estrategias que siguen los patrones de pesca.

Rosa: ¿Cómo es tu primera experiencia en la mar?

Miguel: La primera vez que voy a la mar a Gran Sol es el año 1952, en este año seguimos contando con la misma flota ya existente: las parejas de arrastre “Marce” y “Lina”, “Agustín” y “Miguel”, “Mari y “Pili”. Y el bou “Félix Ciriza”. Yo iré en la pareja

“Mari” y “Pili”. Iba de patrón de pesca, el Sr. Antonio Alonso, alias “Arminza.” En trece días de campaña –contando cuatro singladuras de salida y entrada a puerto base, pescamos 85 toneladas de besugo. Era el mes de septiembre.

Me adapté muy bien a la marea, porque me pasaba todo el día hablando con los tripulantes y ya sabía cómo trabajaban. El arrastre también lo conocía, pero no en prácticas, y me resultó una gran experiencia. Subía a la cubierta y les ayudaba a manipular el pescado... Venía algún congrio que se ponía de pie, y le dábamos un golpe en la cabeza. Había un cocinero, que se llamaba Vilasó, que solía coger el pescado del mediodía para preparar... Lo cogía, le limpiaba las vísceras y lo colgaba en la jarcia del palo para que se quedase toda la noche al sereno. Al día siguiente se cocinaba y se comía. Nunca se comía el pescado recién cogido. Se cocinaba con cebolla, patatas y pimentón. También comíamos algún rodaballo que otro. Era estupendo.

Teníamos dos singladuras de ruta hasta las playas del Sur de Inglaterra, y luego otras dos hasta Pasajes, y eran ocho días allí faenando; pero traíamos mucho pescado.

Rosa: Estamos ante una auténtica bonanza en la pesca.

2. Arrastre: Pesca. Arte de arrastre. Martínez Hidalgo y Terán José María, 1957: Enciclopedia General del Mar. Ediciones Barriga, [el arrastre lo efectúan tanto los barcos que van en la modalidad de “bou”, un barco arrastrando la red, como a la “pareja” dos barcos que arrastran la red.]

Miguel: Así es, hay que tener en cuenta que la segunda guerra mundial supuso para los bancos de Gran Sol y la Costa de Francia una especie de veda; si bien nuestros buques siguen faenando, existían buques de otros países que no podían acudir a pescar.

En aquella época existían bastantes parejas de pesca de todo tipo, unas más pequeñas y otras más grandes, de casco de madera, y casco de acero. Los armadores importantes eran “Casa Ciriza”, “Andonaegi,” Lertxundi”, “Laboa”, “Lasa”, “Acebal”, “Serrat”, “Ciriza Huarte”...; ...éramos muchos y no se cabía en el muelle, aunque tampoco es que hubiese mucho muelle. En los años cincuenta nos encontramos con una flota en su mayoría que son buques de madera. Si bien a inicios de los años cincuenta existe abundancia de pescado, también en estos años la concurrencia de países en los bancos es muy importante, y ya para el año mil novecientos cincuenta y cinco se incorpora el sistema de pesca la “baka”, y algunas parejas de más “porte” se envían a los grandes bancos de Terranova a la pesca del bacalao.

Aún y todo, se tienen que seguir introduciendo estrategias para rentabilizar la pesca, y así para el año mil novecientos sesenta y dos se incorpora la pesca al “trío” y respecto al puerto de Pasajes se construye el muelle nuevo, la fábrica de hielo, y todo lo que está ahora hecho, la Cooperativa, la lonja y el Frigorífico “Pasaia”.

Siguiendo con la abundancia de pescado existente al finalizar la segunda guerra mundial en 1945, quiero destacar que los buques hacían el arrastre de día, y a la noche hacían una andada de tres o cuatro millas para ir al cantil, porque durante la noche como no se faenaba en el arrastre, los marineros pescaban con “liña” congrio. Toda esta pesca de congrio, incluido las cocochas, las huevas y algunos pájaros de mar, se consideraba “trapallada”. Cada marinero traía sus congrios marcados con nudos de la misma liña. Algunos traían tres, otros seis u ocho. Además venían con sus cajas de pájaros para vender y eran de ellos. En la pareja al fresco, al amanecer, se echa el arte al agua, mientras están en arrastre los dos buques toda la mañana. Hasta el medio día no se vira la red, y mientras, los marineros cogen pájaros de mar con anzuelo. Una vez que vira la red (esto es subir el aparejo), trabajan los marineros. Cuando la red está en arrastre están manipulando el pescado, luego de noche si estaban cerca del cantil iban allí.

El patrón de pesca Arminza que iba de primero en nuestra pareja “Mari” y Pili”, descubrió un nuevo banco de besugo, en Gran Sol, al sur de Inglaterra, pero estuvo todo el tiempo que pudo sin decírselo a nadie. Pero al llegar a tierra, como observaban que traía las redes destrozadas ya que echaba al muelle cinco y seis redes para reparar, le llamaban “el patrón del camión”. Esta playa de pesca la denominaron Mar del Pijo y en el plano que dibujaban los propios patrones a través del número de brazas de profundi-

dad y con la información de la sonda, tenía la forma de pijo, y por eso se le puso este nombre. Estaba cerca de la playa de pesca El Codillo.

El Mar del Pijo, era dificultoso para trabajar ya que se rompían mucho las redes debido a que era una playa muy estrecha. En unas zonas subía el agua y en otras bajaba; quiero decir, la profundidad del agua. Además si te salías un poco de ese canal, rompías el calamento. Si bien el patrón de pesca se guardó durante un tiempo su secreto, fue con el radiogoniómetro como el resto de la flota localizó a nuestra pareja "Mari" y "Pili".

Alguna pareja se acercaba y largaba el aparejo por la popa del "Mari" y "Pili". Al darse cuenta el patrón Arminza que iban apareciendo algunas otras parejas que le habían ya localizado, en vez de largar la red, largaba la boza (es una cadena) y hacía ver que iba en arrastre pero en realidad, atravesaba el Mar del Pijo y allí, los buques rompían su aparejo y ya se retiraban. Son las astucias de la mar. No obstante, acabaron pescando allí el resto de la flota. Pero en tres años desapareció el besugo de ese banco.

En el buen hacer del patrón de pesca, uno de los elementos muy importantes es el de montar el arte de pesca, así como señalar donde hay que largarlo. Nosotros hemos tenido en el año 1951 un patrón de pesca que se llamaba Rafael Pérez Lemos. Era un hombre muy inteligente; se murió muy joven y luego nosotros les pagamos la carrera a los hijos: dos son capitanes y otro jefe de máquinas.

Rafael se quedó de baja por enfermedad, y vino otro patrón que no sabía escribir, pero sabía pescar. Se llamaba Xío. Se embarcó de primero de pesca con la pareja "Marce" y "Lina" a pescar a Gran Sol, al sur de Inglaterra en la zona del Codillo. Este patrón firmaba la nómina con el dedo pulgar, pero tenía el arte de pescar, el instinto, y era él quien armaba la red, ya que según la zona tenía que meter más o menos flotadores en la tralla del corcho, o más cadenas en la tralla del plomo etc, etc, y luego largar más cable o menos cable, es el arte o instinto de cada patrón. Por eso, a las redes les llaman artes.

No obstante, el patrón de costa, en aquella época, José Prego, se nos quejaba de que el patrón de pesca Xío era un indocumentado, que solamente tenía una práctica de navegar y poco conocimiento sobre los planos, puesto que Xío le decía sobre el plano al patrón José Prego en que zona de la playa había que colocar el buque para iniciar el arrastre de pesca, y pescaba mucho, sin apenas interpretar los planos.

Los patrones de pesca al igual que los armadores todos de un modo u otro mentimos. El propio patrón de pesca de toda la vida, aunque hace sus cuadrillas, sus claves, para decir dónde está pescando... Avisa a otros buques de que está allí pescando, y resulta que cuando llegan allí los

otros les dice que ha fallado... Es decir, que avisa cuando ya tiene el producto dentro de su bodega, para no perder la relación de las cuadrillas con claves... Pero siempre ha habido mentiras, eso lo lleva "el arrastre". Empezando por un tripulante que viene de Terranova, que recuerdo que decía que a él le habían pagado tanto, pero otro decía que le habían pagado más: se mentían unos a otros porque nadie quería ser menos. Eso es real. Y los mismos armadores hacíamos lo mismo.

Rosa: Pero ante tanta sobrepesca tienen que surgir nuevas estrategias.

Miguel: Por supuesto, hay que tener en cuenta que en 1955 cuando se incorpora la "baka", ya existe un importante descenso en las capturas en la costa de Francia y Gran Sol. Dicha situación se sigue manteniendo en descenso a inicios de los sesenta y por ello se ponen en marcha nuevas estrategias. La más novedosa y que surge de Pasajes y Ondárroa es la de poner los buques al trío, estos comienzan a partir de mil novecientos sesenta.

Seguimos en la década de los años cincuenta con los buques trabajando a Gran Sol, en el sur de Inglaterra e Irlanda, donde esta el mar del Pijo, Codillo, etc. Debido a que descienden las capturas, los armadores de la Coruña comienzan a buscar nuevos caladeros ya que los bancos del sur de Inglaterra empiezan a fallar y ya empezaron a trabajar más arriba, subiendo al noroeste de Irlanda. Ellos tienen la ventaja de tener menos días de ruta a los bancos de pesca que nosotros desde Pasajes. Es decir, tienen los bancos más cerca y ellos tardan en llegar dos singladuras, mientras que nosotros tardamos tres y media singladuras. Y a ello hay que añadir que en la lonja de Pasajes y Ondárroa, los exportadores detallistas han sido muy exigentes en la calidad del producto. Por eso Pasajes y Ondarroa traían el pescado de la costa de Francia, de Gran Sol, o del sur de Inglaterra, en cajas, bien empacado, con papel perforado, para que el hielo no manchara el producto. Luego colocaban encima del pescado el hielo. Mientras, los buques gallegos traían y siguen trayendo el pescado con hielo y en casillero.

Los buques de Pasajes y Ondárroa se tienen que organizar para ir más lejos a pescar y a la vez tener en cuenta las exigencias del mercado. Por ello surgió en estos dos puertos, la idea de organizarse en tríos. Son estrategias que se siguen según la productividad.

El trío consiste en disponer de tres buques para la pesca que se organizan de la siguiente manera: salen del puerto dos buques (una pareja) que llegan a Gran Sol y comienzan a faenar, cargando la bodega solamente uno de ellos. El que está en puerto sale a los tres o cuatro días y hace relevo con el buque que está cargado por lo tanto al llegar el relevo, el buque cargado, arranca y navega para puerto. El buque que viene con pescado a Pasajes tiene tres singladuras de ruta más dos o tres días de descanso, más nuevamente de dos a tres singladuras de ruta para llegar al relevo de la playa de

pesca y automáticamente el otro que ya ha cargado arranca para Pasajes. Esto quiere decir que esos ocho o nueve días que un buque pierde de ruta y descanso siempre hay una pareja que está pescando y además el producto viene en mejores condiciones de frescura.

Además de incorporar la modalidad de trío, se construyen buques de más potencia, mejor preparados, que se han dedicado a faenar a la modalidad “baka”. Prácticamente es el mismo sistema del “bou”, si bien únicamente cambia el sistema de calamento. Estos buques, como están mejor preparados, van a trabajar en toda la zona sur de Inglaterra y noroeste de Irlanda, consiguiendo hacer la salida y entrada a puerto, incluida la campaña entre doce y catorce días.

Tanto la “baka” como el “bou” son buques clásicos, que en vez de trabajar en pareja tienen incorporados unos pescantes a proa y a popa para largar el calamento. La diferencia de trabajar en pareja o faenar a la baka y al bou es que se incorporan lo que se llaman las puertas, las cuales hacen la función como de una cometa que cerca del calón de la red permite que esta se abra más o menos.

En la costa de Francia, descendió la producción de pesca debido a las famosas bakas tanto de Pasajes y sobre todo de Ondarroa, que trabajaban con mallero muy pequeño en el copo y faenaban en zonas de desove de la merluza. Traían merluza tan pequeña que se denominaba anchoilla y pitillo y hasta puros y clavos. (son las denominaciones según el tamaño de la merluza). Lo empacaban muy bien en la mar, (trabajo de chinos). Tanto es así, que también cuando iban con ese mallero tan pequeño en el copo, entraba cigala muy pequeña y eso lo consideraban los tripulantes o marineros como trapallada. Por la noche o en sus momentos libres, lo cocían con agua de mar y lo embotellaban en aceite y vinagre. O sea, que si el armador quería comer cigalita embotellada en aceite y vinagre se lo tenía que pedir a algún tripulante para que se lo regalase. Esto arruina la producción de la costa de Francia. Cuando ya las autoridades tanto españolas como francesas pusieron un poco más de vigilancia y se dejó ya de faenar en esas zonas, comenzó a florecer la producción en la costa francesa.

En el año 1961 se contrata el buque “Akarlanda”. Lo compramos en Astilleros Luzuriaga. El casco del buque “Akarlanda” ya estaba construido para el armador Santiago Chaouon, socio accionista de Astilleros Luzuriaga. Y en el año 1962, se estrena el buque Akarlanda. Era un bou de 800 caballos, con la popa cerrada. Es un buque clásico para ir a la costa de Francia y Gran Sol. En esta época contamos con el sistema Decca Navigator que consiste en marcar en unos planos el fondo del mar. De esta manera, si tropiezas con un embarre marcas en el propio plano para no volver a pasar por el mismo sitio.

Antiguamente los patrones de pesca hacían sus propios planos de sus zonas de pesca y los trazaban partiendo de la sonda y se situaban con el sestante y elaboraban sus planos que los guardaban ellos. Cuando apareció el Decca Navigator, ya queda el fondo marcado.

En La Rochelle, los patrones de pesca cuando identificaban los embarres, al llegar a puerto, tenían la obligación de notificarlo a la asociación de patrones de La Rochelle, y de este modo poder unificar todos los embarres en el plano. En caso de no notificar ese embarre era penado con dos meses sin acudir a la mar. Esto era en Francia pero no en España.

A finales del año 1964 se contrata a Astilleros Luzuriaga, un “bou” denominado “Miguel Primero”, muy moderno, muy bien equipado, con una propulsión de 1.000 cv., motor Mack, con paso de hélice regulable. Este buque se estrena a primeros del año 1966.

2.2. Año 1956. Comienzan la pesca del bacalao a Terranova

Esta Casa Armadora al igual que otras Casas, sus parejas que faenaban sobre todo a la merluza³, tanto en las costas de Francia como en Gran Sol, envían sus barcos a Terranova en busca de nuevos caladeros. Esto se debe a que la sobrepesca que se produce en las costas europeas, no solo por la flota española sino también por la de otros países⁴, hará que comience a escasear el pescado y se busquen nuevas rutas.

En este testimonio nos introducimos cómo se están preparando los barcos. Además tenemos aquí la creación de una de las primeras empresas mixtas que se forman en este país. Ahora ya es un dato histórico.

Miguel: En el año 1956 yo tengo 24 años y se mantiene la misma flota al fresco: “Marce” y “Lina” “Agustín” y “Miguel” faenando a la baka, y al bou el “Félix Ciriza”.

La pareja “Mari” y “Pili” comienza a ir a Terranova únicamente metiendo sal en la bodega en lugar de meter hielo, y se inicia la pesca del bacalao descargando en Sta. Eugenia de Ribeira (La Coruña)

Al año de estar faenando en Terranova, a la pareja “Mari” “Pili” le alargamos la eslora seis metros más. Esta reparación se hizo en los astilleros Euskalduna de Bilbao. Estamos en el año 1957. Ello nos permite aumentar la capacidad de ambos buques en trescientas toneladas.

3. Se dice “ir al fresco”, si bien la merluza forma el grueso de la campaña también traen otro tipo de pescados como son: rape, cabraroca, mero...

4. Esta situación está ampliamente estudiada y mostrada en el libro: *Terranova: la pesca del bacalao (1926-2004)* (en publicación).

En Astilleros “Euskalduna” se cerraron las popas y los costados. Se montó una habitación moderna, todo de “decorít” (formica). Somos los primeros en hacerlo. Situamos toda la habitación en la cubierta principal, cuando antes tenían los marineros la habitación debajo de la cubierta principal de popa (rancho). De este modo, en la misma cubierta principal se hicieron los camarotes y la cocina... A mí me gustaba mucho el montaje de los buques, y sacar muchas ideas, porque en un buque “20 centímetros es un metro”; Este concepto para mí es muy útil para planificar los espacios. En una casa parece que se desperdicia... Los camarotes de la tripulación se montaron en la zona de popa ya que esta se cerró por encima de la cubierta principal, y en el rancho donde dormían anteriormente los tripulantes se montó una gambuza para víveres. También aprovechamos la forma del buque entre cuaderna y cuaderna (ya que son formas perdidas), y en este espacio, se montaron los tanques de vino. Total siete tanques de aluminio en cada buque, lo que suponía dos mil litros por buque para una campaña de unos cuatro meses y veinte hombres.

Entonces lo habitual era que los tripulantes llevaran cada uno dos barrilitos de vino de 25 litros que los amarraban con cabos en el “espardel” encima del guardacalor. Esto era para toda la campaña. Con la incorporación de los tanques de vino, evitamos llevar los barriles.

La idea me vino pensando en la cantimplora. Se lo comenté a uno de los operarios de Astilleros “Euskalduna”, que por aquella época los había muy buenos, y me dijo que por qué no. En el cierre de los tanques del vino le añadíamos alcohol para que no se malease y de este modo salía un vino muy bueno.

Al año siguiente de alargar el “Mari” y “Pili”, ponemos en marcha la construcción de otra pareja: “Angelote” y “Cachuelo”, con lo que ya tenemos dos parejas. El “Mari” y “Pili” estuvo hasta el 69, y el Angelote y Cachuelo hasta 1974. Compramos en el año 1969 a la empresa “Andrade” de Pasajes de San Juan, la pareja bacaladera “Estornino” y “Esturión.” Esta pareja era gemela, al “Angelote” y “Cachuelo”, ya que los cuatro buques fueron construidos en factorías “Vulcano” de Vigo. La pareja “Mari” y “Pili”, que eran buques más pequeños se quedaron a faenar en pareja al fresco, en la Costa de Francia y Gran sol.

Y las dos parejas “Angelote” y “Cachuelo”, “Estornino” y “Esturión”, siguieron faenando en Terranova hasta el año 1974 /1975.

Pero ya en el año 1974 las dos parejas bacaladeras solamente realizan una campaña hasta el mes de agosto, la causa: escasez de pesca de bacalao. Ello hizo que preparásemos para ir al Gran Sol el trío “Angelote y Cachuelo” y el fresquero “Akarlanda” que hasta ese momento estuvo faenando a la baka.

En el año 1958, nos visitaron unos cubanos en compañía de D. Cesáreo Marcos, persona muy conocida nuestra, el cual se dedicaba a la compra del bacalao que traían las parejas de Terranova. Estos cubanos tenían interés en formalizar en Cuba una empresa pesquera, ya que el gobierno cubano (en la época de Batista), a través del Instituto de Pesca de Cuba, subvencionaba los nuevos Ingenios de Pesca. Cuba importaba mucho bacalao seco de “Pysbe” de Pasajes.

Por este motivo, mi hermano Agustín viaja a Cuba con el Sr. Marcos.

De acuerdo con el Instituto de Pesca de Cuba, se formalizó en La Habana una empresa pesquera, con los Sres. Tellaetxe, Sotofraga, y Bengoetxea, ya que el Sr. Tellaetxe mantenía un frigorífico en La Habana, y la idea de estos señores era de tener un buque para pescar en Terranova, descargar en la Habana, y montar un secadero de bacalao en el propio frigorífico, situado en la c/Oficios, 558, al final del malecón.

Al regresar mi hermano y el Sr. Marcos de Cuba, y con la empresa constituida, nos encargamos de comprar un buque en Alemania, denominado “Arkis”. Este buque lo habituamos en Pasajes, lo pertrechamos y lo dotamos de tripulación y zarpó a la pesca a Terranova, aproximadamente en el mes de Mayo de 1958.

En el mes de Julio de ese año, viajo yo, Miguel Ciriza, con el Sr. Marcos a La Habana (Cuba), ya que lo que pretendía la empresa Cubana era que el buque “Arkis”, con lo que tuviera de bacalao salado en bodega, navegara hasta el puerto de La Habana, con el fin de efectuar en ésta el Acto Oficial del nuevo “ingenio”. Al buque “Arkis”, una vez llegado al puerto de La Habana, y después del Acto Oficial se le cambió de nombre, pasando a denominarse “Bacaladero primero”.

El buque “Bacaladero primero”, ya con tripulación mixta (española y cubana), zarpó nuevamente para los bancos de Terranova.

En La Habana estuve aproximadamente tres meses viviendo con el matrimonio Marcos, en un piso situado en la Avda. Paseo, esquina línea.

Hacia mediados del mes de Septiembre, se empezaba a observar en La Habana algún movimiento de revolución. Yo me vine para España, y el matrimonio Marcos se quedó en La Habana.

Posteriormente, regresó a España la Señora de Marcos, quedándose el Sr. Marcos dos años más en La Habana sin poder regresar a España.

El buque siguió operando con base en La Habana, y en el mes de Noviembre acudió nuevamente al puerto de Pasajes para pertrecharse, y efectuar algunas pequeñas reparaciones. Zarpó nuevamente a primeros de Diciembre para Terranova y no se supo más de este buque, ya que a pri-

meros de Enero del año 1959 Fidel Castro se hizo con el poder. El Instituto de Pesca de Cuba nos dejaron a deber al Sr. Marcos y a nosotros, alrededor de dos millones de pesetas, de aquella época, y nunca se recuperaron. (ni el buque ni el dinero).

2.2.1. Viaje a Terranova

Vemos como se organiza nuestra flota mediante los trasbordos de bacalao a un mercante. Además, Miguel viaja a Canadá, ello le permite introducirse en algunos aspectos de la cultura de este país, donde él observa como responden en Terranova ante la “ley seca” haciendo “sus trampas” con los barcos para adquirir alcohol.

Miguel: En el año 1958 comenzamos a hacer los trasbordos a un mercante denominado “Astene”, perteneciente a una empresa armadora de Valencia. Estos buques tenían una capacidad en sus bodegas de seiscientas a setecientas toneladas. Los trasbordos los hacíamos de la pareja “Mari” y “Pili” que ya estaba alargada.

Este año también alquilamos un almacén para almacenar el pescado en la isla de Saint Pierre et Miquelon –territorio francés situado en los grandes Bancos de Terranova–. No obstante, nos encontramos con “falso flete” ya que juntando lo que teníamos almacenado en tierra y lo de la pareja que no había pescado lo suficiente, no llegaba a las seiscientas toneladas. Nos pusimos de acuerdo con los armadores de la pareja “Costa Rencala” y “Playaso”, y de esta manera completamos el flete en el mercante “Astene”, y descargamos en Sevilla, ya que se vendió el bacalao al secadero de “Trueba y Pardo” de esa ciudad. Comparando con el precio que en esa época nos ofrecían descargando en Pasajes, resultaba más ventajoso realizar la descarga en el puerto de Sevilla.

En agosto de 1959, viajo a Terranova con la finalidad de hacer un trasbordo. La pareja “Mari” y “Pili” se encontraba en la segunda campaña, y el “Angelote” y “Cachuelo”, habían iniciado la campaña en mayo, ya que salió de Pasajes de estreno. Por ello, decidimos hacer un trasbordo al mercante Astene, con el cargamento que tenían las parejas “Angelote” y “Cachuelo” y “Mari” y “Pili”. El mismo mercante llevaba sal en la bodega. Eran buques con base en Valencia, y hacíamos sal en Roquetas del Mar, Almería. Por una parte aprovechábamos para cargar material –redes, maletas, cables...– para pertrechar a las parejas, y por otra parte, estas parejas transbordaban el bacalao pescado, al mercante. Entre las dos parejas teníamos seiscientas toneladas, y había margen de tiempo para terminar la campaña de pesca hasta diciembre.

En este viaje, voy en primer lugar en avión a San Juan de Terranova, donde estaba el Sr. Olascoaga de cónsul. Me atendió muy bien. Luego, para

ir a Saint Pierre, alquilamos un coche, ya que estábamos a unos cuatrocientos kilómetros del puerto de Fortune, que está a 22 millas de la isla de Saint Pierre. La carretera no estaba nada asfaltada. Me acompañaba mi cuñado y fuimos viendo los puertos. En Fortune, como el transbordador “Spencer” no salía hasta el día siguiente, pasamos allí la noche en una casa, que como todas las demás, están levantadas del suelo para aislarlas del frío. Estas casas tienen una puerta que se abre para afuera y otra que se abre para adentro. Había un bar donde vendían patatas fritas y coca-cola, y también un casino donde vendían cerveza. Esa era la única bebida alcohólica que había. Allí tuvimos que pasar dos noches esperando al trasbordador, mientras yo estaba en contacto por radio con las dos parejas.

A la mañana siguiente, fuimos al casino y pedimos una cerveza. Por ello nos hacían firmar en un libro. Tomamos un par de cervezas, fuimos a ver un partido de fútbol y vimos como pescaban a caña en el puerto, bacalao muy pequeño. A la noche vimos en el casino que una señora sacaba borracho a su marido. Mi cuñado y yo hicimos el comentario de que si ése está como un trapo, cuántas firmas habrá tenido que echar.

El trasbordador Spencer contrabandeaba con los cocineros de las parejas comprando las bebidas alcohólicas sobre todo Brandy... y de este modo revender con los vecinos del pueblo. Luego, al día siguiente, teníamos dos horas de navegación hasta la isla de Saint Pierre.

Una vez que llegamos a Saint Pierre hicimos el trasbordo. El “Astene” llevaba sal para abastecer a las dos parejas. Primero descargaban la sal del mercante al muelle. Luego se efectuaba el trasbordo del bacalao de las parejas al mercante, y posterior se volvía a cargar a las parejas la sal que estaba en el muelle.

En el muelle también se arreglaban las redes, fui allí y tuve la oportunidad de ver a dos marineros los Sres. Arrieta y Miranda, que comenzaron a pegarse en el buque, y yo les dije que lo hicieran en el muelle. Se pegaron a puñetazos, un bonito combate.

Una vez que salieron las dos parejas para la mar vinimos en avión a San Juan. De San Juan a Sydney y a dormir a Montreal. De Montreal a Gander y de allí a Madrid. El avión tenía que hacer escalas para repostar en Azores, Lisboa,... Era un Super Constalation de cuatro hélices. De Madrid a Gander echábamos de 20 a 24 horas con escalas.

Este fue el último trasbordo, ya que dejaron de ser rentables por los costos que suponía, y las dificultades de completar el flete.

Rosa: ¿Has conocido los doris portuguesas?

Miguel: En el año 1956, cuando iniciamos la pesca en Terranova, ya estaban pescando los portugueses, no sé de cuantos años atrás, con buques

veleros de gran porte, que llevaban muchos tripulantes, y muchas lanchas a remo denominadas “doris”.

El sistema de pesca era el siguiente: Al amanecer largaban los “doris” a través de sus correspondientes pescantes. En cada “dori” embarcaban uno ó dos tripulantes, con sus liñas, cebo, comida y agua. Al anochecer los recogían nuevamente.

Los “doris”, con un marinero o dos marineros, pescaban el bacalao a liña y lo entregaban al velero. De cada “doris” pesaban la pesca de ese día para valorar su porcentaje a prima por cada tripulante, y así diariamente.

Estos buques veleros llevaban hasta 90 tripulantes, y unos 100 “doris”.

A veces, perdían mucha gente a causa de la niebla, y otros pesqueros que estaban faenando por la zona, los recogían.

A nosotros nos ocurrió en el año 1959, que estando nuestra pareja “Mari” y “Pili” faenando en Terranova, se incendió el último velero que mantenía Portugal, denominado “Ana María”, que pescaba con ese sistema, de “doris”, y a liña.

Transbordaron todos los tripulantes a nuestra pareja, y los condujeron a la isla de Saint Pierre et Miquelon, se salvaron todos.

El velero incendiado, como disponía de flotabilidad por el fuego, tuvo que ser cañoneado y hundido por un guardacostas canadiense.

Rosa: ¿Tus barcos han detectado el descenso en las capturas de bacalao?

Miguel: Sí, en el año 1962 tenemos que destacar un comienzo de descenso en las capturas del bacalao, pero aún así las parejas venían completas. Todo dependía del patrón. Hay quien pescaba más o menos. En este período tenemos a la pareja “Mari” y “Pili” haciendo dos campañas, con lo que nos encontramos con un total de seiscientas toneladas al año. Esto no resulta rentable, por ello decidimos retirarla de Terranova, y en el año 1969 incorporar la pareja “Estornino” “Esturión”, gemela del “Angelote” y “Cachuelo”, con la ventaja de que nos permitía utilizar los mismos repuestos. Así faenan estas dos parejas hasta el año 1975 que vuelve a fallar el bacalao.

2.2.2. Reflexiones sobre la dualidad de mandos y organización a bordo

Además de reflexionar sobre la dualidad de mandos y la organización de la vida a bordo, Miguel, respecto a “ir al bacalao”, es decir pescar únicamente una especie desechando el resto a la mar, reconoce que desde el

*momento actual esto no tiene sentido, sin embargo, “en aquellos momentos lo hacíamos todos, y para nosotros no estaba ni bien ni mal, simplemente era así la pesca”. Este punto es de suma importancia ya que nos coloca en una perspectiva ya histórica, pero donde actualmente se siguen cometiendo graves equivocaciones en la explotación de nuestros recursos pesqueros*⁵.

Rosa: En el barco, el patrón de pesca es el responsable de la pesca ante el armador y el patrón de costa o capitán es el responsable legal de barco. ¿Cómo ves la dualidad de mandos?

Miguel: Siempre ha habido problemas. Sobre todo cuando el patrón de pesca no tiene título para despachar, y aunque en el buque era el responsable de la pesca y representante del armador, al no tener título tenía que despachar un patrón de costa de gran altura o un capitán con título.

En la pareja, aunque sean igual los dos buques, se organizan como primero y segundo. Así, en el primer buque, decide el patrón de pesca que va con su patrón de costa o capitán, y en el segundo buque va el segundo de pesca y también con su patrón de costa. Sin embargo, éste último sigue las órdenes del primer buque, en lo referente a los lugares de pesca como en las rutas.

El primer buque siempre lleva detrás al segundo con una distancia aproximada de media milla. El patrón de pesca hace la guardia de día, y el capitán o patrón de costa de gran altura hace la guardia de noche en ruta, y también en la zona de pesca. Al amanecer el patrón de pesca se pone a faenar, arte al agua, y cuando termina la faena de pesca, al anochecer, es cuando el capitán hace la guardia en el puente y traza el rumbo si es que hay algún cambio de playa de pesca. Generalmente, durante la noche el patrón de costa o capitán, va en ruta en caso necesario para cambiar la zona de pesca, ya que en esta época no se pescaba de noche. Y siempre el segundo buque a las órdenes del primero.

Cuando el buque sale del puerto base, bien sea Pasajes, Coruña o Vigo, el patrón de pesca del primer buque es quien indica al patrón de costa o capitán en qué banco o zona van a iniciar la pesca. A partir de este momento es el capitán quien traza el rumbo (o la ruta) hasta la llegada a la zona de pesca. A lo largo de la campaña en los bancos se sigue repitiendo la situa-

5. A este respecto es interesante las reflexiones que se llevan a cabo en la monografía:

García-Orellán Rosa & Close David, 2003: *El Estai y la Postguerra del Fletán*. Edit. Instituto Universitario de Estudios Marítimos Universidade da Coruña.

García-Orellán Rosa, 2003: *El bacalao en los Bancos de Terranova: Conservación y Supervivencia del Recurso. Manipulación de conceptos*. Actas del I Congreso Internacional do desarrollo e desenvolvemento sociocultural. Portugal.

ción, el decir, el patrón de pesca señala donde quiere ir a pescar y el capitán traza la ruta.

Respecto al despacho del "rol" (documento del buque), que se formaliza en las Capitanías de cada puerto, y antes de salir a la mar, en caso de que el patrón de pesca y el capitán tengan el mismo título y ambos puedan despachar, será siempre el patrón de pesca quien realice el despacho y en ese caso en el "rol" el patrón de costa figurará como primer oficial. Hay que tener en cuenta que la persona que despacha el buque, que es también el que lleva el mando del buque, es el responsable legal.

De todos modos, siempre se ha procurado "suavizar" los problemas de la dualidad de mandos y por ello el patrón de pesca se buscaba a su capitán para despachar, al ser gente que se conoce entre sí, tienden a arreglarse más entre ellos.

No obstante, a la vuelta de campaña el patrón de pesca es quien tiene la última palabra sobre toda la tripulación, y es él quien decide con qué personas quiere seguir trabajando y a quienes quiere "desenrolar".

Es importante que haya pocas dualidades en el mando del buque. El patrón de pesca es el responsable de toda la pesca. El capitán, administra con el cocinero los víveres, cuida a algún enfermo.

A mi modo de ver, la "llave" del buque está formada por: el capitán, el patrón de pesca, jefe de máquinas y cocinero; de aquí la importancia de que exista una buena comprensión y coordinación entre estas cuatro personas.

Rosa: De esta época he recogido muchos testimonios de tripulantes de las parejas donde reflejan escasez de víveres, con anécdotas llenas incluso de picaresca, ¿cómo funcionaba vuestra Casa Armadora a este nivel?

Miguel: Nosotros entregamos la lista de los víveres, tanto al cocinero como al patrón de costa o capitán, y el control lo llevan entre los dos. Si bien, la última palabra la tiene el capitán.

Nuestra Casa nunca ha escatimado los víveres, incluso en la Rioja se contratava, a nivel particular, la matanza de cerdos, y se elaboraba chorizo embotado que además de utilizarlo en casa se suministraba a los buques de Terranova. Era un chorizo de categoría.

Hay que tener en cuenta que normalmente un buque de pesca, tiene siempre la materia prima, que es el pescado. Tienes bacalao, fletan, incluso salmón... pescados variados. Lo que es importante, sobre todo para el marinero gallego, es que no falte: aceite, pimentón, mucha patata y cebolla. Luego también se lleva carne. Los huevos se metían en sal para que no se pudrieran. Nosotros los mandábamos venir de caserío aunque eran más caros, pero se perdían menos.

Estando la pareja de campaña, lo que más se compra en puerto es verdura, fruta... que son los productos perecederos.

Respecto al vino se llevaban a Terranova dos o tres mil litros y lo controlaba el cocinero. Además, también controlaba el tabaco, coñac, anís... es decir, los marineros pueden ir comprándole al cocinero y cuando se finaliza la campaña se lo pagaban a éste, una vez cobrada la nómina. Si bien al principio se les descontaba el importe del vino, posterior pasó a nuestro cargo.

El cocinero también solía llevar Coñac Soberano para venderlo en puerto a los isleños cuando existía la ley seca. Yo, en alguna ocasión, le he llamado la atención al cocinero ya que parecía que iba a ocupar toda la gambuza del buque, con tanta caja de coñac.

Respecto a los excesos de alcohol, nosotros no hemos tenido quejas. Normalmente era gente fuerte y no llegaban a estar borrachos. Si alguno en la marea se emborrachaba, a la vuelta de la campaña el capitán lo desenrolaba. Sin embargo en tierra, es muy de todos los marinos coger una buena borrachera, que en realidad es una forma de dar salida a las tensiones.

En esta época se pescaba bien. Por ello estamos en una auténtica expansión respecto a la construcción de buques y este mismo año Casa Ciriza contrata la pareja “Angelote” y “Cachuelo” en los astilleros factoría Vulcano de Vigo, con equipamiento moderno, una buena habilitación, y grandes comodidades para aquella época. Los motores tenían una potencia de 800 caballos cada buque, a 375 R.P.M. en un Standard moderno. La botadura de estos buques será en 1958.

Nosotros con la pareja pequeña hacíamos en tres campañas al año, un total de unas ochocientas a novecientas toneladas. Con la pareja grande hacíamos en dos campañas al año, un total de mil doscientas toneladas. Respecto al pescado es inevitable que a veces entre en el “copo” (saco de la red), pescado menudo que venía a pesar unos 300 ó 400 gramos abierto en mariposa. Debido a que había mucha cantidad, se tiraba el mas pequeño, así como otras especies que entraban: platuxa, fletán y varios... Viendo esta situación desde el momento actual no tiene sentido actuar así con la pesca, pero en aquellos momentos lo hacíamos todos, y para nosotros no estaba ni bien ni mal, simplemente era así la pesca.

2.2.3. Reparación en la mar

Rosa: ¿Has tenido que hacer frente a reparaciones en la mar?

Miguel: Si, esto ocurrió en el verano de 1970 ó 1971. Salieron para Terranova las parejas “Estornino” y “Esturión” y “Angelote” y “Cachuelo”. A la salida del canal de Pasajes, a media milla en alta mar, el “Cachuelo”

se quedó sin máquina. El "Angelote" le estaba dando remolque con la *estacha*⁶ aguantándole para que no fuera a la costa, con el agravante de que había mar gruesa.

El problema era que se quedaba el motor sin aceite. Esto provoca alarma ya que se acelera el motor principal y hay que parar inmediatamente.

El motivo de que se quedara sin aceite, se hallaba en la reparación que se hizo a la pareja antes de zarpar. Se revisaron los motores principales: pistones, camisas, etc..., y estuvieron tres días los motores en marcha en puerto para hacer su rodaje antes de zarpar para la campaña.

Cuando me comunicaron la avería eran ya las nueve de la noche y había que esperar al día siguiente para que la pareja entrara a puerto, ya que el comandante de puerto no autoriza entrar a remolque de noche. Esa misma noche, con el ajustador de nuestra empresa en tierra, Sr. Martín Sistiaga, de Pasajes de San Juan, zarpamos en un remolcador de Facal y subimos al buque en plena mar. Había bastante mar gruesa.

Bajamos a la maquina. Estaba el maquinista Sr. Jesús Cousillas con el engrasador de guardia. Arrancamos el motor, y efectivamente saltó la alarma y se aceleraba. Paramos de inmediato, y entre el maquinista, el engrasador, y Martín Sistiaga, soltaron la tubería de que aspiraba de la bomba del colector de aceite, para introducir el aceite de engrase al motor principal (colector es el tanque que está en un costado de la sala de máquinas con una capacidad entre setecientos y mil litros).

Al soltar la brida de la tubería aparecieron trapos dentro de la misma, por eso la bomba no podía aspirar. Sacamos los trapos, volvimos a montarla y arrancamos el motor y a los cinco minutos volvió a saltar la alarma y se aceleró el motor. Nuevamente volvimos a soltar la tubería y nuevamente aparecían trapos. Yo estaba observando que se ponían muy nerviosos, tanto el maquinista como Sistiaga. Ambos querían soltar la parte de aspiración de retorno del cárter, pensé lo que posiblemente había sucedido. En las reparaciones, los muchachos de los pintores siempre limpian con trapos, los cuales después se dejan en un balde y se saca por la tapa de registro del tanque. Por un despiste, el operario dejó varios trapos sucios encima de la varenga de la cuaderna dentro del tanque colector, y se le olvidó sacarlos.

Pero claro, los motores habían estado rodando como dos o tres días en puerto. Pero al salir a la mar, que estaba mar gruesa, en un balance los trapos cayeron al fondo del tanque colector, que es donde está la toma que se utiliza para aspirar la bomba de aceite.

6. Estacha: en la terminología marinera, significa un cabo que sirve para remolcar un barco a otro.

Tuvimos la suerte de que los trapos cayeron al fondo del colector fuera del canal de la bahía. Si llega a ocurrir dentro del canal de Pasajes, a la salida, se hubiera quedado sin máquina, y al no tener máquina, en el canal hubiera tenido el peligro de irse a las rocas.

A los maquinistas siempre les decía que antes de desmontar, había que averiguar y diagnosticar.

2.3. 1960: El Rally de Monte Carlo

Miguel: En enero del año 1960 participo en el Rallye de Monte Carlo, llevando como copiloto a José Antonio Ochoa, ingeniero naval del astillero “Cadagua” de Bilbao —con un coche Mercedes matrícula SS-18926— efectuando la salida desde Lisboa. Nosotros somos los únicos españoles.

Previamente había participado en algún rally vasco-navarro, también con José Antonio Ochoa de copiloto. El era quien hacía los cálculos de regularidad, y me animó a participar en el Rally de Monte Carlo. Normalmente se hacen estos rallies en enero y salen de muchos países: Paris, Londres, Berlín, Lisboa, Roma,... Nosotros nos apuntamos y decidimos salir de Lisboa, ya que calculamos que en la ruta por España habría menos nieve, y también conocía mucho la ruta del sur de Francia, ya que había realizado muchos viajes a Ginebra.

En Lisboa nos precintaron el motor del coche, el colector de admisión y escape, la culata y el carter.

Cuando íbamos a Lisboa para hacer la salida, ya estaba nevando en el puerto de Somosierra. Salimos de Lisboa, y hasta Madrid no tuvimos problemas. A partir de Somosierra, la carretera estaba nevada, y más todavía en la zona de Vitoria y Alsasua, concretamente en Echegarate cayó una gran nevada.

Cuando paramos en Burgos para el control, que teníamos media hora de descanso, había dos chicas alemanas que corrían el Rallye en un BMW 2000, y Ochoa les dijo que tenían las ruedas muy bajas de presión. De las cubiertas salían unas púas con el fin de que se agarraran a la carretera cuando había nieve y hielo. Cuando no había nieve hinchaban las ruedas. Nosotros era la primera vez que veíamos estos adelantos ya que cuando teníamos un patinazo y nos salíamos de la carretera, debido al hielo o nieve, para volver nuevamente a rodar, poníamos un pedazo de arpillerá debajo de la rueda.

Para nosotros fue una experiencia interesante por varios motivos: uno, el hecho de tener que improvisar muchas situaciones en la carretera ante las dificultades que nos iban surgiendo y la segunda, fue ver a

gente de muchos otros países que disponían de estrategias diferentes a las nuestras.

Respecto a la flota sigue igual “Mari” y “Pili” “Angelote” y “Cachuelo” a la pesca del bacalao a Terranova. “Marce y Lina”, “Agustín” y “Miguel”, ambos por separado al arrastre –Pescado fresco, en modalidad baka y el “Félix Ciriza” en modalidad Bou.

2.4. Gestación del buque factoría “Marcelina de Ciriza”

Nos hallamos en estos años ante una importante expansión de la construcción naval, así como la construcción del primer buque congelador de nuestro país, no obstante países europeos en esta época ya están construyendo barcos de estas características.

Miguel: En el año 1956, queríamos hacer una nueva construcción para la pesca. Los astilleros españoles estaban muy ocupados porque tenían muchos contratos con otros armadores, y los plazos de entrega eran muy largos. En Pasajes, en los astilleros que había entonces, no disponían de gradas de eslora suficiente para la construcción de buques de gran porte. Nos fuimos a Bilbao, donde encontramos un astillero libre para poder contratar la construcción del casco.

Nosotros queríamos hacer un buque muy moderno y de gran capacidad.

Encontramos sitio en astilleros “Cadagua” de Bilbao, cuyo propietario era el Sr. Wenceslao Emilio González.

Al no tener todavía el proyecto del buque, contratamos para ganar tiempo, la construcción de un buque de un peso aproximado de mil toneladas de acero construido, a un precio de 17 pts/kilo (hoy estará a 600 pts/kilo).

No obstante, para todo el equipamiento del mismo, me fui con un alemán el Sr. Helmut que estaba en Madrid en la delegación y representación de los motores marinos Deustche-Berker, y aprovechando sus vacaciones nos fuimos a Alemania, ya que aquí no había oficinas técnicas navales, porque la primera que se montó en esa época, fue Sener en Bilbao.

Nos fuimos a Kiev, donde está la fabrica de los motores Deustche-Berker; hoy se denominan MAK. En Kiev, mi familia conocía al señor Becker, uno de los gerentes de D-B. Visitamos al gerente y ahí expusimos nuestra pretensión. Nos recomendó los astilleros de “Richman” de Bremerhaven.

En Kiev vimos desde un puente unos astilleros donde construían unos buques factoría para los rusos y no nos dejaron entrar. Fuimos en

Bremerhamen a los astilleros de Richman, donde había en el dique seco un buque de pesca de rampa a popa de unos cuarenta y cinco metros. Vimos también otro buque que estaba en montura, de unos sesenta metros todo preparado en su planta factoría con máquinas “Baader” y cintas de transporte, para filetear pescado: merluza, bacalao, gallineta roja, etc.

El propio astillero Richman nos recomendó, que si queríamos construir un buque tipo factoría, nos dirigiésemos a la empresa proyectista naval “Maierform” que tenía sus oficinas en Bremen. Nos dirigimos allí, y en esa misma oficina de Maierform nos recomendaron que para contratar el proyecto de un buque factoría, deberíamos ir a la central comercial que estaba en Ginebra (Suiza) en la rue du Rhone nº 29. Viajamos a Ginebra y nos presentamos a Maierform de Ginebra donde está el Sr. Erich Mayer, gerente y propietario de la entidad proyectista naval extendida por muchos países. Lo mismo proyectaba buques petroleros, de pasajeros, de guerra, como buques factoría de pesca, es decir abordaba una amplia gama de construcciones de barcos.

Por fin, en Maierform- con sede comercial en Ginebra (Suiza), encargamos el proyecto del buque factoría “Marcelina de Ciriza”.

Al señor Mayer le caí muy bien, y con aquellos ingenieros aprendí mucho. Allí contratamos el proyecto de un buque de noventa metros de eslora y trece de manga, con las siguientes características: el sistema diesel eléctrico, corriente alterna de 440 voltios y 60 periodos, como si fuera una central térmica, para todos los servicios de a bordo, con hélice de paso variable reversible, y se eligió la mejor maquinaria aconsejados por los ingenieros de Maierform. Es el único buque diesel eléctrico de corriente alterna, que ha existido en España. No se ha vuelto a construir otro de estas características.

Hacemos varios viajes a Ginebra en coche a Maierform, concretando diversos detalles del proyecto “Marcelina de Ciriza”.

El casco se botó el primer semestre del año 1960, y fue amarrado y fondeado en el puerto de Erandio.

En aquella época, el ministro de comercio exterior Don López Bravo, no nos concedía las licencias de importación de toda la maquinaria de origen alemán, ya que el proyecto era también alemán. Si bien, el proyecto lo firmó un español, el ingeniero naval D. Francisco Lasa, como amigo y sin lucro alguno por su parte, con el fin de poder realizar todos los trámites ante las autoridades españolas.

López Bravo, antes de ser ministro había sido director de los astilleros de la naval de Bilbao, él era ingeniero naval. Cuando le entregamos el proyecto, pretendió que lo modificásemos, por lo tanto se paraliza la concesión

de licencias de importación. No obstante, conseguiremos dos años más tarde la aceptación gracias a la intervención del ingeniero naval el Sr. Enrique Sendagorta.

Enrique Sendagorta, era compañero de López Bravo, y éste se lo llevó al ministerio dándole un alto cargo. Sendagorta formaba con su hermano y otros, la empresa técnica naval denominada “Sener”, él nos pidió que le diéramos el desarrollo del proyecto del “Marcelina” durante su construcción del casco en los astilleros “Cadagua”. Por este motivo y como conocía muy bien todo el proyecto, intervino ante el ministro López Bravo para que nos adjudicase las licencias de importación, es el año 1962.

En total, desde la botadura del casco hasta la finalización del montaje con tantos problemas de permisos, transcurren cinco años.

En el año 1963 formamos sociedad mi hermano Agustín y yo con la familia “Eraso” de Vigo, oriundos de Pasajes de San Pedro. Le vendemos el 50% de las acciones de la sociedad anónima “Casa Ciriza”.

Se remolca el casco del “Marcelina” hasta Vigo a los astilleros “Factorías Vulcano”- para efectuar el montaje y total terminación del buque. Trato normalmente con el Sr. Miguel Eraso, gerente de su empresa familiar armadora con buques propios, gran persona y con experiencia. Me lleva doce años, congeniamos muy bien y efectuamos varios viajes a Ginebra, Maierform, a Alemania Siemens, Maybach, etc.

En total van a transcurrir nueve años desde los primeros pasos del proyecto en 1956 hasta su botadura en 1965.

2.5. Botadura del buque factoría “Marcelina de Ciriza”

Rosa: Después de una gestación tan larga llega por fin la botadura...

Miguel: En factorías Vulcano de Vigo, se efectúa la inauguración del “Marcelina de Ciriza” en el año 1965. Bendición y gran festejo. Estuvo el obispo y el director general de Pesca Sr. Cubillos. Fue madrina nuestra madre. En febrero se realizan pruebas en la ría de Vigo y de pesca en alta mar. Debido a la novedad del buque, diesel eléctrico, asistieron a esta inauguración varios capitanes de pesca de otras flotas pesqueras de Vigo que se situaron en el puente del pupitre de mando de la maquinilla de pesca, donde se divisa toda la parte de popa, la arriada del calamento y la virada del mismo. El resultado al efectuar el lance del calamento fue deficiente, debido a que se realizó sobre el freno del carretel, y con la propia trenada del buque en marcha avante, el cable bamboleaba, con el peligro de que las puertas de arrastre se cruzasen en el agua en el momento del lance.

Ello hizo que el capitán de pesca Sr. Román Martínez se negase a ir a faenar a la pesca en los mares de Sudáfrica en esas condiciones.

Conseguí convencer a Román de salir otro día a alta mar y que yo iba a realizar la maniobra de virar el calamento sin la presencia de curiosos, solamente el jefe de máquinas, él y yo.

Partiendo de que el accionamiento de la maquinilla era de dos carretes independientes electro-hidráulico, se me ocurrió, con los mandos existentes, activar los mandos en situación de virar el cable a la mínima potencia. Y con la trenada de marcha avante del buque, el cable salía recto y tenso sin bamboleo alguno.

Efectivamente resultó perfecto y se acabó el problema.

El 16 de febrero de 1965 zarpó definitivamente a la pesca a Sudáfrica. Entramos en Lisboa en esta primera marea para pertrecharnos de varias puertas de arrastre de 1500 kilos ovals. Estas puertas estaban diseñadas por los portugueses, pero el capitán Román Martínez pidió que en vez de ser de 1.100 kilos fueran de 1.500 kilos. En el mismo Lisboa contratamos un taller de calderería para hacer una pequeña reforma en la zona de la rampa de popa del buque para solucionar el problema que se suscitaba al acoplarse las puertas en popa.

El buque zarpó con una dotación total de cincuenta y cuatro tripulantes, todos españoles. Aparte de los mandos de puente, mandos de máquina, maestranza y marinería, también el buque llevaba un médico. En el puente del mando de la maquinilla, que está situado en la parte de popa de la cubierta de botes, estaba habilitado un pequeño departamento donde estaba el camarote del médico, así como una enfermería y una pequeña sala quirúrgica.

El buque se dirige a pescar a la zona de Sudáfrica, efectuando una campaña y repostando en el puerto de Sudáfrica para hacer consumo. En total fueron setenta y siete días desde la zarpada del puerto de Lisboa hasta su regreso al puerto base de Vigo. Este mismo año, hizo una campaña de pesca de zarpada de Vigo y vuelta a Vigo en sesenta y cinco días, con bodegas completas sin escala en ningún puerto de Sudáfrica.

Rosa: Vuestra casa Armadora es pionera en el congelado.

Miguel: Así es, nosotros hemos sido pioneros, no solamente en Guipúzcoa, sino también en España, si bien otros países como Rusia y Alemania ya llevaban años en ello. Concretamente de los alemanes hemos copiado muchas ideas. Mi hermano y yo hemos viajado mucho a Alemania, y allí se forjó la idea de construir buques de futuro. Sin embargo se nos adelantó "Pescanova" en esta actividad, debido a los retrasos tan importantes que hemos tenido con la construcción del "Marcelina de Ciriza".

Primero empezó "Pescanova". Tenían dos buques que eran frigoríficos pero sin congelación. Las bodegas las podían tener a -25 grados. Entonces, fueron a hacer una prueba: eran unos buques hermosos, clásicos, al bou, y traían merluzas con cabeza y todo... Yo he visto descargar esto en canastos en Vigo. Después de estos buques frigoríficos hicieron el "Villalba" y el "Vivianzo", congeladores que salieron antes que nosotros, en ese tiempo ya se construyeron más buques en Vigo. Así empezó el congelado...

En poco tiempo la empresa Pescanova, despunta en esta actividad en Sudáfrica. Concretamente en la ciudad de Luderitz, construye su factoría, con muy buenas instalaciones, muy bien montada y organizada. Contando con su puerto de atraque, ocho o diez buques arrastreros congeladores y manipulando actualmente el producto en alta mar y en tierra con un total de mil quinientas personas.

Rosa: ¿Cómo procesabais el pescado?

Miguel: En el "Marcelina de Ciriza" hacíamos fish block, que es como un "ladrillo de merluza", filete con piel, filete sin piel interfoliado, y también "chorizo de merluza". Para ello disponíamos de una especie de embutidora para elaborarlo, porque cuando un pescado se rompe, queda mucha viruta de pescado, que en vez de tirar se convertía en chorizo de merluza de unos doce centímetros de grosor. Viene entero, y lo puedes ir cortando y sacándole el plástico para su consumo.

Luego está el HG que es el nombre que se le da a la merluza que se le corta la cabeza y se le saca las vísceras. Además, también se hacen filetes a los que se les quita la piel. O sea que no se desaprovecha nada.

2.6. Evolución de las actividades pesqueras

El cinco de enero de 1968 entra el "Marcelina de Ciriza" en Barcelona con la campaña de pesca de Sudáfrica (1.500 toneladas) y descargamos en los frigoríficos de Interfrisa de Barcelona. Nosotros seremos el primer congelador factoría que descarga en Barcelona.

El motivo de enviar el buque a Barcelona es debido a que los precios en el producto congelado habían descendido considerablemente, y teniendo en cuenta que casi el 80% del producto lo consumía Barcelona, decidimos que el propio buque "Marcelina" en lugar de entrar en Vigo, desviase la ruta en el Estrecho de Gibraltar y arribase a Barcelona. De este modo, conseguíamos ahorrarnos el porte de distribución del producto por carretera.

Una vez en puerto, la casa consignataria nombró a una persona para el manejo y organización de la descarga con los portuarios. Esta persona era

un capitán de la marina mercante. Nosotros con nuestros compradores del producto, organizábamos la clasificación y empaqueo del mismo en cajas de cartón y almacenamiento en el frigorífico con personal, sobre todo mujeres de tierra. Pero los portuarios que es otro tipo de personal, lo manejaba el capitán de la marina mercante de la casa consignataria. Se produjeron algunos problemas, ya que el primer día solamente descargaron 35 toneladas en la jornada de las ocho horas de trabajo, y el segundo día iba con la misma cifra de descarga. Esto ralentizaba mucho la descarga. Al capitán encargado de la casa consignataria, le hicimos llegar nuestras quejas. Y ocurrió también que uno de los portuarios agredió al citado capitán, y este suceso salió en alguna prensa de Barcelona.

Mi hermano y yo, con permiso de la casa consignataria, nos hicimos cargo de dirigir la descarga hablando con los cabecillas de los portuarios. Hicimos una contrata a destajo, compramos ropa de frío para el personal que trabaja en las bodegas, organizamos la descarga a turnos, consiguiendo descargar en la jornada de las ocho horas hasta 240 toneladas sin ningún problema, terminando la descarga en seis días laborales.

Mientras esto se hacía, la tripulación regresa en autobuses a Pasajes y a Galicia. Volviendo de nuevo en autobús a Barcelona a las dos semanas, ya que conseguimos tener el buque pertrechado para la salida.

Normalmente estas operaciones se hacían en Pasajes y en Vigo. En esta descarga nos ahorramos transporte, tiempo y estancia del buque en tierra, fue un caso de excepción y resultó un éxito.

En el año 1970, se amarra la pareja “Marce” y “Lina” para su posterior desguace. Con los derechos de esta pareja, conseguimos en la Subsecretaría de la Marina Mercante de Madrid, la aprobación de un crédito para la construcción de un atunero para una carga de 1.200 toneladas de atún congelado.

No fue fácil obtener este crédito. El crédito que concedían era solamente para la construcción de dos tipos de buques: Un arrastrero congelador y un atunero congelador.

Una vez concedido los créditos, y antes de su notificación, la Subsecretaría anunciaba la presencia de todos los solicitantes a una reunión, con el fin de notificar a quién había sido concedido el crédito, y las posibles alegaciones que los otros armadores quisiesen alegar.

El motivo por el que fue difícil conseguir el crédito fue el siguiente: Nosotros habíamos presentado como desguace dos buques con un total de 300 TRB pero que habían navegado ese año, con lo cual estaban en servicio. Sin embargo, los buques de Pysbe estaban amarrados todo ese año y la ley protegía a los buques que estuviesen en servicio aún con menos TRB.

No nos invitaron a la reunión a la empresa “Ciriza Hnos” para designar el reparto del crédito, a pesar de que entendíamos que la Ley estaba a nuestro favor. Por este motivo, solicité al Director General de Pesca, Sr. Marsillac, una entrevista con él tres horas antes de comenzar la reunión, a fin de aclarar la situación, y de acuerdo con el informe que previamente me había comunicado el Asesor Jurídico de la Subsecretaría, el cual me dijo que nosotros teníamos razón. A raíz de esa entrevista, se inició la reunión con los armadores invitados, incluidos nosotros, una hora más tarde de lo previsto, en presencia de los Señores: Subsecretario de la Marina Mercante, Sr. Leopoldo Boado, el Director General de Pesca, Sr. Marsillac, y el Director de la Inspección General de buques, Sr. D. Fernando Rodrigo, y en presencia del resto de los armadores solicitantes, a nosotros nos adjudicaron el crédito para la construcción de un atunero, y a otro armador, que creo recordar era el Sr. Molaes, de Vigo, le adjudicaron el crédito para la construcción de un arrastrero congelador.

Contratamos la construcción del atunero “Agustín Primero” en los astilleros de “Marítima de Axpe” de Bilbao.

Este año además, se adquieren el 50% de las acciones de la casa Ciriza S.A. a la familia Eraso de Vigo, que anteriormente se las habíamos vendido. De esta manera nos quedábamos con la total propiedad del factoría congelador “Marcelina de Ciriza” el cual sigue faenando en Sudáfrica.

La pareja “Mari” y “Pili” faenando al fresco al igual que el bou “Miguel Primero” y el “Akarlanda” a la baka. Las dos parejas bacaladeras “Estornino” y “Esturión” “Angelote” y “Cachuelo” siguen faenando en Terranova.

2.6.1. Impresiones de Sudáfrica en 1970

Veremos cómo se organizan en el apartheid, la riqueza pesquera de este lugar y en definitiva retazos de una cultura, así como la evolución de la empresa.

Rosa: ¿Cómo era Sudáfrica la primera vez que viajas allí en 1970?

Miguel: Viajo a Sudáfrica varias veces desde 1970 a 1974, ya que el buque factoría “Marcelina de Ciriza” trabajaba en esas costas.

En 1970 estuve en Ciudad del Cabo y en Walvis Bay. Los europeos eran en su mayoría: ingleses, alemanes y holandeses. Existía el apartheid. Encontré varias empresas europeas que eran en su mayoría inglesas, noruegas, alemanas.

En estas factorías europeas, se dedicaban a la fabricación de harina de pescado y a las fábricas de conservas.

La riqueza pesquera era impresionante. En la misma costa de la zona de Walvis Bay, había una gran cantidad de sardina, casi a la vista. Con una flota muy antigua de barcos de madera entre 25 y 35 metros, salían, pescaban la sardina con chupones y traían en las bodegas agua y sardina. Atracaban en las factorías en tierra y con chupona también descargaban la sardina. Así hacían varios viajes al día en las épocas en que hervía la sardina.

En esas factorías trabajaban muchos hombres y mujeres negros clasificando la sardina buena en las cintas para la conserva, y echaban sus picantes ya que el mercado estaba en Oriente Medio. La sardina deteriorada iba por las cintas directamente a la fábrica de harina de pescado.

Los mulatos y las mulatas eran los capataces de la factoría. Antes de oscurecer, los negros y negras tenían que ir a su campamento que se encontraba a tres kilómetros de Walvis Bay, y los mulatos a un kilómetro y medio a su campamento. Es decir, al oscurecer tanto negros como mulatos tenían que estar fuera de la ciudad de Walvis Bay. Solo podían estar en la ciudad durante el día.

Había algún buque de arrastre que trabajaba al fresco para el consumo interno del país, y para congelar en puerto para su posterior exportación.

Al desaparecer el apartheid, Sudáfrica se dividió en dos países: Namibia y Sudáfrica esta última capital Johannesburgo. Yo por ejemplo, aterrizaba en Windoo, actualmente capital de Namibia, y luego viajaba a Walvis Bay bien en tren, coche o avioneta. Años (1970, 1972, 1974). El tren era de esos de tipo inglés, con coche cama, muy lentos, tanto es así que para recorrer quinientos kilómetros, tardabas desde las ocho de la tarde hasta las nueve de la mañana del día siguiente. Veías por ahí a todas las tribus de noche que estaban cantando...

En el año 1973, como estaba el “Marcelina de Ciriza” con una avería causada en el piñón del reductor, viajé a Walvis Bay con dos montadores de la empresa MTU de Alemania para efectuar la reparación. Entró el buque, se desmontó el piñón, y como el buque mantenía tres grupos electrógenos, con dos de ellos el buque podía navegar y pescar. Por tanto, tomé la decisión de que el buque “Marcelina” saliera a faenar a la pesca, mientras que en un taller fabricaban el nuevo piñón. Yo mantenía contacto con el capitán por radiotelefonía hasta que estuviese fabricada la pieza. Efectivamente, a la semana volvió a entrar. Así que aproveché para hacer algunas excursiones. Era Semana Santa, y allí hay más credos que iglesias. Hay católicos, protestantes y de todo. Así que nos fuimos de excursión por la selva para ver animales. Luego, nos explicaron que los negros iban con dos bicicletas y un alambre atado entre ellas, y por la noche las gacelas tropezaban en él y se partían las patas, quedando viva la presa. Luego la cogían y de ese modo ya

tenían comida y piel. Tanto es así que nos encontramos con una gacela viva en esas condiciones, y le sacamos una fotografía, y denunciamos el asunto. Las ciudades en esa época, estaban urbanizadas y totalmente europeizadas, mientras que los suburbios estaban a las afueras.

Ya entró el buque, y estaba yo invitado a cenar en casa del cónsul, un tal Sr. Castro, pero había quedado con los montadores, para ir a recogerlos de noche al buque para traerlos al hotel, "Casa Mía", que era de un gallego y un alemán. Fui a buscarles al puerto en un coche que me prestó la casa consignataria, (en total éramos cuatro en el coche) y en un semáforo un chico muy fuerte apareció pidiendo auxilio. Uno de los que iban se dio cuenta de que era un tripulante de abordó. Le metimos al coche y le venían persiguiendo. No recuerdo si era de Bermeo u Ondarroa. Había embarcado como engrasador en su primer viaje a Sudáfrica. Tendría 22 ó 23 años, y le perseguían dos coches de blancos. Los otros se nos metían por medio, como en las películas. Yo aparqué el coche frente al hotel y a uno de los coches que nos seguía se le reventó una rueda.

Bajaron para pegarnos. Metimos al chico al hotel y paré el asunto como pude. Afortunadamente no pasó nada. Entramos al hotel y ellos seguían fuera. Llamamos a la policía que no nos hizo caso.

Lo que había sucedido es que yo creo que le tomaron un poco el pelo los compañeros del barco a este chico. Tanto negros como mulatos tienen que estar fuera de la ciudad cuando anochece. Pero este engrasador se había quedado con una mulata joven. Lo vieron los blancos y fueron a por él a castigarlo, ya que estaba prohibido caminar o estar los blancos con negros o mulatos. Por eso había bares para negros, igual que autobuses, taxis, etc. Tanto es así que ya me contaron de gente que había llevado a bordo a una mujer de color y que la propia policía llamaba la atención a los tripulantes.

Esta es una anécdota, pero sí que había mucho racismo.

En esa época, una tarde me fui al poblado negro a tomar una cerveza. Fui con el Sr. Helmunt, pero él no entró en el bar de negros, se quedó en el coche. Pasamos también por el barrio mulato, que estaba en mejores condiciones que el barrio negro. Había una especie de bar también. A mi no me paso nada. Por lo visto no se enteraron los blancos.

Johannesburgo, en estos años, tenía en el aeropuerto servicios para negros y servicios para blancos, y bares para negros y bares para blancos. Todo estaba separado, en los restaurantes, bares, autobuses, taxis, hoteles... Un blanco no podía ir a estos lugares de negros porque era atacado por otro blanco. Pero los blancos tenían a negros de empleados, pero no podía alternar con ellos.

Rosa: Regresas de nuevo en los años noventa, ¿cómo son los cambios sin el apartheid?

Miguel: En los años noventa cuando viajo de nuevo a Sudáfrica la situación había cambiado muchísimo. Ya no existe el apartheid y se ve a negros y blancos juntos en todo tipo de lugares públicos, restaurantes, instituciones...

En el año 1972 se estrena el atunero “Agustín Primero”. Se prepara el buque en la Palmas de Gran Canarias, y se le suministran todas las redes completas. Se hacen pruebas de cerco y maniobras de pesca en la costa de la isla, y el atunero zarpa para faenar en las costas del Pacífico y allí seguirá hasta el año 1975 con buenas campañas de pesca, realizando los transbordos a mercantes frigoríficos en la bahía de la isla de Taboga frente a Panamá.

A finales de Agosto de 1974 comenzamos la pesca al fresco en la modalidad de trío en el Gran Sol, con los buques “Angelote” “Cachuelo” y el “Akarlanda”, así como la pareja “Mari” y “Pili”. Sigue al bou el “Miguel Primero”.

El 8 de Septiembre de 1975 el “Pili” sufre un incendio en alta mar, quedando el buque inutilizado. El “Mari” lo trajo a remolque (siniestro total). A los quince días, el “Mari” forma pareja para seguir faenando con el “Igartza” perteneciente a otra empresa. Sigue a Terranova la pareja bacaladera “Estornino” “Esturión”. Esta pareja, realizando solamente una campaña, y sin completar la carga, queda amarrada e inactiva en el verano de ese mismo año. El 25 de octubre el “Cachuelo” que venía en ruta desde Gran Sol a Pasajes con pescado en la bodega, y después de haber realizado el relevo con el “Angelote” y “Akarlanda”, se quemó y se hundió a doscientas millas de Pasajes. La tripulación fue rescatada por un guardacostas francés.

Para suplir al “Cachuelo” se prepara el “Estornino” que estaba amarrado después de finalizar la campaña a Terranova con su compañero de pareja “Esturión”.

Enviamos el “Marcelina de Ciriza” en lugar de a Sudáfrica, a pescar al Pacífico a la zona de Vancouver (es el único buque congelador español que realizó y ha realizado esa prueba). Fracaso total.

Por mi parte, aprovechando un viaje a Panamá para atender un transbordo del atunero “Agustín Primero”, atendí al “Marcelina de Ciriza” al que le ordenamos entrar en Panamá después de su fracaso de pesca en Vancouver, ya que tenía problemas con el servo de la hélice de paso variable.

Encargo a Escher-Wyss de Alemania, fabricante de la hélice, que me envíe por avión las piezas necesarias y a un montador para efectuar la reparación en puerto en Panamá.

Se finaliza la reparación, se efectúan pruebas en puerto y cuando zarpamos, al pasar el canal para el Atlántico, el práctico del paso por el canal, caprichosamente, pulsaba la botonadura de mando de “atrás y adelante” de la hélice de paso variable reversible, en lugar de utilizar el mando situado en el mismo pupitre de mando. Estando ya en el canal, se agarrotó el pistón del servo (seguramente por alguna bolsa de aire por no estar bien purgado el sistema del circuito hidráulico). El práctico nos quería amarrar el buque en un muelle que se llama “Mira Flores” dentro del canal, hasta que efectuásemos la nueva reparación. Yo me negué y solicité un remolcador para pasar el canal por las esclusa hasta Colón (en el canal son siete horas de navegación –Lago Nathum) Durante la navegación y luego fondeados en Colón –Atlántico – yo directamente y con el personal de máquinas de abordó solucioné el problema con algunas piezas que se habían desmontado antes (casi dos días estuve metido en el tunel del servo hélice, se puede imaginar uno con qué calor). Me preocupé de que se purgase bien, y ordené utilizar solamente el mando principal situado en el pupitre de máquinas. Zarpó el buque para la pesca a Sudáfrica.

Zarpó también el atunero a la pesca en el Pacífico y yo volví a casa, a Pasajes.

Tenemos que tener en cuenta que en el 75 se hundieron dos buques, y en ese mismo año, se hizo únicamente una campaña a Terranova con el Estornino y Esturión. Las pescas empiezan a flaquear bastante, no el Marcelina; el atunero también trabajaba bien, pero el fresco y el bacalao bajaron bastante.

El “Marcelina de Ciriza” termina su campaña de pesca en Sudáfrica y entra a descargar a finales de junio al puerto de Málaga. Posterior navega en lastre al puerto de Pasajes donde queda amarrado. En otoño de ese mismo año presentamos la suspensión de pagos de todas las empresas. Casa Ciriza como empresa madre y las otras empresas pesqueras –Ciriza Hermanos, Cirimar, Cirtum y Fremar. La suspensión, en la cual firmamos un convenio con los acreedores, nos la llevó el abogado de Madrid don Victorino Marin. Entre las cinco empresas teníamos unos doscientos tripulantes y veintidós empleados en tierra. La flota fue parando quedando amarrada en el puerto de Pasajes, a excepción del atunero.

3. Suspensión de Pagos

En este capítulo se incluyen diversas reflexiones sobre cuál ha podido ser la equivocación que llevó a esta empresa a declarar la suspensión.

Rosa: ¿En el momento de la suspensión cómo era la situación de la empresa?

Miguel: En el año 1975, declaramos la suspensión de pagos. Nos hallábamos con las siguientes sociedades: “Casa Ciriza”, que era la empresa madre, y donde estaba el buque factoría “Marcelina de Ciriza”. La sociedad “Ciriza Hermanos” que tenía la flota al fresco. La sociedad “Cirimar” que contaba con la flota de Terranova, y “Cirtum” que contaba con el buque atunero. Esta diversificación era aconsejada por los asesores. Esto era importante por el asunto de Hacienda, ya que cada sociedad hacía su balance, y tributaba independientemente. Si querías vender algo de flota, se podía vender también la sociedad.

Una diversificación total en la pesca. Estábamos con mucha inversión, éramos jóvenes y nos queríamos comer el mundo. Hay que tener en cuenta que entre los años 1970 y 1975 incorporamos para ir a Terranova, la pareja “Estornino” y “Esturión”, que eran gemelos del “Angelote” y “Cachuelo” con una capacidad de 600 toneladas los dos buques, puesto que la pareja “Mari” y “Pili” con trescientas toneladas, deja de ser rentable en la pesca del bacalao a Terranova y por ello la ponemos al fresco. Además de estas inversiones, compramos la mitad de las acciones de Casa Ciriza que habíamos vendido anteriormente a la familia Eraso de “Pesquera Vasco-Gallega” de Vigo. Con esta familia llevábamos cinco años trabajando conjuntamente y yo me llevaba muy bien con el Sr. Miguel Eraso. Nos hallábamos con mucha inversión, incluida la construcción de un edificio con proyecto de frigorífico para conservación de congelado. La autoridad portuaria nos había dado la concesión de los solares para la construcción, tanto del edificio como del frigorífico. Sólo se llegó a construir en 1.100 m² de solar, y en tres plantas, un edificio con oficinas, almacenes, redería, taller, etc... El frigorífico era necesario para no tener que trasladar el producto congelado desde el puerto de descarga en Pasajes, hasta el frigorífico “La Guipuzkoana” en Lasarte. Todo este proyecto ya estaba preparado, pero el frigorífico no se llegó a construir.

Además de estas inversiones, hay que añadir que en el año 1970, se realizó una inversión para reformar el buque atunero “Agustin Primero” en Astilleros “Cambell” de San Diego en California.

A todo esto, tenemos que añadir que en el año 1975 se hundieron dos buques, y ese mismo año se hizo únicamente una campaña a Terranova con el “Estornino” y “Esturión”. El motivo es que la pesca a Terranova descende bastante, al igual que la pesca del fresco. Sin embargo, el buque factoría “Marcelina de Ciriza” y el atunero seguían con buen rendimiento.

Rosa: ¿Cómo fue la respuesta de los bancos para con vuestra empresa en un momento de tanta inversión y con algunos de los sectores a la baja?

Miguel: La actuación que tuvo el Banco Santander con nuestra empresa fue decisiva a la hora de declarar la suspensión de pagos. Nos abrió mucho el paraguas facilitando créditos y luego nos lo cerró en un momento difícil. Nosotros empezamos a trabajar con esta entidad financiera sobre el año 1960. Entonces estaba situado en la Avenida de la Libertad, esquina C/ Loyola de San Sebastián. Este banco, daba muchas facilidades de crédito, cobrando un punto más que las cajas. Pero además, en aquella época nos venía muy bien para el cobro de las operaciones que efectuábamos con la venta del producto del atún al exterior. Hay que tener en cuenta que la Caja de Ahorros Municipal no contemplaba estas operaciones.

En la suspensión de pagos, y dentro del convenio firmado por los acreedores y bancos, la Caja de Ahorros Municipal, no firma el convenio, ya que quería cobrarlo todo. Por eso con esta entidad hemos tenido una deuda y tuvimos que vender patrimonio para hacer frente a ella.

Reflexionando sobre cuál fue la equivocación, para mí estuvo en volver a adquirir el 50% de las acciones de Casa Ciriza a la familia Eraso Pesquera Vasco-Gallega. Además, habíamos hecho un desembolso fuerte; nos habíamos metido en la reforma del atunero, la compra de una pareja bacaladera "Estornino", "Esturión", la construcción del edificio Casa Ciriza..., yo veía que era demasiada inversión, pero hay quien no lo vio. Para mí hubiera sido mejor mantener la sociedad Casa Ciriza conjuntamente con la familia "Eraso" de Vigo. Pero son cosas que ocurren. Por eso digo que me reservo la opinión y no voy a echar la culpa a nadie, aunque yo no participé. Digo que no formé parte de esta decisión, porque tampoco fui a Vigo. Fue mi hermano Agustín con el contable el Sr. Nemesio Fernández, y el abogado del Estado Sr. Antón Santaolalla a negociar con Miguel Eraso.

Nemesio Fernández el contable o auditor de nuestras empresas, que había aprendido de "Perera" en Barcelona, tampoco era partidario de esta operación.

Se pone en marcha la suspensión y primero procuramos liquidar a los tripulantes. Concretamente con el "Marcelina Ciriza", que venía de Sudáfrica, para que no nos detuvieran el producto y poder pagar a la dotación, hicimos una trampa y descargamos el barco en Málaga, es decir, la última descarga que hizo el Marcelina en España fue en Málaga. Vendimos el producto allí obligando a los compradores que pagaran a los tripulantes en puerto. Luego, el buque navegó vacío a Pasajes y se amarró.

Pero quedaba todavía pendiente parte de tripulación, que serían unas ciento cincuenta personas del resto de la flota, además del personal de tierra, que serían unas 23 personas, entre inspectores, mecánicos, rederos, administrativos, etc.

Todo se fue solucionando gracias a la firma del convenio con todos los acreedores y bancos. En esa época malísima para nosotros, apareció una persona, Cesáreo Marcos, con el que anteriormente estuvimos en La Habana, que solía comprar mucho bacalao salado, de Lasa. Hacía operaciones con bacalao. Algunas operaciones las hicimos en Sevilla a través de él.

Cesáreo se arruinó, y en un primer momento se quedó en La Habana sin poder salir del país. Una vez que se normalizó su situación financiera, lo contrató la empresa multinacional Transáfrica ya que era un gran comerciante que conocía el cereal.

Por aquella época, Cesáreo Marcos que estaba en Madrid, se enteró de nuestra situación y vino a hablar con nosotros en compañía de los dueños de la firma “Transáfrica”, los hermanos Salama. Estos señores tenían una multinacional que trabajaba mucho el cereal, con banco propio... Una de sus empresas era de congelado, “Pescafina”, que actualmente la ha absorbido “Pescanova”.

Empezamos a conversar y esta empresa multinacional, Transáfrica, con uno de los hermanos, Sr. Jaime Salama, se interesa en la compra de la Suspensión de Pagos de Casa Ciriza y sus filiales. La multinacional Transafrica nos permite conservar acciones de la empresa madre “Casa Ciriza” que corresponde al buque factoría “Marcelina de Ciriza”.

Es el año 1976. Yo hago mi primer viaje a las órdenes de la multinacional Transáfrica.

Esta multinacional me encarga un viaje a Argentina para entrevistarme con el almirante Sr. Alemán, que estaba a cargo de la empresa naviera perteneciente a otra multinacional con sede en Bueno Aires y denominada “Sasetru”.

Aprovecho este viaje para ir a Panamá y a Kumaná (Venezuela), donde había atracado el atunero “Agustín Primero” para su descarga de producto, puesto que nos esperaba el interventor de la sociedad “Cirtum”. En este caso, en el convenio acordamos que se intervendría el producto del buque y que el astillero “Marítima de Axpe” de Bilbao, se quedaba con el mismo. Mi hermano también estaba allí junto con el interventor, y el buque zarpó para Bilbao. A la tripulación la liquidó el Astillero (había seis o siete españoles, pero los demás eran de Puerto Rico, Costa Rica, Perú...). Con la venta de este activo, ya nos habíamos reducido la deuda.

Se efectúa la venta del buque “Miguel Primero” como buque oceánografo, al Cabildo Insular de las Palmas de Gran Canaria, para dedicarlo a prospección pesquera.

3.1. Mis actividades en la multinacional Transáfrica

La experiencia en organización y gestión forjada a lo largo de una vida, va a constituir el soporte más importante para hacer frente a las actividades variadas que va a llevar nuestro protagonista en un primer momento en la multinacional Transáfrica.

Rosa: ¿En qué consisten tus primeros trabajos en Argentina?

Necoechea

Miguel: Sigo en este viaje y hago las primeras gestiones en Argentina. Empecé a tratar con el almirante Sr. Alemán, porque en ese momento "Sasetru" acababa de importar de Holanda seis buques pesqueros clásicos para la pesca al fresco, gemelos, de 35 metros. Eran buques que estaban muy bien. Montaron una factoría en planta de 5.000 metros cuadrados en Necoechea, a 110 kms. al sur de Mar del Plata, con la finalidad de manufacturar el producto que esos buques pescaban y exportarlo a Estados Unidos.

Dicha factoría estaba sin terminar. No obstante disponía de mucha tecnología. Me enseñaron la fábrica y cómo iban a montarla: máquinas Baader para filetear, el espacio para almacenar cajas y materiales, la cámara frigorífica de congelación con capacidad para 500 toneladas. Suponía toda una innovación en la zona.

Quiero destacar que en Mar de Plata, existe una actividad pesquera bastante importante que consiste en buques que pescan al fresco, y que ellos llaman "cajoneros". Están pescando un máximo de dos a tres días y entran en puerto con ochenta o cien toneladas. El producto que traían los buques de la mar venía en muy malas condiciones, ya que el 30% tenían que suministrarlo a las plantas de harina, y el resto lo manufacturaban en factorías que existen en Mar del Plata. En las factorías fileteaban el producto, ya que mantenían plantillas de personal, la mayoría mujeres, y con muy buenos "cuchilleros", para hacer el filete, y el fish block, todo ello a mano, para su posterior exportación a Estados Unidos.

En la época en la que estuve yo, la multinacional "Sasetru", con su empresa pesquera denominada "Huemul", decidió comenzar la explotación de los seis buques, y su nueva planta, con sede y puerto base en Necoechea.

Después de este primer viaje regresé a España. En Madrid me reuní con D. Jaime Salama y me informó que compraba la Suspensión de Pagos del resto de las empresas "Ciriza" con la condición de que si Transáfrica formaba una Sociedad en Argentina, con el buque factoría "Marcelina de Ciriza", tenía que ir yo de instructor a la Argentina, en representación de la parte española, y dirigir el funcionamiento de la flota.

Por tal motivo, me contrató en la empresa “Casa Ciriza” como Director Técnico, y me respetaban unas pequeñas acciones, que como es normal, fueron para mi hermano y para mí.

Transáfrica, al comprar la suspensión, me encargó que me ocupase de todos los trámites para liquidar a los acreedores. Después de muchas reuniones con éstos últimos, y conjuntamente con el abogado Sr. Victorino Marín, los acreedores fueron cobrando el 60, 70, 80% de los importes.

Son problemas muy complicados pero todo se fue solucionando.

Transáfrica formalizó en el año 1976, una Sociedad Mixta en Argentina denominada “TRANSHUE”, formada por “Casa Ciriza” como parte española, y “Huemul” como parte Argentina.

Después de constituir esta empresa, me encargué de la preparación y habituallamiento del buque factoría “Marcelina Ciriza”, para exportarlo a Argentina.

Mientras, en Necochea la empresa “Huemul”, había empezado a funcionar con los seis buques importados de Holanda.

“Transhue” decide comprar un nuevo buque, el “Virgen de la Estrella”. Este buque yo no lo recomendé. Tenía vicios internos, con algún problema en el motor principal, tenía problemas de congelación..., y además, era pequeño para ser un buque factoría (cargaría 500 toneladas). Era un aborto de buque.

Cuando vino a España el señor Versano que iba a ser director gerente de Transhue, le dije que fuese a ver otro buque antes de comprar el “Virgen de la Estrella”. A este buque denominado “Albamar I”, acababan de reformarle la planta de factoría y el sistema de congelación. Además tenía una capacidad superior. En definitiva era un buque que estaba en mejores condiciones para rentabilizarlo, y por ello lo recomendé en lugar del “Virgen de la Estrella”.

Sin embargo, tomaron la decisión de comprar el “Virgen de la Estrella”, no admitiendo mi opinión. En Argentina allí todos se llaman ingenieros aunque no lo sean.

A mi hermano, que seguía en la oficina del edificio “Casa Ciriza” le aconsejé que sacase todo lo que pudiera de allí, ya que venían otras empresas de Transáfrica a ocupar, conjuntamente conmigo, el edificio.

Mi hermano se trasladó a otra oficina que teníamos en Pasajes Ancho, que estaba fuera de la suspensión, ya que todavía figuraba a nombre de la constructora.

3.2. Zarpa para Argentina el “*Marcelina de Ciriza*”

Miguel seguirá trabajando con el “Marcelina de Ciriza” y de este modo vemos como funciona una empresa mixta así como los reajustes que se tienen que llevar a cabo para poder entender formas diferentes de trabajo.

Rosa: Seguimos con el “Marcelina de Ciriza”

Miguel: Formando empresa mixta, el dos de septiembre de 1977 zarpa del puerto de Pasajes el “Marcelina Ciriza” con bandera argentina.

Llegan en agosto los inspectores argentinos para que el buque ya pudiese salir con los certificados de navegabilidad de la nueva nacionalidad. El motivo de ello era ganar tiempo con las autoridades a su arribada del buque a Buenos Aires.

Lo varamos en astilleros “Euskalduna” de Bilbao, en el dique seco para efectuar limpieza de casco, pintura e inspecciones. Una vez finalizado el diqueado salimos de Bilbao, con el capitán, Sr. Román Martínez, parte de la tripulación y los inspectores argentinos, para realizar durante la ruta las pruebas de ancla, prueba de salvamento y prueba de velocidad antes de entrar en el puerto de Pasajes. Ocurrió que oscureció y las señalizaciones para las pruebas de velocidad, están entre el monte Igeldo y el monte Jaizkibel, y los inspectores dijeron de entrar en puerto y salir el día siguiente. Yo me opuse. Son gastos de remolcador y práctico, y comenté con el Sr. Román Martínez que recordaba haber visto de niño un buque fondeado debajo de Igeldo, donde esta la playa de Txinistarri. Román con mucho conocimiento dijo que sí, que no había ningún problema y fondeamos debajo de Igeldo sin problemas. Había cocinero a bordo, víveres y buenos vinos de la Rioja, (hay que tener en cuenta que en Argentina tienen muy buenos vinos), dimos una buena cena a los inspectores y se fueron a dormir. Recuerdo que estando yo en la cubierta del buque, pasó un vaporcito y el dueño del vaporcito gritó.

–¡Está Miguel ahí!,

y yo que le oí le dije–

¡sí, aquí estoy!

El dijo:

¡estáis en peligro!

Y yo le contesté:

¡parece mentira que siendo del puerto de San Sebastián, y veterano, no tengas ni puta idea!

Cenamos, dormimos y eran las nueve y allí nadie se levantaba. Yo les desperté y desayunamos. Con lo cual ya hicimos las pruebas de velocidad este mismo día. Con lo que nos ahorramos el costo de entrar nuevamente en puerto, sin gastos de remolque, ni prácticos.

Zarpa el dos de septiembre del puerto de Pasajes arribando previamente en el puerto de las Palmas.

Esta arribada en el puerto de las Palmas fue debido a que se había fundido el cojinete de apoyo de uno de los alternadores del grupo eléctrico. Cosa muy rara, ya que nunca había ocurrido. Tengo que decir que el buque como salió con bandera argentina, el jefe de máquinas era argentino y parte de los tripulantes también. Como estos venían a sueldo fijo por parte de Transhue, tendrían muchas ganas de entrar en las Palmas de Gran Canaria. En mi opinión este es el primer sabotaje. Y la reparación era muy costosa.

Recuerdo que era festivo. Era la Virgen del Coro un 8 de septiembre y la Virgen de la Palma en Gran Canaria. Yo viajé a las Palmas con mi inspector Martín Sistiaga de Pasajes de San Juan. Allí localicé una empresa. Era un taller que tenía un sistema rudimentario, trabajaban manualmente con unas piedras como si fuesen unos apiladores, pero con mucha habilidad, tanto es así que los mecánicos rectificaron *in situ* el eje, a lo cual se me oponía el jefe de máquinas argentino, insistiendo que ese tipo de rectificación no le daba ninguna garantía.

Trabajando esos mecánicos noche y día, hicieron la reparación en cuarenta y ocho horas. Martín Sistiaga subió a la cámara de oficiales y le dijo al jefe de máquina que bajase a la máquina a comprobar cómo el eje con los sistemas de medición adecuados, había quedado perfectamente rectificado. La expresión del jefe de máquinas fue la siguiente: – Yo con este sistema de rectificación me hago millonario en Argentina – Yo le respondí: una cosa es el sistema y otra la habilidad del operario.

Una reparación que podía durar veintitantos días se realizó en menos de cuarenta y ocho horas.

3.3. La andadura argentina del “Marcelina de Ciriza” y “Virgen de la Estrella”

Miguel: “El Marcelina de Ciriza” entra en Buenos Aires el 27 de septiembre de 1977. Realiza trámites de abanderamiento en Argentina y zarpa para la pesca el 29 de octubre, con tripulación española y argentina, entrando en Necochea el 5 de noviembre con problemas de personal bastante graves. Zarpa de nuevo, y tuve que embarcar como instructor y

poner orden. Se termina la campaña de pesca teniendo en cuenta que el rodaje hay que pagarlo.

Entra el 23 de diciembre en Necochea. Descarga unas 500 toneladas de merluza y me quedo en Necochea a pasar las navidades hasta la nueva partida del buque el 17 de enero de 1978. Existían muchos problemas con la tripulación argentina y sobre todo con los oficiales. Era novedad la pesca en congelado con buque factoría y los tripulantes argentinos no estaban acostumbrados a pasar muchos días en la mar y promovían averías para arribar a puerto.

El buque “Virgen de la Estrella”, zarpó el 19 de Marzo de 1978, y arribó en Buenos Aires el 19 de Mayo de ese mismo año.

Rosa: ¿Controlabas desde aquí la empresa?

Miguel: La empresa “Casa Ciriza”, que ya pertenecía a la multinacional Transáfrica, mantuvo en nómina a uno de los empleados antiguos, muy profesional, llamado Sr. Víctor Minteguía, y también contrató para Casa Ciriza, a Mila Maneiro, que trabajaba como administrativa en una de las empresas de Transáfrica.

En Argentina tenía que estar yo o Víctor Mintegia. Esa fue la condición que puso D. Jaime Salama, de Transáfrica. ya que decía que aquello no se podía quedar solo; porque el buque zarpaba y siempre ocurría algo. Yo le contesté que no iba a estar allí viviendo, pero que estaba Víctor, un chico empleado en la empresa, e hice los relevos con él. El relevo se hacía con los dos allí: el que se marchaba ponía al día al que iba de las cosas que habían ocurrido y se volvía. El acuerdo fue que él se quedase tres meses en diversos viajes en Argentina y yo me quedaba nueve.

3.3.1. Rebelión a bordo

“Estas y otras, son las machadas que yo he sufrido en Argentina”.

Rosa: ¿Cómo haces frente a una rebelión?

Miguel: Esto ocurrió en el año 1978, en uno de los viajes que hice a la Argentina. El buque estaba pescando en las Malvinas, y como era una empresa mixta y con bandera Argentina, tenía que ser despachado por un capitán argentino, al igual que el jefe de máquinas. El capitán argentino se llamaba Eduardo Vigier. Además de capitán era piloto de aviación. El vino a hablar conmigo y me dijo que le pusiese de capitán en el buque, que no me iba a defraudar. Efectivamente, le puse de capitán con Román Martínez. La sorpresa fue que yo estaba en ese momento en España, y tuve que viajar rápidamente para Argentina: eso me ha tocado muchas veces. He cruzado tantas veces el charco, que he volado más que un piloto del vuelo Madrid-San Sebastián.

Todo comenzó por un follón abordo, porque el capitán Eduardo bebía un poco y tuvo un problema con el contraмаestre. Este no le entendió bien, luego hubo discusiones en la cámara de oficiales, Román diría lo suyo también, y entre el jefe de máquinas y el primer oficial calentaron al capitán, y se acabó llevando el buque a puerto.

Estando el buque en Las Malvinas, al haber esa lío, el capitán y los oficiales argentinos metieron preso en un camarote a Román Martínez, que era el capitán de pesca español, y me traen el buque de vuelta a Necochea. Rebelión abordo.

Cuando yo llegué, el buque ya había atracado en el puerto de Necochea y me habían mandado a todos los tripulantes españoles, que ya había menos porque era muy costoso llevar tripulación española, a un Hotel de Necochea. Eran entre quince o veinte los españoles que iban de “teachers” un contraмаestre, algún tripulante de primera, alguno de máquinas, el de puente, el capitán de pesca. El resto, eran argentinos, formando una tripulación total de 77 hombres. Tuvimos que hacer reforma en los camarotes porque había mucho pescado y había que manipularlo.

Total que llevan el buque a puerto, y el director de la empresa en la que yo estaba de instructor y director técnico, Sr. Bersano hospeda a la tripulación española en un hotel. Fui allí y no dije nada, no fui ni abordo. Todo había sido un cambalache y me habían ganado la batalla como en la guerra de Las Malvinas. Yo me hice el tonto y no dije nada... Ya vendrían. Saludé a la gente y les tranquilicé diciéndoles que no pasaba nada, que las cosas ya decantarían. Y efectivamente, vino Eduardo Vigier, el capitán argentino, a hablar conmigo a la oficina. Yo estaba muy serio y le dije que me había decepcionado y me había hecho quedar mal ante la empresa, y en ese momento me respondió: ¿y qué puedo hacer?

Yo le contesté: lo que has deshecho, volverlo a rehacer.

Hay que tener en cuenta que el buque dentro de la pérdida de pesca –en esa zona de las Malvinas, muy rica de merluza y de buen tamaño– con cerca de tres singladuras de ruta de las Malvinas a Necochea, más los días perdidos en puerto, más nuevamente la ruta para volver a la zona de las Malvinas, suponía aproximadamente dos semanas de pesca, a una media de cómo mínimo 25 toneladas, esto suponen una pérdida de producción de cuatrocientas toneladas de producto.

El capitán Eduardo Vigier, me dijo entonces que no me preocupase y que iba a hacer lo que yo le dijera.

Lo primero que le dije fue: reunir a todo el personal español, incluido el capitán de pesca Román Martínez –que previamente yo ya había hablado con él– en el Quincho del hotel Perugia de Necochea. Allí cabíamos

todos puesto que tenía una gran sala con una larga mesa donde hacen barbacoas.

En esta reunión aclaramos la situación y en ese momento yo determiné dar salida al buque a la mar a las cuarenta y ocho horas, para dar tiempo al pagador del personal que avisara al resto de la dotación argentina. La sorpresa fue para los tripulantes argentinos que después de toda su machada –colaborando con el capitán Eduardo Vigier que al llegar a puerto iban como si hubiesen ganado una batalla, nombrándole campeón al capitán Eduardo, según me comentaron–, vieron que el buque salía con la misma dotación con la que había venido desde las Malvinas con la rebelión ocasionada por los oficiales y el capitán Eduardo ante el capitán Román Martínez. Y efectivamente, en ese momento de la salida del buque por la mañana, me llamó el primer oficial para que subiera al puente a hablar conmigo. Yo ya sabía para qué, ya que él fue el principal motivo de esa rebelión, y efectivamente me dijo: Yo lo siento pero no vuelvo a la mar con Román Martínez y con Eduardo Vigier.

Esto yo lo preveía. Le dije que se podía desenrollar. Ya tenía yo preparado otro primer oficial argentino. Todos los tripulantes argentinos y oficiales me miraban con mucho respeto porque no se creían como se había solucionado todo esa machada.

Fue el director de la empresa el señor Bersano quien decidió antes de que yo llegara a Argentina, que la tripulación española estuviese en un hotel por lo sucedido a bordo.

En momentos así, hay que tener conciencia, y hacer lo que hay que hacer.

Fui a hablar con el contraamaestre, Sr. Arturo Viturro, –con el que me he encontrado recientemente en Galicia y me invitó a comer después de veintitantos años–, en su habitación del hotel. Le dije que se tenía que venir conmigo a la reunión donde estaban todos. Estaba con fiebre, y yo le dije que se levantase, se duchase, porque si no, yo no me iba de allí.

Él tenía un gran disgusto pensando que el buque había ido a puerto y había sido suya la culpa. Era un hombre muy responsable, que además de contraamaestre era un gran redero.

Arturo seguía negándose, diciéndome que estaba muy malito.

Yo le dije: Mira, no empieces como el gallego: “¡Morro, morro! E morreu⁷”

Conseguí que se animase y viniese a la reunión.

7. Traducido al castellano significa: “¡Muero, muero! Y murió”.

Yo no tenía más remedio que tomar esa decisión, porque si no iban a la mar, jefatura naval los despedía a todos y les ponía además un castigo. Funcionaba así. Yo ya suponía que habría algún lío, habiendo más de setenta hombres en el mismo buque...

El jefe de máquinas me vino con la misma canción, así que le dije que también se fuese. Lo difícil era encontrar allí personal cualificado, porque casi todos eran milicos y cobraban el sueldo de militar. Así que se fueron a la calle, porque yo sabía que las cosas iban a decantar. La culpa era del capitán Sr. Vigier, pero había sido calentado estando borracho por el primer oficial argentino y por el jefe de máquinas, que era el que había traído al primer oficial, y luego me alertaron también de los cambalaches que se hacían.

En esta época, un marinero gallego está más experimentado que uno Argentino y está más especializado en trabajar en estos buques factoría. En los buques se hacían turnos de ocho horas sin parar. No paraba la factoría de trabajar.

Pescar pescaba, pero como había tanta abundancia de pescado, sobre todo en la época de la pota Ilex, que según las normas argentinas nos exigían poner en las cajas parafinadas de cartón “calamar industria argentina”, que si el buque hacía un lance a primera hora de la mañana al amanecer, a los cuarenta minutos tenía que virar con una copada de treinta a cuarenta toneladas y como la capacidad de congelación era entre 50 a 60 toneladas en veinticuatro horas en sus distintos ciclos, ello obligaba al buque a quedar atravesado en la mar, ya que tenía suficiente producto para elaborar en la factoría. Al atardecer antes de anochecer se daba otro lance de pesca, que en su virada venía una copada entre 20 y 25 toneladas. Con este producto tenía suficiente para seguir elaborando toda la noche hasta el día siguiente y así sucesivamente hasta completar la carga máxima del buque. Con esto quiero comentar que si un buque en esas épocas de las masas de pota entre mayo y agosto, pudiese congelar trescientas toneladas en veinticuatro horas, el buque las pescaba, concretamente en la zona que está a doscientas millas de la costa, aproximadamente entre Mar del Plata y Bahía Blanca. A esta zona la denominaban la Barranca.

El buque se hizo a la mar y mandé entonces que me enviasen desde Madrid un fax, redactado por mí mismo, y firmado por Transafrica, diciendo que la empresa no consideraba que un capitán que había traído el buque a puerto por una borrachera mal llevada abordó, con una pérdida tan importante para la empresa, no podía permanecer abordó. Yo lo preparé de tal manera que terminase la campaña con buena captura y luego recibiese yo el fax y le dijese que no había sido culpa mía...

El capitán Sr. Román Martínez, pidió relevo, y embarcamos al capitán Sr. Remigio Tolosa, que también había estado embarcado como capitán en el buque Marcelina, pescando en Sudáfrica. Una bellísima persona.

Rosa: ¿Qué carácter tienen los argentinos?

Miguel: Te voy a dar una opinión generalizando, lo cual no quiere decir que exista otro tipo de personas. Son personas con mucha "verborrea", y algunos muy problemáticos... así está el país. En mi opinión, la clase media se ha perdido a causa de las Casas de Cambio. Dejaban de trabajar porque era más cómodo negociar el dinero en estas Casas y obtener buenos intereses, pero llegaron a una inflación insostenible. Mientras, el gran capital sacó el dinero del país quedando todo en bancarrota. No obstante, allí hay gente que son muy buenos trabajadores, muy bien preparados e inteligentes.

3.3.2. "La prima"

Miguel: En el año 1979 cuando se terminó a final de agosto la temporada de pesca de la pota, nuevamente se iniciaba la pesca de la merluza. Tengo que aclarar que la tripulación iba a prima sobre la producción. Pero con la pesca de la pota, por precio de venta, cobraban más prima que si pescaban la merluza Ubsis, y en alguna época la Australis, o Capensis.

Me encontré con la sorpresa, que al dar salida al buque para la mar, la tripulación quería hablar conmigo, según el capitán de pesca español Sr. Remigio Tolosa. Les cité a una hora en el comedor de marinería en el mismo buque y allí acudió toda la dotación. Los oficiales se escondían, no daban la cara, porque sabían que si se les aumenta la prima a los marineros automáticamente se les aumenta a ellos.

En esa reunión, como en todas, siempre hay dos o tres que llevan el protagonismo. El comedor estaba lleno, y también estaba Remigio Tolosa. Dos o tres chicos jóvenes argentinos empezaron a decir que para salir a la mar tenían que ganar más prima sobre la merluza y comentándome que el buque San Marcos, otro congelador, que estaba atracado enfrente, les daban más prima y hasta sueldo en tierra. Yo le contesté: – muy bien, así está ese buque que nunca sale a la mar, y cada vez que tiene que salir se le rompe el molinete, o el motor del compresor de la gambuza, etc. y así pasó que al final esa empresa acabó en la ruina.– Entonces yo les dije que a ver si se querían sentar en mi puesto para dirigir la empresa, ya que las empresas de pesca no se estudian en Oxford, es práctica, y esta empresa que dirijo yo, funciona así. Yo tengo mi familia en España y estoy aquí en este buque, que es como una fábrica, para que podamos comer todos. Ahora bien, si ustedes tienen otro trabajo en tierra de más rendimiento y de más comodidad, la pasarela está para salir y también está para volver, que

también serán admitidos aquellos que quieran. En ese momento le dije al capitán Remigio Tolosa: Salida mañana a las ocho de la mañana. Yo no pienso estar. No voy a salir ni del hotel. Cuando venga al puerto, si el buque sigue amarrado quiero que ya esté desenrolada toda la dotación. Se amarra el buque y se para la empresa.

El buque “San Marcos” al que hacían referencia para pedir las reivindicaciones, era alemán. Pertenecía a una empresa argentina que iniciaba su andadura, ya que nosotros fuimos los pioneros en aquella época. Esta empresa a la tripulación les daba un sueldo en tierra. Ello hacía que cuando el buque estaba preparado para salir, siempre surgían averías.

Los buques tienen que ir a primas, porque si no, mejor que los tengas amarrados

Efectivamente, los dos jóvenes que llevaban la voz cantante fueron los que se desenrolaron.

Rosa: ¿Y salió?

Miguel: ¡Toma!, ¡claro! Lo curioso es que en la segunda campaña, o a los cuatro meses aproximadamente, después de descargar el buque, me acerqué al mismo, y veo a dos chicos barriendo la cubierta. Me quedé mirando y dije: yo a estos los conozco. Les saludé, me saludaron y me fui al puente a ver a Remigio, con el que tenía mucha confianza. Le pregunté por qué había cogido a esos dos tripulantes otra vez. Me contestó que más valía dos arrepentidos que uno sin conocer.

A mí en Argentina me hicieron muchas.

3.3.3. Reajustes en la tripulación y riqueza marina

“La riqueza marina era sobrecogedora. En un mes, el buque factoría venía con mil trescientas o mil quinientas toneladas manufacturadas”.

Rosa: ¿Para ir reemplazando tripulación qué método utilizabais?

Miguel: Para rentabilizar las campañas yo quería ir quitando tripulación española, debido a los costes, e ir preparando gente joven argentina, no veteranos. Entonces, aplicamos el sistema ya conocido, que consiste en señalar en el informe de tripulantes que rellenaba el capitán cada campaña, si el tripulante era bueno, regular o malo; –bueno y regular seguían en la empresa, y los malos se desenrolaban. Estos eran excepciones—. Así se iba seleccionando la dotación. Los “teachers” eran los españoles y enseñaban a los argentinos. Comenzamos llevando cuarenta y tantos españoles, y luego se redujo a 15 ó 17, que eran los instructores o “teachers”.

Contratábamos chicos jóvenes argentinos y se iban haciendo y se quedaban. Nosotros los queríamos sobre todo para manipular el pescado en la factoría. Respecto a la manipulación, ya tenían hábito de hacerlo en tierra, pero tenían que adaptarse a hacerlo en los buques, además de defenderse con la maniobra. No obstante, para largar la red con cuatro que halla en cubierta es suficiente y para virar lo mismo. Al principio, para no fracasar, fuimos con bastante tripulación española, pero ésta se redujo, ya que había que pagar muchos vuelos de avión, y todo encarecía.

La riqueza marina era sobrecogedora. En un mes, el buque factoría venía con mil trescientas o mil quinientas toneladas manufacturadas. El producto se descargaba y se transbordaba a mercantes para traer a España. Ello hacía que tuviéramos que tener setenta y siete hombres a bordo. Por poner un ejemplo, en el año 1979, en la época de la pota, se llegó a pescar y manufacturar, cerca de cuatro mil toneladas en los tres meses y pico. Luego continuábamos pescando en Septiembre, bajando a Las Malvinas, con la merluza grande, y el resto la merluza Ubsis, merluza pequeña y de menor precio.

En el año 1979, El “Marcelina de Ciriza” y el “Virgen de la Estrella” siguen faenando en aguas de Argentina comenzando a finales de enero. En el mes de septiembre, el “Virgen de la Estrella”, deja de congelar por la falta de capacidad de congelación y continúa faenando al fresco con hielo (cajoneero como denominan en Argentina), y descargando en Brasil en el puerto de Río Grande a 300 kilómetros de Porto Alegre. El producto en fresco se vendía a Fescal S.A. Sr. Malicia, empresa que se dedicaba a salar la merluza Ubsis. La producción de ambos buques manufacturados con todos los problemas de tripulantes, transbordos, averías, etc, etc, fue la siguiente.

Año 1979

	<u>Marcelina de Ciriza</u>	<u>Virgen de la Estrella</u>
Merluza y varios	3.045.000 Kg.	870.000 Kg.
Calamar (pota)	3.068.000 Kg.	1.007.000 Kg.
Harina.....	310.000 Kg.	845.000 Kg.
Total.	6.423.000 Kg.	2.722.000 Kg.

3.3.4. Reparaciones

Miguel: Pasé dos navidades sin ir a casa, eran los años 1977 y 1979 porque la tripulación en Argentina tienen que pasar la Navidad en casa; no importa que no hayan terminado la campaña de pesca. Entran en puerto. En esos días aprovechaba para reparar y varar los buques fuera de Argentina.

En este país era tres o cuatro veces más caro varar los buques y efectuar las reparaciones en seco. Por ello busqué presupuestos en Brasil, Uruguay...

Conseguí varar los dos buques en un dique flotante en Montevideo (Uruguay), en Astilleros “Txakos”, cosa que en principio no se podía hacer, ya que había que pedir a las Autoridades Marítimas permiso para efectuar estas reparaciones fuera de Argentina.

Las diferencias en precios, de los astilleros uruguayos y brasileños comparando con los argentinos era de 3 a 1, de 4 a 1 y hasta de 6 a 1.

Me personé en Buenos Aires, al capitán el Sr. Oxinalde, que era jefe de reparaciones en Astilleros de “Tandanor”.

A este señor le había pedido el presupuesto para la varada de ambos buques. Le comparé su presupuesto con los presupuestos de astilleros en Brasil y astilleros “Txakos” de Montevideo (Uruguay), advirtiéndole que las diferencias eran muy considerables. Este capitán me pidió copia de los presupuestos de los otros Astilleros y dijo que lo iba a considerar y que me llamaría. Yo quería aprovechar la Navidad para varar los buques, ya que llevaban dos años sin varar, y de acuerdo con la inspección de buques hay que efectuar esta varada cada dos años.

En vista que el Sr. Oxinalde no me llamaba para darme el nuevo presupuesto, me puse de nuevo en contacto con él y me mandó un presupuesto todavía más caro que el anterior. Entonces, preparé un cuadro económico comparativo de los diferentes presupuestos y fui a hablar con Autoridad Marítima de Buenos Aires, con el capitán Sr. Pita. Este señor no me recibía, pero ante mi insistencia, y después de 4 horas de espera, por fin, me atendió.

Le enseñé el cuadro comparativo que había preparado, en el cual se reflejaba las grandes diferencias en precios que había entre los Astilleros “Tandanor” de Buenos Aires, y los Astilleros “Txakos” de Montevideo.

A la vista de mi justificación, él me autorizó por telegrama en un principio a la prefectura naval de Necochea, para que pudiese despachar ambos buques a varar a los astilleros “txakos” de Montevideo (Uruguay). Conseguí la excepción de varar los dos buques fuera de su país de abanderamiento.

Rosa: Puesto que tenías que trabajar hasta nueve meses en Argentina, ¿os habéis planteamiento asentar a la familia allí?

Miguel: Mi familia ya estaba muy crecida, muy adaptada y organizada en San Sebastián.

No obstante, la empresa madre argentina “Sasetru”, me propuso trabajar también llevando la instrucción de su otra empresa Huemul. Esta

empresa se dedicaba a la pesca en fresco, y manufacturación en su factoría en tierra. Yo no acepté. Yo he seguido con la empresa Transue que es la de congelado.

En algún viaje me acompañaba mi mujer, y en las Navidades de 1979, como tenía que atender la varada de ambos buques, la empresa Sasetru invita a toda mi familia a pasar las navidades conmigo.

En todo este año, mucho viaje: Pasajes - Argentina, Argentina - Pasajes, Brasil-Uruguay etc.

Este mismo año se desguaza y se vende para la chatarra el "Mari".

Se arriendan los buques "Akarlanda" "Angelote" "Estornino" "Esturión" a una empresa que pertenece al Instituto Nacional de Industria, para faenar al cuarteto en aguas de Mauritania, Cabo Blanco, con base en las Palmas de Gran Canarias. Se pertrechan, se habilitan y zarpan de Pasajes, e inician la pesca en la costa de Africa.

El once de mayo fallece mi madre con 88 años.

3.3.5. Actitudes argentinas ante el trabajo

Miguel tiene que adaptarse a las actitudes de los argentinos, y planificar en función de ello.

Rosa: ¿Qué medidas tienes que adaptar ante las costumbres de los tripulantes argentinos?

Miguel: Los argentinos siempre buscaban averías para entrar en puerto. Eso lo he descubierto yo y es así. Además, en Argentina han quemado buques a causa de su ritual del mate, y quemaron el Marcelina cuando yo ya no estaba.

Tomar el mate es como una especie de rito que se hace por las mañanas. Tienen su hora del mate. Entonces, cada uno en los camarotes lleva unos hornillos o butanitos para calentar el agua del mate... Es una costumbre argentina.

He llegado a ver como personas que viajan en coche, llevan su termo de agua caliente para tomar el mate durante la ruta.

En el buque hay que tener en cuenta que si el viento está por sotavento no pasa nada, pero si lo está por barlovento, entra el aire por los portillos, prenden fuego las cortinas, etc, y se pueden llegar a quemar los buques, ya que empieza el incendio en el camarote.

Como medida preventiva, les puse un calentador de agua en el comedor de marinería, con su grifito, para que el que quisiera mate cogiera el agua caliente de allí. Y se prohibieron los hornillos o cocinitas de butano

en los camarotes. Además del mate, no les gusta comer pesca sino que les gusta mucho comer carne; por eso el cocinero que llevábamos y que era español, tenía que hacer siempre asado para los argentinos, y para los gallegos, la caldeirada de pescado. Pero además, en cubierta cogían un bidón, lo partían por la mitad, ponían unas varillas y se ponían a hacer el asado. Y si había una brasa que por viento de barlovento se metía por un portillo que estaba abierto, pues también te prendía fuego. Así que ese era el problema. Y también las averías intencionadas para poder entrar en puerto, esto en realidad es sabotaje.

En el primer viaje del Marcelina me metieron una barra en la trituradora de la planta de harina, y rompió las muelas de la trituradora. Fue una avería muy seria. Siempre andaban con ese tipo de problemas: o los había o los creaban, esto extorsionaba la productividad y en definitiva la marcha de la empresa. A medida que se fue seleccionando cuidadosamente al personal, evitamos estos problemas.

3.3.6. Pagando a la tripulación

Miguel traslada las costumbres familiares de su empresa de pagar a los tripulantes al llegar el barco al muelle, en su gestión de los barcos en Argentina.

Miguel: Para evitar que la tripulación fuese a cobrar el rendimiento de la campaña a la oficina, y para mantener contentos y satisfechos a los tripulantes, utilicé el sistema que ya teníamos por costumbre en España con las parejas de pesca en Terranova. Como yo tenía el “rapport” semanalmente del capitán por telefonía, ya sabía de antemano la totalidad del producto de la campaña y también su clasificación. Con ese informe se estudiaba el pago del 90% del “rapport”, reservándonos un 10% para después de la descarga.

De tal forma, que mientras atracaba el buque, el administrativo de la oficina, que allí le llamaban el pagador, ya estaba en el muelle con una buena cartera, acompañado por dos personas de seguridad. En cuento autorizaban que el personal de tierra podía entrar al buque, el pagador también embarcaba y se le destinaba el camarote de maestranza para montar su pequeño despacho provisional. Antes de desembarcar, la tripulación iba pasando por ese camarote y el pagador iba entregando el anticipo en metálico, de acuerdo a su categoría, firmando el tripulante el correspondiente comprobante. Con este sistema, los tripulantes, en lugar de esperar al final de la descarga para ir a cobrar la liquidación a la oficina, ya recibían el dinero al llegar el barco al muelle después de dos meses de campaña. Esto se hacía en menos de tres horas y ya todos saltaban a tierra con el fajo de billetes. Lo que permitía que fueran bien recibidos por su familia y me imagino por su esposa.

Por eso, cuando el Sr. Ciriza fijaba una fecha para embarcar a bordo y arrancar el buque antes de su zarpada, la tripulación siempre acudía.

Una vez terminada la descarga se llamaba a la tripulación para que viniesen a bordo para limpiar bodegas y su pertrechamiento, porque yo no quería traer gente de fuera para eso. Durante esos cuatro o seis días de pertrechamiento y habituallamiento del buque, el pagador iba al buque y en el propio camarote de maestraza por megafonía se iban llamando a cada cinco tripulantes para darle la liquidación total definitiva. Sólo iban a la oficina central por casos muy aislados, enfermedad, problemas personales...

Una vez que el buque estaba habituallado se les daba uno o dos día de franco –descanso–, y se señalaba día y hora de zarpada para la nueva campaña de pesca.

Era un buen sistema. Por eso a mí me obedecían y me tenían en tanta consideración, porque yo también les consideraba a ellos. Ellos aparte tenían su asignación mensual, pero cuando se hacía marea y cobraban, con ese fajo de billetes iban para casa más satisfechos. Parece que no, pero con esa manera de actuar hay mucha diferencia de comportamiento entre unas empresas y otras.

3.3.7. Accidentes

Rosa: Has tenido que hacer frente a accidentes.

Miguel: Como ya he comentado, en los buques tenía que ir un capitán argentino, y un jefe de máquinas argentino aunque yo quería que fuese otro como garantía, porque eran todos medio milicos, era en la época de Videla. Y tuve problemas. Y fue cuando tuvimos un accidente.

Los hechos ocurren en el "Marcelina". Al anochecer, y al momento de virar la red, perdieron un tripulante. Este se cayó al agua.

El capitán argentino me llamó por telefonía, y quería entrar a puerto. Yo le contesté que su obligación, de acuerdo con las normas, era hacer la búsqueda del tripulante durante 24 horas, y si transcurrido este tiempo no encontraba al tripulante ahogado, podría nuevamente seguir faenando en pesca.

El capitán se me oponía, y quería una autorización de la Prefectura Naval de Mar del Plata, la cual conseguí en prefectura Naval, y le autorizaron por radio a seguir faenando después de terminada la búsqueda de 24 horas.

Ocurrió, que a los días, otro buque arrastrero que estaba faenando en la zona, le comunicó por telefonía al "Marcelina" que al virar ellos la red, y abrir el copo en el pantano de la planta de factoría, apareció el cadáver del tripulante que habían perdido.

Con la lancha de salvamento, trasladaron el cadáver envuelto en una manta al buque “Marcelina de Ciriza”, y como en este buque siempre teníamos un tripulante que era medio carpintero, para ciertas reparaciones, le hicieron una caja y lo guardaron en la gambuza de víveres frescos, hasta su arribada al puerto de Necochea.

Al llegar a puerto su novia lo quería ver, pero yo le aconsejé que no se le ocurriese, que tendría los ojos comidos por la pota, que es a lo primero que ataca este cefalópodo. Preparamos todo, fui a la morgue y se hizo el funeral correspondiente

Luego tuvimos otro accidente con un tripulante que era de Valladolid, y que estaba de segundo de máquinas en el buque “Virgen de la Estrella”.

Al efectuar una maniobra de atraque se cayó en la cubierta del buque, y se desnucó, falleciendo en el acto. Se hicieron todos los requisitos necesarios, y su cadáver se repatrió a su ciudad natal de la provincia de Valladolid.

Luego tuve otro, que ese casi me pilló a mí. Era argentino, estaba de frigorista en el buque “Virgen de la Estrella” y estando haciendo una maniobra de cargar con freón el compresor de la gambuza, no sé de que manera la efectuó, que le explotó la botella de freón, y le dañó interiormente. Yo acaba de estar con él. Lo ingresamos en un hospital de Necochea y falleció a las 24 horas.

3.4. Caída de Sasetru

En estos momentos que tanto se habla de la globalización, aquí tenemos un ejemplo de una gran multinacional totalmente fuera de control a nivel de los estados, ¿desde dónde se decide una quiebra?, ¿por qué?, la información aquí presentada no responde a estas preguntas, sin embargo tiene la validez de la experiencia de nuestro protagonista.

Miguel: Hacia finales de 1978, Transáfrica dejó de trabajar con “Sasetru” el negocio del cereal, y montó su propia empresa “Transáfrica Baires”, poniendo de director gerente al Sr. Agustín García, que lo trasladó de Madrid a Buenos Aires.

Estando nosotros en Argentina, en 1979, la multinacional Sasetru, y sus filiales, ya empezaban a decaer. En 1981 se declaró en quiebra fraudulenta.

En el año 1981, el Sr. Salama me envió a Buenos Aires, y conjuntamente con el Sr. Agustín García, el abogado Sr. Cambiaso de la firma “Mar val o’ farrell” que llevaba los asuntos de Transáfrica, tratábamos de recuperar ante el Síndico de la quiebra, las cantidades que nos adeudaba Sasetru.

Estando yo en Argentina me llamó al hotel a las 09,00 de la mañana, el abogado Sr. Cambiaso, para decirme que tomase el primer avión y saliese del país, ya que iban a encarcelar al directorio de Sasetru.

Le comenté que yo nunca había firmado nada, aunque quisieron ponerme de Director adjunto de Transhue, solamente fui de instructor. El Sr. Cambiaso insistió en que me marchase y que no me arriesgase.

Rosa: ¿Por qué Sasetru, una multinacional de alimentación, con 10 mil empleados, cayó?

Miguel: Fue una quiebra fraudulenta. Esta multinacional tenía petróleo, gas natural, minerales... empresas en Chile, Estados Unidos..., el banco Pan de Azúcar, en Montevideo (Uruguay), y una empresa aceitera en Bégica, etc., etc... pero se fueron a la quiebra y nos pilló a nosotros.

Los buques se quedaron allí abandonados, con intención de que los iban a reparar.

4. Los incendios

En este capítulo, Don Miguel Ciriza nos presenta la vivencia de dos incendios:

el del buque factoría "Marcelina de Ciriza", y el del edificio de su casa C/ Aldamar de San Sebastián.

4.1. La lenta agonía del "Marcelina de Ciriza".

"Al buque "Marcelina de Ciriza" lo ví nacer y lo ví morir".

Esta frase pronunciada por Miguel, resume en sí, un gran sueño hecho realidad, y el intento de asimilación del final del mismo.

Miguel: A finales de Mayo de 1980, dejamos de ser instructores, tanto Víctor Minteguía como yo, dejando la responsabilidad de "manager" al Capitán Sr. Valenti, que lo había nombrado el almirante Sr. Aléman, empleado de confianza de Sasetru. Nosotros regresamos a España.

El 23 de julio de 1980 a las siete horas entra el "Marcelina" en Mar de Plata con un incendio en la bodega del entrepuente donde se almacenan las cajas de cartón. Ante la situación de incendio en el buque, el Sr. Salama de Transafrica, me pide que viaje a Argentina. El "Marcelina" llevaba tres días en puerto y el fuego estaba amainando y ahogándose ya que estaban las escotillas trincadas. Se les ocurre, al almirante Sr. Alemán y al capitán Sr. Valenti, junto con la capitania de Puerto y los bomberos, apagar el fuego con agua, y fue entonces que al abrir la escotilla, se incendió de verdad toda

la bodega y todos los cables eléctricos de conexión de la sala de los grupos electrógenos de proa, a la sala de propulsión y sala de compresores de frío en popa.

Yo llegué el 26 de julio por la mañana y el desastre había ocurrido en la tarde y noche del día anterior (no utilizaron otros medios de contra incendio por falta de tesorería). Si lo hubiesen dejado quieto se hubiera apagado solo. Según informes del capitán español Sr. Remigio Tolosa, el fuego iba amainando, ya que la chapa de cubierta se había enfriado.

El mal ya estaba hecho. Me reuní con el Sr. Alemán y con el Sr. Valenti, y les di la solución para salvar el cargamento de 300 Tm de producto congelado que había a bordo.

Descripción del incendio

Según el capitán Sr. Remigio Tolosa el fuego se inició en la bodega del entrepuente, es la última bodega en la que se carga el producto congelado, donde se almacenan las cajas de cartón que se utilizan para empacar el producto. Por un lateral de estribor de la bodega, pasaban los cables o conductores de conexión de los grupos electrógenos de proa, y del cuadro o panel de barras de proa al cuadro o panel de barras de popa, para alimentar tanto la propulsión como los compresores de frío y toda la alimentación necesaria en popa. El buque era diesel eléctrico, corriente alterna. Se quemó todo y se quedaron sin corriente en toda la zona de popa.

Cuando me comunica el capitán lo sucedido, iban navegando para puerto ya que la escotilla principal de la cubierta de botes ya estaba cerrada herméticamente, y la pequeña puerta estanca de paso a esa bodega desde el parque de pesca, también estaba cerrada herméticamente. Según Remigio el fuego se estaba ahogando. La situación estaba controlada y el buque seguía navegando hacia puerto sin problemas. Ante este informe, yo aconsejé que cuando llegasen a puerto ordenaran abrir una pequeña trampilla de corte redondo de unos treinta centímetros en la cubierta por encima de la bodega del entrepuente, donde estaba situado el piso del comedor de marinería y cocina. Con la finalidad, de que si en puerto estaban preparados con el sistema de espuma, pudiesen por esa trampilla introducirla, para apagar definitivamente el fuego.

En la zona de la trampilla es donde estaba el *txoko* del perro, el cual, como la chapa estaba caliente, el perro se cambió de lugar. A medida que la chapa se fue enfriando, el perro volvió a su *txoko* en la zona donde se abrió la trampilla.

A mi llegada a Mar de Plata, en el aeropuerto me recogió Andrés Rioja. Gran persona y gran técnico, y con muchos conocimientos, el cual efectuaba las reparaciones eléctricas del buque a todos los niveles.

Me llevé la sorpresa cuando me dijo que el buque ya se había quemado y que los responsables eran tanto el almirante Alemán como el capitán Valenti.

Ocurrió lo siguiente. Como la empresa Sasetru andaba mal, no tenían solvencia económica para la compra de la famosa espuma para apagar el fuego.

Pero tanto al almirante Sr. Alemán como al capitán Sr. Valenti conjuntamente con el perfecto naval (comandante de marina) de Mar del Plata, se les ocurrió hacer la valentía y con los bomberos de Mar del Plata, de abrir la escotilla principal situada en la cubierta de botes y apagar el fuego con agua. Fue en ese momento cuando en realidad se produjo el verdadero incendio, ya que en mi opinión, aunque no tuviesen la espuma, si dejan la situación como estaba, se hubiese ido poco a poco ahogándose el fuego por falta de oxígeno, o en su defecto haber metido agua por la trampilla, pero nunca abrir una escotilla de tres metros por tres, ya que aquí estás dando paso a una gran cantidad de oxígeno y facilitando el fuego.

El resultado fue que al buque lo incendiaron en el puerto por negligencia de ellos. Con esta situación me encuentro yo en el momento en que llego al puerto de Mar del Plata.

En las bodegas había 300 toneladas de pescado congelado, pero no tenían frío, porque los cables estaban quemados y no existía conexión.

Propuse una solución: coger un cable y enviar la corriente desde tierra. Esto es algo factible y se pusieron a funcionar los compresores. Así quedaron las cosas, yo me despedí de todo ese follón...

En el otoño de ese mismo año 1980, quedó amarrada toda la flota pesquera, tanto la nuestra de Transhue, como la de Huemul.

Estando yo todavía en Argentina, el Sr. Agustín García, gerente de Transáfrica Baires, que llevaba el tema del cereal, me pidió que hiciera un reconocimiento de puertos en la costa Argentina por el asunto de situación de silos para el cereal. Aproveché también para ver los puertos pesqueros del sur y llegué hasta Río Gallegos, y de ahí hasta Chile por carretera, costeando el estrecho de Magallanes, hasta Punta Arenas. Era el mes de agosto, allí invierno.

Realizo también, conjuntamente con Agustín García, y nuestro abogado Sr. Cambiasso, trámites con el síndico de la quiebra.

Regreso a España en Octubre, y paso estas Navidades de 1980 en San Sebastián.

En el año 1981 en posteriores viajes más cortos que hice a la Argentina, me encontré que Sasetru, conjuntamente con el síndico intentaba reparar el buque "Marcelina de Ciriza"

Posterior, el síndico nombró un co-administrador, denominado D. Guillermo Souto y el Sr. Jaime Salama de Transáfrica envió su abogado de España, Sr. Zaraluqui, para entrevistarse con el Sr. Souto. A su regreso a Madrid, me llamaron ambos y el Sr. Zaraluqui informó de la entrevista con el Sr. Souto.

El co-administrador nombrado, junto con el síndico, tenían la intención de poner en funcionamiento las empresas pesqueras, tanto la de Transhue, como la de Huemul.

Después de la entrevista con el Sr. Zaraluqui y el Sr. Salama, éste último me ordena viajar nuevamente a Buenos Aires, para colaborar en la puesta en marcha de la flota, de acuerdo con el co-administrador, Sr. Souto.

Estando en Buenos Aires, y como había siniestros de los buques “Marcelina de Ciriza”, y “Virgen de la Estrella”, pendientes de cobro, de acuerdo con el Sr. Souto, preparé toda la documentación para cobrar de la Compañía de Seguros “Centuria”, también perteneciente a Sasetru. Como ésta Compañía, también tenía deudas pendientes con la compañía de reaseguros “Inder”, perteneciente al estado, surgieron problemas para cobrar los siniestros.

La cantidad presentada para el cobro por los siniestros de ambos buques fueron 881.000.- dólares Usa, aprobado por el Inspector Ingeniero Sr. Abal.

El co-administrador Souto, exigió al Director de la compañía de seguros Centuria (Sasetru), que le entregase un cheque de 100.000.- dólares a cuenta, y que el resto se utilizaría para la reparación del incendio del “Marcelina de Ciriza”.

El co-administrador cogió el cheque y nada más se supo.

Durante las reuniones con el Sr. Souto en su despacho, éste me presentó a distintas personalidades. En una ocasión, un cardenal, y en otra ocasión, un Almirante, que al parecer, ambas personas iban a colaborar para poner las empresas pesqueras en marcha.

Para todos estos trámites estuve más de dos meses, de un lado para otro, y al final para no conseguir nada.

Comenzaron a reparar el incendio del “Marcelina”, instalando nuevos cables de conexión, del cuadro principal de la sala de propulsores en proa, al cuadro de alimentación de la sala de popa, pero sólo quedó reparado un 40% del total del siniestro.

Rosa: ¿Has perdido dinero en todo esto?

"Perdí dinero, salud y de todo"

Miguel: Perdí dinero, salud y de todo, porque yo tenía acciones en la sociedad Casa Ciriza y a mí se me respetaba... "El Marcelina" estaba pescando seis mil toneladas al año manufacturadas. Pero todo eso se fue al garete. Después de haber hecho tantos viajes y trabajo ...

En mayo de 1991 estuve en Mar de Plata, y fui a visitar el buque factoría "Marcelina de Ciriza". Seguía amarrado en el puerto y en una zona del espigón donde con mala mar el buque se estaba machacando y con aspecto abandonado. Ese mismo año, el 19 de junio de 1991, un huracán o temporal que ocurrió en la Pampa, el "Marcelina" rompió todas las amarras y navegó hacia el norte, como un buque fantasma, era de noche, y sin abordar nada, encalló en la arena frente a la avenida Constitución de Mar del Plata a 4 kms. aprox. del puerto de origen. Siniestro total.

Yo lo vi nacer y lo vi morir, porque se hundió en un temporal.

Cuando estoy de nuevo en España, en 1981, se termina el arriendo de los buques "Estornino", "Esturión", "Angelote" y "Akarlanda" que se habían arrendado en el año 1979 a una empresa del INI (instituto Nacional de Industria).

Ese mismo año, a la altura de Dakar, en la costa de Africa, se hunde el Angelote, cuando venía navegando hacia Las Palmas de Gran Canaria. El resto de los buques "Estornino", "Esturión", y "Akarlanda" quedan amarrados en el puerto de las Palmas de Gran Canaria, y en diciembre de ése mismo año, se incendia en puerto el buque "Esturión". También siniestro total.

En el mismo año se efectúa la venta de los buques "Estornino" y "Akarlanda", que estaban amarrados en el puerto de Las Palmas de Gran Canaria, al Sr. Collado, su primo Sr. Germán, y al patrón de pesca Sr. Arbizu, todos ellos de Ondárroa,

no sin antes tramitarles una sociedad mixta en Inglaterra, ya que así eran las condiciones. Se les entregan los buques en las Palmas. Ellos se encargan de traerlos a Pasajes para su reparación y preparación para ir a pescar a Gran Sol, a la baka, y con bandera inglesa.

Entre tanto, la empresa Emex dedicada a la exportación de bienes de equipo y perteneciente a Transáfrica, decide realizar una operación de exportación a Lima (Perú), desde el puerto de Gandía en Valencia. Esta operación consistía en el envío de material para 40 supermercados y cinco hipermercados.

Estando en Madrid, D. Jaime Salama, me mostró la maqueta de todo el proyecto que iban a realizar en Lima (Perú). Yo le comenté la posibilidad de hacer la exportación desde Pasajes en lugar de hacerlo desde Valencia.

Posterior me llamó a mi casa particular, para indicarme que mandaba personal de Emex a Pasajes, para ver de que manera se podría realizar la exportación desde este puerto.

Se hizo un estudio, y de acuerdo con mi asesoramiento y conocimiento del puerto, se decidió hacer la operación desde Pasajes.

Se preparó y embolsó gran parte del material en la nave de “Casa Ciriza” en Pasajes, con otro material recibido directamente de otros suministradores.

Emex había charteado dos mercantes. La operación duró 8 meses. Se había calculado hacer el envío de 45.000.- m³ en cinco embarques.

En el primer embarque la bodega n° 5 del mercante la llenaban de agua, que normalmente es la bodega más grande, que está situada más a popa.

En el segundo embarque, dio la casualidad que yo conocía al capitán, un tal Sr. Román, y le pregunté si esos mercantes que prácticamente eran nuevos, tenían problema de estabilidad. Me contestó que en absoluto. Entonces le pregunté porqué llenaba esa bodega de agua, y me contestó que eran muchos metros cúbicos y poco peso y la hélice quedaba un poco fuera de la superficie del agua, y por ese motivo perdían rendimiento en marcha. Yo, bajo mi responsabilidad, le ordené que cargara la bodega de material, y no de agua. El motivo de tomar esta decisión fue debido a que pensé que en la ruta hasta Colón, antes de cruzar el canal de Panamá, podría perder una singladura, ó máximo dos, pero si llegaba a Colón y había tráfico, podía ocurrir que también perdiera una, dos o tres singladuras. Sin embargo, llenando esa bodega de material, nos ahorrábamos un embarque, aproximadamente 45 millones de pesetas.

En esta operación participaron Mila Maneiro y Víctor Minteguia y yo fui recompensado porque ahorré un embarque que supone cuarenta y cinco millones pts.

Durante el primer semestre del año 1982, se termina la operación de exportación desde el puerto de Pasajes para Perú, a los supermercados e hipermercados (Emex Transafrica).

Se termina la operación de venta de los buques “Estornino” y “Akarlanda” a los Señores de Ondárroa. Costó mucho cobrar, pero se cobró.

4.2. Incendio de la casa de la C/Aldamar 22

Miguel: El día 22 de octubre de 1982, y entre la una y las dos de la madrugada se nos incendia la casa de Aldamar 22 donde vivimos. Seis plantas y con inquilinos.

Carola, mi hija, estaba estudiando en el segundo piso que era un dúplex, y salió fuego en el hueco de la escalera. Nos despertó a mi mujer y a mí con gritos de fuego. Me desperté, se me ocurre abrir la puerta del piso de la parte derecha más cerca de la cocina, y había un fuego terrible, cerré inmediatamente...

El incendio se originó en el ascensor, entre el portal y la primera planta, quemándose el hueco de la escalera que era de madera, los accesos a los pisos, la sexta planta y la techumbre. Mi familia y yo bajamos por un montacargas al garaje que daba a la pared del número 24. Este montacargas se había instalado en mil novecientos sesenta para que mi madre pudiese subir desde el garaje.

Mi mujer se puso histérica. Mis hijas estaban casi desnudas, porque la madre ya sabes, ¡déjate de ropa y todos para abajo! También bajó la perra que teníamos, un pastor alemán de cuatro meses. Yo me vestí, me llevé los teléfonos y bajé hasta el garaje. La gente vecina de los inmuebles inmediatos, nos trajo mantas. Acudieron mis hermanos y el resto de la familia.

Lo primero que hice cuando bajé, fue abrir la puerta del portal, porque el fuego estaba entrando horizontalmente, más en el hueco del ascensor, donde toda la estructura era de madera. Al abrir el portal, hizo el efecto de chimenea, con lo que se quemó la techumbre y el sexto piso, pero no se quemó la casa. Se quemaron los accesos.

Había que evacuar a todos los inquilinos por los balcones. Para ello, los bomberos pusieron sus escaleras largas ya que la escalera mecánica no les funcionaba. Aquello era todo un espectáculo.

Yo no he sido bombero, pero pienso que el oxígeno es el que quema. Mientras coja oxígeno de arriba, que vaya quemando los pisos; y el primero el mío. Y efectivamente, oí como el lucero de la techumbre explotó e hizo chimenea. Eran las dos y media de la mañana. Los bomberos llegaron y lo apagaron todo, y los pisos se salvaron todos, menos el sexto, y la techumbre... Los accesos, como las escaleras que eran de madera, quedaron totalmente quemados y por supuesto el ascensor que era muy bonito todo de caoba.

El fuego parece ser que empezó entre el hueco del ascensor, que estaba entre el primer piso y el portal, porque estaban arreglando unas goteras del tejado y había periódicos para no manchar el suelo. Pienso que lo que ocurrió fue que un inquilino que vivía en el quinto, que fumaba, echó la colilla. Y claro, cuando bajaba el ascensor del quinto para abajo, pues aspiraba oxígeno como un pistón. Para cuando yo salí, ya empezaba a entrar el fuego por las puertas de acceso a nuestro piso.

Ese mismo día a las ocho de la mañana, llamé a un primo mío, aparejador, y le conté lo ocurrido. Me aconsejó que llamase al arquitecto Sr. Ignacio Mendiola, y así lo hice.

Este señor a las nueve de la mañana, estaba en casa con su aparejador Sr. Cristóbal, para iniciar el estudio de reconstrucción

Los inquilinos del quinto y sexto piso, pasaron por el balcón a la casa colindante, de la calle Euskalerría, nº1., y el resto de los inquilinos bajaron por la escalera de los bomberos. Eran las cuatro de la mañana, había agua por todas partes. Nosotros subimos por la escalera de los bomberos al primer piso para coger algo de ropa para mis hijas. Estas se fueron a dormir a casa de una vecina, llamada Florenchi, en la calle General Echague y nosotros nos fuimos a casa de mi suegra, en el Paseo Colón. Yo no dormí nada, y por la mañana ya me puse en campaña.

Organicé que se pusieran en todos los pisos puertas de derribo para evitar los robos, y esa misma mañana ya estaban todas colocadas. Contraté al arquitecto Sr. Ignacio Mendiola para preparar el proyecto de reconstrucción, y conseguir los correspondientes permisos del Ayuntamiento, para su inicio.

Mi familia y yo regresamos a vivir a casa a los 20 días, pudiendo subir al primer piso por una escalera provisional de acceso a la vivienda. Seguía oliendo a quemado.

Una vez obtenido los permisos del Ayuntamiento, comenzó la reconstrucción de todo el edificio, en el año 1983.

Rosa: ¿Respondieron los seguros de la casa?

Miguel: Si, no obstante he tenido que poner dinero y también pedí un crédito en la Caja de Ahorros Municipal de la C/ Getaria, a un 14% subvencionado por el gobierno vasco en tres puntos con lo que me quedaba para pagar un 11%.

Entonces, las rentas de los inquilinos eran antiquísimas, de antes de la guerra civil. Te costaban más los gastos de comunidad, que lo que se cobraba de renta.

Así que, inicié desahucio de todos los inquilinos amparándome a la ley; porque si la reparación era superior al precio del solar, era motivo de desahucio. Pero resulta que los bajos y bodegas no se habían quemado, y con los inquilinos, tantos de los bajos como de las bodegas, actualizamos en parte las rentas, llegando a un acuerdo entre ambos.

Alguno de los antiguos inquilinos, se fueron definitivamente, y el resto de los antiguos y nuevos inquilinos de la casa, entraron en junio de 1984, con rentas más actualizadas. En el sexto piso que se quemó totalmente, se reconstruyó un solo piso en planta, que es donde vive nuestra hija Elena.

En el séptimo, que eran trasteros, se reconstruyó un estudio- vivienda con terraza, y es donde vive nuestra hija Lorea. En el cuarto, derecha e izquierda, unidos en una sola planta, está viviendo nuestra hija Carola.

El segundo derecha y toda la planta primera está ocupada por nosotros.

El resto de los pisos están alquilados.

Mis padres, compraron la casa a mi abuela paterna, y esta casa solamente tenía cuatro plantas. Mis padres hicieron la obra del levante del quinto, sexto piso, y séptimo- terraza y trasteros. Esta casa es del año 1914, según dicen de la época de estilo romántico.-

En el año 1934, antes de estallar la guerra civil, cuando habíamos nacido ya mis hermanos y yo, haciendo una obra de reforma del primer piso donde vivimos, mi madre se cayó desde el primer piso al portal, y quedó afectada en su movilidad.

En el año 1985 tengo cincuenta y tres años. Sigo en la oficina en Pasajes, donde realizo operaciones en plan particular con pescado congelado, y en la compra –venta de buques pesqueros y de nueva construcción. Colaboro con Emex de Transáfrica. Varios viajes a Madrid. Me encargan un proyecto para Venezuela (API aprovechamiento pesquero internacional) pesqueros artesanales, instalaciones en tierra, puestos de venta, etc. etc. Después de tanto estudio y trabajo, no se realizó la operación con Venezuela. Me encarga D. Jaime Salama la venta de una oficina que tenían en el Paseo de los Olmos en San Sebastián y también la venta de la nave Islamar en Arragua –Oiartzun– y se derrumbaron las viviendas que estaban encima de la nave. A finales de noviembre me opera de próstata en la policlínica el doctor Juanjo Esnal y ayudante Dr. Lluch. Regreso a casa el 21 de diciembre.

5. Operaciones Financieras

Miguel: En el año 1986, comienzo con una operación de cinco buques gemelos factorías de 90 metros, construidos en Polonia, entre los años 1979 y 1980 con el crédito árabe perteneciente al gobierno iraquí de Sadam Hussein. Estos buques estaban muy bien construidos, y eran muy sofisticados. Se denominaban "Al-Razaza" "Al-Kahala" "Sawa" "Al-Ahwar" "Al Mahrawan".

Estos buques tenían base en el puerto de las Palmas de Gran Canarias. Faenaban en las costas de Mauritania con tripulación rusa, polaca y también iraquíes. La operación no era fácil, ya que el gobierno Iraquí no pagaba comisiones.

Propuse esta operación a la firma EMEX de Transáfrica, y a D. Jaime Salama, la gestión consistía en comprar los buques y revenderlos, ganando el diferencial.

Aceptaron la operación. La gente de Emex trataba la parte comercial y yo la parte técnica.

Se vendieron dos buques a China, a la delegación de Shanghai y a la de Dalian. Una vez terminada la parte comercial, yo me quedaba solo para reparaciones y preparación de los buques en Astilleros Canarios (Asticán), para su entrega.

Como la operación de la venta de los buques iraquíes que fue entre los años 1986/87/88, se hizo a través de la embajada iraquí en Madrid, el agregado comercial se llamaba Mahdi Saleh, y con él tratábamos directamente la operación.

En el año 1987 y 1988, estaba en guerra Irak con Iran. Me pidieron el Sr. Mahdí Saleh y el embajador, a ver si podía investigar en Bilbao, ya que ellos tenían información de que estaban embarcando material de guerra de la empresa Riotinto para su envío a Irán.

En los puertos siempre existe la figura del “rata de puerto” –el que sabe todo–. Pude localizar ese tipo de persona y se lo presenté al embajador y a Maudí Saleh. Esta persona les informó, pero cobrando un buen dinero. Y en efecto, embarcaban para Irán material de guerra procedente de la empresa Riotinto, pero en alta mar cambiaban el destino.

Los chinos eran muy exigentes. Solicitaba pruebas de mar, de pesca, etc. Con cada buque tardábamos de dos a tres meses en la entrega.

Los otros dos buques se vendieron a la empresa “Neptuno Trawles” de Sudáfrica. La entrega de ambos buques fue más cómoda.

El último buque iraquí se vendió en 1988 a “Domgwon Industria Corporation” de Seul – Corea.

Después de terminar esta operación con los buques iraquíes, Emex me encarga un proyecto de doce buques camaroneros para Nicaragua.

5.1. Nicaragua y Chile

Miguel: Habían conseguido con el crédito Faz –crédito blando– un proyecto de 25 millones de \$ USA para un criadero de camarón (langostino) cultivo integral, y 12 buques pesqueros congeladores camaroneros de 25 metros de eslora.

Reuniones en Madrid con Emex. Me pasan la nómina de casa Ciriza que había quedado inactiva, a Emex. El gerente es el Sr. Leo Aflalo.

Realicé varios viajes a Nicaragua, Managua. Era la época de Ortega. Visito el puerto de Blufiels, Atlántico, con la gente del ministerio de pesca,

ministro Sr. Godoy. Viajamos desde Managua a Blufiels en un avión del ejército. La zona estaba arrasada por el reciente huracán San Juan. Realizamos una visita a un astillero completamente abandonado, construido en la época del presidente Somoza. Lo querían restaurar. Visitamos también unos camarones que habían sido construidos en Brasil. Mantuvimos muchas entrevistas con el ministro Godoy, en compañía del señor Leo Aflalo y los técnicos del criadero de camarón. Realicé varios viajes a Nicaragua.

En uno de los viajes, en diciembre de 1987, D. Jaime Salama me encargó la inspección de una empresa pesquera en Chile. Viaje de Managua a Santiago de Chile. En el aeropuerto me esperaba el director de Transafrica Chile, Sr. Christian Estay. Acto seguido volamos a Portomont, que está situado a más de mil kilómetros de Santiago. Luego alquilamos un coche para recorrer doscientos kilómetros. Hacía muy mal tiempo. Posterior embarcamos e el trasbordador para trasladarnos a la isla de Chiloe, y por carretera fuimos otros ciento y pico kilómetros a un pueblo del suroeste de la isla de Chiloe.

De este modo llegamos a una pequeña ciudad pesquera que se llama "Chonchi", donde había una factoría muy sencilla de la empresa "Guafo" (pesquera demersal austral Chile), que tenía dos buques que había comprado en Inglaterra. Estos buques se llamaban: "Boston Beberley" y "Boston Blemein". Eran muy buenos buques de arrastre. Uno de ellos estaba descargando. Venían con ocho o nueve días de salida a entrada en puerto. Así que en la factoría congelaban en túneles, y conservaban el producto en cámaras de congelación desmontables, a -25° .

La factoría no era muy grande. Elaboraban cocochas, mucha ala de raya, bastante mero, y merluza HG. La empresa estaba bien. Había algún biólogo y algún químico.

Hicimos una comida en una casa de construcción tipo nórdica. Allí les cociné unas cocochas en salsa verde que les encantaron. Eso era sobre el 21 de diciembre. Ese mismo día paramos a dormir en un pueblo de la isla, en un hotel muy bonito. Todo de madera de un pino especial de la isla. Había un fuerte con unos cañones, que decían que era para defenderse contra los españoles... Esa era la historia que contaban.

Por la mañana, antes de marcharnos, ya fresquitos, estuvimos haciendo estudios, el Sr. Stain y yo. De acuerdo con su información, a mí, los números no me salían... Porque una cosa es la producción del buque pesquero, y otra la manufacturación en tierra.

Con la experiencia previa que tenía de Argentina y Nicaragua, hacía que en ese momento estuviese muy informado. A mediodía nos vinimos a coger el avión a Portomont y directos a Santiago de Chile. La maleta no

había llegado todavía al hotel, así que no salí. Al día siguiente, me la trajo el Sr Stain, y nos fuimos a la oficina. Saludé al personal de Transáfrica (Madrid), que en ése momento estaban en Transáfrica (Chile). El Sr. Stain, con su auditor, me presentaban balances de productividad de la empresa, pero a mí seguían sin convencerme.

De ahí fuimos a ver al presidente de la compañía “Guafo” Sr. Andrés Couve, muy elegante, parecido a Mario Conde. Era el presidente y accionista de la empresa, y presidente también de la revista Chile Pesquero.

Tanto el Sr. Stain, director de Transáfrica en Chile, como el Sr. Andrés Couve, que al parecer eran muy amigos, pretendían vender la empresa Guafo, a Transáfrica.

Como el Sr Stain sabía que Transáfrica tenía su filial Pescafina, empresa muy importante en la comercialización de pescado congelado, influyó en Transáfrica para que comprasen la empresa Guafo, con el fin de tener producto congelado.

Pescafina, ya había financiado a empresas pesqueras en Argentina para obtener producto, y algunas operaciones de ese tipo no salieron bien.

Yo observé, y de acuerdo con las conversaciones sostenidas con ambos, que el Sr. Couva vendía su participación de la Sociedad “Guafo”, y con la pretensión de continuar de presidente en la empresa, algo se cocía entre ellos.

A la vuelta pasé por Buenos Aires. El “Marcelina de Ciriza”, seguía amarrado en Mar del Plata y el “Virgen de la Estrella” amarrado en Astilleros Tandanor de Buenos Aires.

Volví a San Sebastián, y llegué a última hora de la tarde del día 24.12.1988.

En enero de 1989 viajé a Madrid a Transafrica, e informo a D. Jaime Salama sobre la empresa pesquera Guafo de Chile.

Le digo a D. Jaime que si fuera mi dinero, yo no compraría esa empresa pesquera, ya que en Chile siempre se prima a las empresas que manufacturan en tierra. Pero un pescado que llega de 8 ó 9 días, viene mezclado con otro de hace dos o cuatro días; con lo que el pescado no es de primera calidad. Esa era mi primera premisa. Yo entendía que si habíamos inaugurado un buque factoría congelador en el año 1965, donde ya se congelaba el producto recién pescado, ¿cómo en los 90 vamos a congelar pescado de tres, seis y nueve días? Además, no veía aquella empresa rentable por los números que me habían mostrado. Efectivamente, la empresa se fue al carajo en tres años.

No le comuniqué nada sobre el Sr. Estain, director de Transafrica en Chile, del interés que tenía de que se hiciera la operación. Al año fue

sustituido de director y despedido por ciertas causas. Yo no me había equivocado

Durante este año, realizo varios viajes a Madrid para mantener reuniones con Emex, con el Sr. Leo Aflalo, sobre el asunto de Nicaragua, etc.

El 27 de febrero de 1989 muere mi hermano Agustín en accidente de coche en las Landas, Francia. Yo estaba en Madrid.

Nicaragua

Miguel: En el año 1989 viajo de nuevo a Nicaragua, totalmente solo. Inspecciono la empresa y la flota de pesca de “Indesca” en Chinandega-Pacífico. Regreso a San Sebastián. En junio vuelvo a Nicaragua con el Sr. Leo Aflalo de Emex. Estamos veinte días.

Firmamos con el ministro de pesca Sr. Godoy toda la operación del proyecto. Venimos muy contentos.

Los doce buques camaroneros de 25 metros, los íbamos a construir en España, y luego los llevábamos para Nicaragua.

En este país ya tienen práctica en la pesca del camarón, aunque suelen utilizar buques de casco de madera, de 18 a 20 metros, muy sencillos. Van a la pesca al fresco.

Nuestro proyecto era ir al congelado con un sistema de empacado del langostino (camarón) en cajas de cartón de kilo, y máster de 6 ó 12 kilos... Todo preparado, porque era un producto que lo iba a importar Pescafin.

Si la operación total de exportación era de unos 25 millones de dólares, 14 millones de dólares eran para los buques congeladores, y el resto para los criaderos –esceros- de langostino-camarón.

La idea era construir los buques en Pasajes. Siempre he procurado proteger los astilleros y talleres de Pasajes, tanto de Lasa como de Luzuriaga.

El “planing” era hacer los cascos en Astilleros Luzuriaga, y los montajes en Astilleros Lasa Hermanos. De ese modo el trabajo estaba repartido.

El ingeniero naval Sr. Enrique Lecuona, siguiendo mis indicaciones, realiza el proyecto, y le pagamos trece millones de pesetas, que fueron ingresados al Colegio de Ingenieros Navales de Bilbao.

En los siguientes meses hubo elecciones en Nicaragua, y Ortega se marchó y fue elegida de presidente del país, la Sra. Chamorro. Ella no respetó los acuerdos que se habían firmado durante la Presidencia del Sr. Ortega y la operación se fue al traste después de haber gastado mucho dinero en viajes, estudios, etc. Unos cuarenta millones de pesetas en total.

5.2. Operaciones de compra-venta

En el año 1990, sigo en la oficina de Pasajes, edificio Casa Ciriza. Realizo operaciones con el pescado congelado y compraventa de buques pesqueros usados y de nueva construcción.

En 1991, Emex me envía nuevamente a Argentina. La oficina de Transafrica Baires había cambiado de domicilio. Ya no se dedicaba al cereal. La oficina la ocupaba la firma “Financiera Socimer” perteneciente también al grupo Transafrica.

El Sr. Agustín García que fue gerente de Transáfrica- (Baires), había vuelto a Madrid a la central.

El proyecto para el que me envió Emex era también de un crédito Faz (crédito blando). Dicho proyecto consistía en exportar todo el material necesario para ensamblar y terminar los buques pesqueros en Argentina.

Visité a muchos armadores en Mar del Plata que yo ya conocía de mi época cuando el “Marcelina”. También visité al “Marcelina”, allí seguía amarrado en el puerto con aspecto de abandono y Sasetru ya sin decisión en estos asuntos.

Nosotros sin cobrar y el “Virgen de la Estrella” atracado en astilleros de Tandanor en Baires, también bastante abandonado.

Visité a los armadores, efectúe todas las ofertas con las facilidades del crédito Faz, pero como el banco Provincial de Baires les exigía un 10% de desembolso, los armadores ni ese 10% desembolsaban, estamos en Argentina.

Por fin contraté uno de los buques con uno de los dueños de los astilleros Samym de Baires. Trataba mucho con su yerno Sr. Cadenas y contratamos el buque “Cabo Corrientes”, de 27 metros de eslora.

El Sr. Cadenas se hacía llamar ingeniero, y yo con mi experiencia le aconsejaba sobre la cuestión técnica, tanto es así, que en uno de los momentos que nos despedíamos en nuestra oficina de Transafrica Baires, me confesó que no era ingeniero, que era mecánico naval.

Regresé a San Sebastián y seguí trabajando para enviar todo el material para ensamblar el buque “Cabo Corrientes” en los astilleros Sanim.

En 1992 sigo en la oficina de Pasajes, edificio Casa Ciriza.

Contratación de todo el material para enviarlo a Argentina, para el buque Cabo Corrientes.

El Sr. Cadenas de astillero Sanyn de Baires, era un pelma, se pasaba de listo, y nos trajo muchos problemas. Era joven, poca experiencia y me ima-

gino que quería justificarse ante su suegro. La operación de exportación, hasta la chapa, duró todo el año y parte del 93, y con muy poca diferencia de beneficio. Yo seguía atendiendo mi propio patrimonio y colaborando con Rodolfo Pescados

Irlanda

Este mismo año viajo a Irlanda con el gerente de Pescados Rodolfo, Sr. Ramón Tejedor, su secretaria M^a Dolores y el hijo de Rodolfo llamado Joaquín. El motivo del viaje era para inspeccionar un buque pesquero que estaba financiando Rodolfo para que en contrapartida le enviara el producto de pesca. Como no le enviaba el producto, por ese motivo me envié para que le informara sobre la situación del buque.

Inspeccioné el buque. El armador irlandés decía que lo estaba reparando, lo cual dentro de la inspección que realicé deduje que era todo mentira. Era un buque pesquero de unos 33 metros de eslora, que trabajaba en las costas de Irlanda. Al informe de mi inspección Rodolfo ya cortó toda la financiación.

En el año 1993 yo tengo sesenta y un años. Sigo en la oficina de Pasajes, edificio casa Ciriza. Transafrica está pasando mal momento y cerrando empresas dentro de su multinacional. Emex, gerente Leo Aflalo me propone despido con indemnización, y así se realiza, pero sigo colaborando. Atiendo mis operaciones particulares como siempre, y paso al paro. Realizo algunos viajes a Madrid y un viaje a las Palmas de Gran Canarias.

En el año 1995 tengo sesenta y tres años. En mayo de ese año, y por el sistema del Régimen del Mar del Instituto Social de la Marina, me jubilo. Si bien me podría haber jubilado antes por los embarques que constaba en mi libreta de navegación.

Sigo en la oficina de Pasajes, edificio Casa Ciriza. Atiendo y me ocupo de mi patrimonio y de mis operaciones particulares. Se anula la exportación de angula y la importación de cococha fresca. Se sigue importando cococha congelada. Exporto bacalao seco a la Argentina y seguimos importando merluza fresca con muchos problemas. Los problemas se ocasionaban por las reservas de bodega en los aviones de línea regular Sud-Africa, Francfort, Paris, Londres, y luego en camión a Irun, Pasajes, Bilbao.

En febrero viajo con el Sr. Saccone de Emex a Indonesia con el fin de entrevistarnos en las dependencias del gobierno y discutir las partes técnicas de los proyectos que había encargado y yo había preparado de los Aids-Tender y los Inspect-Board.

Viajo nuevamente a Sudáfrica y Namibia con el Sr. Werner, a las ciudades de Namibia: Windhoek, Luderich, Walvisbay, y también a Sudáfrica: Caapetown, etc.

Visitamos muchos puertos para conseguir de los suministradores merluza fresca (empezaba la competencia). Lo mismo ya me ocurrió en los años 1985 en Chile, con el Sr. Castain. El fue quien empezó a exportar merluza fresca por avión, a la empresa Soriano de Madrid. Tuvo que dejarlo y dedicarse a otro tipo de negocio. (los listos que aparecen y lo fastidian todo), ya que empezaba a tener mucha competencia con personas de España (de Fuenterrabía, La Coruña, Vigo, etc.), que se radicaron en Chile.

Yakarta

Viajamos a Yakarta (Indonesia), cogiendo la línea Frankfort-Singapur. Viajo con Luis Sacone de Emex que llevaba la parte comercial y yo la parte técnica.

Emex ya tenía su enlace para otros proyectos con una empresa de Yakarta muy relacionada con los ministerios a alto nivel. (Todas estas operaciones se realizaban con crédito blando. Son acuerdos que tiene España con ciertas naciones con el fin de a defender la industria española. Ofrece esas facilidades siempre y cuando estén garantizadas por los gobiernos de esos países). Así que estuvimos allí unas tres semanas. Durante este tiempo tuvimos muchas visitas, muchas reuniones con la embajada española y con los ministerios a nivel de explicarles técnicamente todos los detalles de los proyectos.

Las operaciones consistían en un proyecto de un buque tipo Aids-tender, para ayuda y suministro a los fareros de las islas.

El otro proyecto eran los buques tipo “Inspect-board”, que consistían en buques guardacostas.

Encargaron también un proyecto que consistía en un buque escuela, con prospección pesquera de cerco combinado con palangrero y navío de entrenamiento. Y también un laboratorio en tierra para controlar la calidad de los productos. Todo ello para la universidad pesquera de Yakarta.

Desde un principio, en todos los proyectos que tenía que realizar, ha colaborado conmigo el ingeniero naval, Sr. Enrique Lecuona que tiene su estudio en Hondarribia.

También visitamos unos astilleros en Yakarta, que es un gran puerto comercial con mucho movimiento y tráfico. Me causaron muy buena impresión. Tenían buenas gradas, y unas buenas naves de calderería y tubería. También estaban construyendo un transbordador de gran porte, diri-

gida la montura por técnicos Noruegos. Eran unos astilleros muy buenos y muy bien preparados, porque parece ser, que la mano de obra es más barata que en otros países, incluso trabajaban de noche.

Yakarta es una ciudad con mucha influencia Japonesa. Tanto es así, que toda la locomoción era prácticamente japonesa, (mucho cuatro por cuatro) y un 5% europeo o americano, pero sobre todo oriental, mucho tráfico en la ciudad, excesivo, con pocos autobuses y de mal porte. Abundaban bicicletas por todas partes, y también había muchos carritos como de los helados asando el "chancho" (carne de cerdo) para vender a los transeúntes.

Me alojaba en un hotel donde tenía una habitación preciosa como cualquier hotel de cinco estrellas europeo. Además, también disponía de restaurant, green bar, con sala de fiestas... desde mi habitación salía a la ventana y veía la ciudad, pero debajo de mi ventana pasaba un riachuelo y a su lateral había varias barracas o ranchitos, y veía a los niños jugando fuera y andando en bicicleta al lado de la barraca. Puedes tener un precioso hipermercado igual a uno europeo y al lado barracas de una planta donde vendían cosas o hacían reparaciones, y hasta vivía la gente en el mismo lugar. Todo estaba junto. Así son esos países.

La ciudad cuenta con edificios, hoteles y bancos maravillosos; mucho cobre, y mucho granito, mucha construcción. Respecto a la población humana: chinos, musulmanes, indochinos. Y dentro de la ciudad, mucha construcción nueva, pero también muchos ranchitos, sin alcantarillado. Las aguas fecales iban por la cuneta. Es un país de grandes contrastes.

Un ingeniero que estaba allí, amigo de Luis Sacone, nos llevó una vez a un jardín botánico precioso. Cerca de allí vimos una enorme plantación de te. Según comentaron, nos hallábamos en uno de los parques botánicos más bonitos del mundo. También visitamos un zoo en el que entrabas con el coche. Hubo una pelea entre dos tigres que casi nos rompen el coche... Bueno, eso fue en un domingo de excursión. Luis Sacone ya había estado en Yakarta y me advirtió que tuviese mucho cuidado de que no me metieran droga en el bolsillo, ya que si me encontraban con droga, no me dejaban salir del país. Tanto es así que lo advertían a la entrada del aeropuerto de la capital.

Hice mucha amistad con el embajador español, que era de Madrid. Una de las facetas dentro de los negocios que más me impresionó, eran los diferenciales que a través de esa gestora (empresa que hemos señalado antes que coordinaba con los Ministerios a alto nivel), cobraba para llevar a un buen fin la operación. Muchas reuniones, hablaban inglés. Sacone llevaba la parte comercial... comida aquí, cena allá... Y me reunía con el director general de la inspección de buques del ministerio y su séquito, unas 14 ó 15 personas, todos orientales. Me preguntaban todos los detalles técnicos, de

los cuales yo tenía que dar explicaciones, aquello más bien parecía un examen. Nos volvimos de Yakarta y esta operación no salió.

Hay que tener en cuenta que las empresas de bienes de equipo se gastan mucho dinero en las operaciones y no salen todas. No obstante, es muy importante la experiencia y un poco de intuición para ver si algo es viable o no. Hay que jugar con muchos parámetros...

5.3. Génesis de Foronda

“Yo mismo le aconsejé al Sr. Werner que no se hiciese armador, que no alquilara buques de pesca palangreros, porque lo mejor era comprar producto”.

Esta reflexión, resume en sí misma, una de las trayectorias en las que se ubica la industria pesquera en el País Vasco. Vamos a seguir su proceso a través de esta experiencia biográfica.

Miguel: Podemos considerar que es entre los años 1994, 95 y 96 cuando se produce la génesis del Aeropuerto de Foronda (Vitoria). Es en éste último año cuando se consigue, por fin, acondicionar el aeropuerto para recibir los cargamentos de merluza fresca para varios clientes, en aviones de carga general “Boing 747” y “Autonof”.

Cuando comenzamos con la operación de la merluza, hicimos dos o tres viajes en esos tres años, y colaboraba con el señor Werner, de Cargofish, Madrid; un señor alemán que trabajó mucho en el petróleo, pero decidió dedicarse al pescado. Debido a los muchos contactos que tenía en Sudáfrica, le propuse que ambos nos dedicásemos al pescado fresco. No éramos los únicos; había otros que también lo importaban. Uno era de Tudela, el Sr. Caladero.

En estos inicios, el pescado se traía en la bodega de los aviones de pasajeros de línea regular. Pero había muchos problemas al respecto, porque no había suficiente bodega, el pescado tenía que venir en cajas de poliespán y forradas en plástico, porque no podía despedir agua.

La procedencia del pescado era sobre todo de Sudáfrica, concretamente de la costa de Namibia. Desde aquí tenía que transportarse hasta Johannesburgo en camiones frigoríficos. Esta última ciudad era el centro desde donde se enviaba todo el producto a Europa. A veces también desde Ciudad del Cabo.

El pescado venía en las bodegas de los aviones de línea regular de pasajeros, concretamente vía Madrid, Frankfurt, Londres, París. Desde estos aeropuertos, lo transportábamos en camión hasta Irún, (Zaisa), en este lugar Tomsa disponía de un frigorífico de conservación, no de congelación. Y ya como última etapa hacíamos la distribución.

Uno de los contactos que tenía el señor Werner era con el Sr. Apilow que vivía en Windhoek capital de Namibia. Tenía en Walvis Bey cuatro o cinco palangreros alquilados con patronos oriundos de Portugal, pero nacionalizados en Namibia. El Sr. Apilow, gran persona, en los primeros viajes estuvimos en su casa, con su familia. Nos recogía en el aeropuerto, tenía una avioneta de un motor, con capacidad para cuatro personas. Me invitaron a un safari fotográfico turístico de tres días de duración por el interior de Namibia desde Walvis Bey, donde vimos hasta leones. En el safari dormimos en un hotel tipo selva, de madera, con su piscina, una buena barbacoa para cocinar y buenas comodidades. Durante el día anduvimos en el jeep recorriendo y viendo todos los animales, había mucho flamenco, y por las noches íbamos a un lugar donde tenían cercados unos leones y veíamos como les daban de comer. También viajamos desde la casa de verano del Sr. Apilow, que tenían en la costa en Wlotzka's Baken (Rock Bay) al interior de la selva situado entre Kalkfeld y Erundi para hacer un safari. Otro día viajamos a muy poca altura por toda la playa de la costa, desde Rock Bay (la casa de verano) a Swakopmund y también hicimos otro viaje en la misma avioneta desde Lúderitz a Walvis Bay.

Apilow era una gran persona. Empezamos a trabajar con él y con Rodolfo Pescados, importando merluza. En principio teníamos los problemas con las reservas en las bodegas de los aviones de línea regular. Como todos los comienzos necesitan un rodaje y luego ya todo se organiza y se estabiliza. Actualmente sigue funcionando con pleno éxito. Sin embargo, en estos inicios de la importación de la merluza, a veces teníamos problemas con la descarga del producto en el aeropuerto de Vitoria. Apilow y Rodolfo no llegaron a un buen entendimiento y Apilow consiguió comercialmente otro cliente español.

Concretamente en navidad, como había mucha demanda de merluza, ésta venía en unos aviones rusos, los autonof, que estaban subcontratados por una empresa británica que traía flores secas de Sudáfrica y demás cosas. El flete podía venir vía Franckurt, Paris o Londres. Las cargas eran de 80 a 120 toneladas.

Los "autonof" en su interior eran como una nave, con su puente grúa. La tripulación era rusa o polaca. Se abría por delante la cabina y por la parte de atrás, todo era hidráulico. Los "fenwicks", entraban dentro del fuselaje del avión.

La distribución la teníamos que hacer allí mismo, en la pista, y llevábamos personal contratado desde Pasajes. De las 120 ó 130 toneladas que llegaban, allí estaban esperando camiones de varios clientes que distribuían el producto a diversas plazas, como Merca Madrid, Marca Barça, y otros.

La venta depende siempre del binomio competitivo calidad-precio del producto.

El autonof que era un avión muy grande aterrizó una vez en Bilbao, pero posterior no le dejaron aterrizar en este aeropuerto y tuvo que hacerlo en Pau (Francia), lo que provocó que nosotros y todo el resto de los clientes tuviésemos que ir a buscar el producto a Pau.

Entretanto, el resto del año, alguna vez llegaba algo a Foronda, pero no siempre. Entonces, los aviones de pasajeros tenían bodega libre e iban a Madrid, o París-Frankfurt-Londres.

Pero ya digo que Londres era conflictivo, con lo que solía ser París-Frankfurt. Y de allí salía un camión que traía la carga a Irún (Zaisa) y Tomsa se encargaba de la distribución. Pero a veces se tardaba dieciocho horas.

En este momento es cuando le propongo al Sr. Navajas, agente de aduanas Decoexa de Irun, que sería interesante preparar el aeropuerto de Vitoria (Foronda), en vez de tener que traer el producto desde Pau (Francia), y efectivamente consiguieron los permisos tanto de sanidad como de aduanas.

Estos permisos nos proporcionaron una ventaja muy importante, ya que estos aviones aterrizaban entre las ocho y las doce de la noche. Cuando no teníamos los permisos, había que esperar hasta las diez de la mañana para hacer la descarga. Teniendo en cuenta que estamos con un producto perecedero, estamos perdiendo unas horas muy valiosas. Conseguimos recuperarlas descargando el producto inmediatamente a la llegada de los aviones. Para ello, se consiguió montar un turno de noche de aduanas y la agencia de aduanas Decoexa montó una nave con su cámara frigorífica para mantener el producto a tres grados sobre cero en Foronda. Esta nave contaba con su muelle de descarga, que se traía del fuselaje de los aviones en sus carros de rodillos. Dentro de la nave se hacía ya la distribución, manipulación y almacenaje en cámara frigorífica y muelle de carga a los camiones. Todo ya en perfecto funcionamiento y hasta con personal de Vitoria o alrededores, para este tipo de manipulación, sin tener que llevar personal desde Pasajes.

Con esta infraestructura comenzaron a traer también el producto en aviones tipo Jumbo que se adaptaron para transportar el pescado. Estos aviones, si bien tenían menos capacidad que los Autonof, sin embargo sí tenían la suficiente capacidad para que dos o tres veces por semana viniesen con producto.

Todo ha cambiado bastante. En estos últimos cinco años, se han hecho unos buenos matrimonios con una buena coordinación entre los proveedores de los países de origen y los importadores de aquí.

Rosa: Todo parece señalar, que en el País Vasco el aeropuerto toma un protagonismo importante respecto a la entrada de producto a los mercados.

Miguel: Esta situación se viene gestando desde los años ochenta, cuando se empezó importando merluza de Chile. La traían en cajas de cartón y éstas envueltas en bolsas de plástico para que no despidieran agua. Se siguió trayendo mucho pescado del exterior y no solamente de Sudáfrica, Namibia o Chile, sino también de Argentina, Boston.

Actualmente seguimos importando, y hasta contratamos buques para pescar. Yo mismo le aconsejé al Sr. Werner que no se hiciese armador, que no alquilara buques, porque lo mejor era comprar.

En el año 1997, sigo igual que en el año 1996. Se deja de importar merluza fresca, puesto que empezaba a no ser rentable. La concesión por la autoridad portuaria del edificio Casa Ciriza finaliza. Pescados Rodolfo se marcha del edificio a otra nave de La Herrera. Existe un nuevo plan general y los concesionarios estamos en precario. Concesiones semestrales. Yo me quedo solo en toda la nave. Consigo la concesión solamente de la parte que ocupo como oficina y el pequeño almacén, y pago el alquiler trimestralmente de lo que ocupo.

En el año 1998, sigo en la oficina de Pasajes, edificio Casa Ciriza completamente solo. Continuo importando cococha congelada de Argentina y exporto bacalao (un contenedor de 40 pies cúbicos al año, cococha 20.000 kilos al año). Del mismo modo intervengo en la compraventa de buques pesqueros, proyectos, asesoramientos, etc, Atiendo mi patrimonio, algunos viajes a Madrid y a Vigo.

Los suministros de petróleo

Intentamos con el Sr. Ulrich Wermer, la misma persona con la que se importaba la merluza fresca, realizar operaciones de petróleo desde Caracas, Venezuela, con la empresa del estado P.D.V.S.A. de los Srs. Zamora y Castro.

El Sr. Wermer es experto de muchos años en esos productos del petróleo, y viajó a Caracas. No hubo resultado. Años antes yo ya había efectuado operaciones con gas-oil de Nigeria en colaboración con otro alemán el Sr. Gerardo Friedrich, que vive en Vigo, e intentamos hacer operaciones con Nigeria y con el Sr. Wermer también sin resultado. En los años 1992, estuvimos suministrando gasoil a los grandes atuneros de cerco (Albacora por ejemplo). Suministrábamos gas-oil en un puerto de Nigeria, operaciones difíciles y muy peligrosas. En el año 1994 con la existencia del gas-oil de Nigeria, compramos un pequeño petrolero para suministrar a buques pesqueros en alta mar y también hacer el suministro en puertos cercanos a Nigeria. Perdimos mucho dinero en esta operación.

5.4. *El atún rojo*

Miguel: En el año 2000, tengo sesenta y ocho años, y sigo en la oficina de Pasajes, edificio Casa Ciriza, con los nuevos vecinos y con la misma situación de concesión por parte de la autoridad portuaria. Atendiendo mi patrimonio, y asesoro en proyectos, etc.

En el mes de julio me llamó un coreano el Sr. Park, quien me encarga proyectos de buques para la pesca de atún rojo en el Mediterráneo. El atún se enfría en cubas a más de dos grados instaladas en el mismo buque. Me propuso la compra de atún rojo en la cofradía de Hondarribia. Le organizo la operación a través del presidente de la cofradía de Guipúzcoa D. Esteban Olaizola.

Después de los contactos, conseguimos que el Sr. Park contrate e instale en el mes de julio en el muelle junto a la cofradía de Hondarribia, un contenedor especial. Este contenedor de la casa Maerks con su grupo electrógeno, servía para congelar el atún que se compra a diario en la subasta, con el fin de congelarlo a menos de 60 grados y luego a las 24 horas cargarlo a otro contenedor para conservación a menos de 50 grados. De este modo se transportaba el contenedor a Bilbao y el mismo se embarcaba luego a Japón. Vinieron también tres coreanos. Les alquilé un piso. Eran especialistas en la preparación del atún.

La campaña de pesca se terminó a finales de agosto. Se hizo la operación con un producto bruto de 80 toneladas. Era una prueba piloto, no se había hecho anteriormente, y no se ha vuelto a hacer.

En diciembre del año 2001 me traslado a la oficina de mi casa en el Duplex encima de donde vivo, por cierto muy a gusto. En el traslado quemé mucha documentación, pero me traje lo más importante. Sigo atendiendo mi patrimonio.

Don Vitorino Marin presidente de Askar la persona que nos llevó la suspensión de pagos, fallece el 17 de diciembre a los 85 años, era una gran persona. En abril viajo a Bruselas a la feria sobre la pesca, me invitó el director de Pescafina de Transáfrica hoy Pescanova para mantener una reunión con el Sr. Solimeno propietario de una empresa importante de pesca con base en Mar del Plata, Argentina. Este señor vendía la empresa, si se llegaba a un acuerdo con Pescafina – Pescanova, de momento sin resultado.

Desde que terminé en Argentina en los años 1982-1983 y aparte de realizar estudios con buques de pesca con Emex de Transáfrica, he realizado otros estudios. Diques flotantes para Ecuador, sardineros para Perú, aceros para Brasil y México, Pesqueros para varios países, Petroleros y Barcasas para Argentina, remolcadores, buques de transporte frigorífico, estudio de pesca para Arabia Saudí, etc, etc.

6. Últimas reflexiones de Don Miguel relacionadas con la pesca

En este último capítulo, Don Miguel con toda la experiencia que le avala una vida entera dedicada a la pesca de altura y gran altura, nos muestra diversas pinceladas, sobre temas tan puntuales como son las disposiciones de la Unión Europea en materia pesquera, la potencia de los buques y algunas modalidades de pesca, además de reflexionar sobre la evolución del puerto pesquero de Pasajes.

Miguel: Respecto a las nuevas disposiciones de la Unión Europea, quiero comenzar por la situación que se estaba gestando hace veinte años. Dentro de las dificultades y reticencias que la UE ha supuesto para la pesca, sin embargo ha facilitado muchas otras situaciones como son: subvenciones para la construcción de buques a fondo perdido, subvenciones a buques para desguace, subvenciones para la formación de sociedades mixtas...

Todo ello ha facilitado que muchos armadores hayan exportado buques a sociedades que han hecho con banderas de conveniencia. Entonces exportan el buque, cobran la subvención de la UE, y siguen trabajando con bandera extranjera.

Por ejemplo, hace menos de 5 años se exportó a Arabia Saudí una pareja bacaladera, con base en el puerto de Pasajes. Fueron comprados por una sociedad de Barcelona, la cual hizo una Sociedad Mixta con otra empresa de Arabia Saudí. Formalizaron la exportación de los buques con toda la documentación en regla. Por ello cobraron de la UE, y estoy hablando de doscientos y pico millones de pesetas. Sin embargo, estos buques no han salido de puerto. Al parecer, esa sociedad se disolvió.

El hecho de cobrar ese dinero, para mí es una estafa. Puesto que han cobrado la subvención y tienen la obligación de exportarlos, pero al disolverse la compañía, esos buques siguen amarrados.

Rosa: ¿Qué ocurre con esas subvenciones, con desguaces y demás?

Miguel: Los buques que están para desguaces cobran según el tonelaje. Y respecto a las sociedades mixtas, éstas cobran una subvención a la exportación, y lo mismo los buques que se exportan a terceros países.

Rosa: ¿Qué está ocurriendo con la flota tanto de Galicia, Asturias, Euskadi y Cantabria?

Miguel: Esta flota sigue faenando, con las licencias de pesca que han obtenido. Así, la zona siete que corresponde a los mares de Irlanda es la cuota más alta. Se estaba pagando a un millón de pesetas por día de pesca. La zona seis que corresponde a los mares de Inglaterra, baja un poco, se estaba pagando a quinientas mil pesetas, y la zona 8 que corresponde a la costa de los mares de Francia, a ciento cincuenta mil pesetas. Son licencias en las que se

tienen tantos días de pesca según los kilowatios. Por ejemplo Galicia tiene más cerca la zona de Gran Sol, además de estar acostumbrados a pescar en esta zona y no aprecian tanto la costa francesa. Por lo tanto, cuando se vende un buque, por ejemplo uno que se ha vendido en octubre o noviembre de este año pasado, con base en Pasajes, se ha pagado por él un dinero que no merece, ya que el que lo compra sabe que puede desguazar ese buque y por ello cobrar un dinero. A esto hay que añadir las licencias de pesca, que en este caso estaban valoradas en ciento cincuenta millones de pesetas aproximadamente.

Así, quien compró el buque vendió las licencias de las zonas seis y siete en, 110 millones de pesetas, y él se quedó con la zona ocho y con el buque, habiendo pagado por un barco de 33 metros aprox. construido en el año 1973, 275 millones de pesetas, o sea que el comprador pagó valor desguace y a ello tenemos que añadir el valor de las licencias.

Rosa: ¿Qué ha pasado con esto?

Que muchas empresas, que antes de la época de estos acuerdos con la Unión Europea, tenían el valor de sus buques construidos en los años 1975-76, y que entonces podrían costar veintidós millones de pesetas, ahora esos buques con las subvenciones, más las licencias de pesca, desguaces, etc. se han revalorizado enormemente.

Las licencias se reparten de acuerdo a cada autonomía. Muchos armadores compran licencia o las alquilan como si fuera un estraperlo, pero parece ser que está autorizado. Esto se está haciendo tanto en arrastreros como en palangreros. Ese es el beneficio que tienen los armadores y supone un buen paraguas.

Hace tres o cuatro años, otra empresa de aquí, que tenía cinco buques, vendió toda su flota de fresco que trabajaban al arrastre, a una empresa de Galicia, que trabajan mucho en Gran Sol. Estos cinco buques tenían sus licencias de pesca en la zona 6, 7 y 8. Ya se había hecho toda la operación, y el Gobierno Vasco prohibió llevar a esos buques de puerto base en Pasajes, a Galicia.

Rosa: ¿Qué ocurrió?

Que los de Galicia compraron las licencias más importantes para ellos, que eran las de las zonas seis y siete, y los buques se quedaron aquí en Pasajes, con las licencias de la zona ocho de la costa de Francia. En mi opinión, la pesca en esta última zona, necesita una mayor vigilancia, porque siguen pescando, sobre todo los de Ondárroa, la merluza pequeña, el pitillo, la anchoilla... estos productos no pasan ni por la lonja, van directamente a Valencia, Barcelona, Lérida..., es decir los mercados del Mediterráneo. Llevan todo más o menos camuflado. Trabajan con copos que llevan un mallero muy pequeño y se saltan las inspecciones.

La costa francesa, para mi ha sido rica y lo seguirá siendo por la variedad de pescado. Cada vez hay mas flota de litoral para la sardina, bonito, anchoa, verdel, caballa, chicharro..., y va disminuyendo el buque de arrastre. Esto hace que vaya mejorando la zona de pesca de la zona de Francia (zona 8). Es importante vigilar que no se utilice esos copos con mallero tan pequeño, y no ir a faenar en las zonas de desove.

La actividad del puerto de Pasajes en pesca, ha sido de bacalao y fresco. Se intentó con el congelado, pero no se llegó a hacer suficiente. En los años 1965, existía "Frigoríficos la Guipuzcoana" en Lasarte, pero no era suficiente. Teníamos que transportar el producto congelado desde el puerto de Pasajes hasta Lasarte, para su posterior clasificación y almacenamiento en el frigorífico. Posteriormente montaron "Frigoríficos Pasaia" con la ayuda del Gobierno Vasco, pero Pasajes ha evolucionado en la pesca como un puerto de pescado fresco. Aquí los patrones de pesca y los exportadores se hacían dueños de los buques.

"Pasajes la quimera de oro"

Miguel: Este puerto ha sido la quimera de oro. Los que ganaban dinero eran los patrones de pesca, que andaban hasta con un 12% del producto de la pesca. Por ejemplo, si el armador hace una venta de producto de doscientos millones de pesetas al año, igual gana tres millones, y el patrón siete u ocho millones.

Si tenías un patrón de pesca y defendía bien el buque, venían otros armadores y te lo quitaban. No sólo porque les subieran en algún punto el porcentaje, sino porque además lo hacían socio de la empresa y así aseguraban que no se marchase.

La potencia de los buques y algunas modalidades

Miguel: Me han pedido asesoramiento sobre unos buques para pescar atún en los mares del Mediterráneo. Existen dos astilleros, unos en Perpignan y otro en Arens de Mar, que han construido dos buques con mucha potencia para andar a quince nudos. La milla es muy cara, por eso los alemanes, cuando hacen los buques construyen con menos manga y más eslora. Ya sabes el dicho: "si quieres milla, métele quilla".

Estos buques son atuneros, para la pesca al cerco del atún rojo. Este tiene buen mercado en Japón, Londres, Estados Unidos y Alemania. El mercado que más paga parece que es Japón.

Estos buques navegan a 15 nudos pero tienen tres mil caballos de potencia, con dos motores y dos hélices. El objetivo de ello es: llegar

cuanto antes a la mancha de atún, ya que el que antes llega antes lo pesca. Por ello, cuando se hicieron buques para pescar el atún en el Pacífico, encima del puente de mando se podía llevar un helicóptero. Entre varios armadores de los buques atuneros, alquilaban un helicóptero, con su piloto, y de ese modo resultaba más económico. Los buques eran rápidos, alcanzando una velocidad de doce nudos. Los americanos los construían hasta de catorce nudos. Pero esa es un poco la manía de ir a la mancha lo más rápido posible. El hecho de construir un buque con dos motores y dos hélices te permite hacer la maniobra más rápido, pero también te estás metiendo en un consumo tremendo. La ventaja del helicóptero, es que inspecciona las zonas de pesca y avisa por radio a lo atuneros donde se encuentra la mancha del atún.

Respecto a los grandes buques factorías, los rusos por ejemplo han hecho mucho daño, ya que han trabajado en todas las zonas, dentro y fuera de las aguas jurisdiccionales. Últimamente se han construido en Vigo para Rusia, buques factoría de un gran porte, que pueden trabajar en profundidades de hasta 2.500 metros.

Sobre el daño de los buques factorías rusos, pude comprobarlo personalmente, y por una casualidad. Ocurrió que estando yo en Argentina en el año 1977, coincidió que zarpó de la base Naval de la Armada Argentina, un buque de guerra para efectuar pruebas de mar, y fue avisado por telefonía por un pesquero argentino, comunicándole que dentro de las aguas jurisdiccionales estaban faenando varios buques factorías. El buque de guerra se dirigió a la zona, y les dio el alto por telefonía, pero los factorías viraron el calamento e iniciaron su huida. Tantas veces les dieron el alto, que al no hacer caso les dispararon un cañonazo que fue a estrellarse en la amura de estribor de uno de los factorías.

Por fin y alertados de esta forma, fueron arrestados y atracaron en el muelle de Puerto Madrin.

El director de Sasetru me encargó con otros dirigentes de la empresa, que inspeccionara el producto congelado que mantenían en la bodega, ya que ése producto estaba incautado por las autoridades Argentinas, y salía a licitación.

Viajamos en avioneta desde Baires a Puerto Madrin. Los comisarios no nos dejaron entrar a bordo.

Volví a los cinco días en vuelo regular. Esta vez acompañado por una sola persona. Inspeccioné el producto congelado de tres bodegas y en tres buques.

Los factorías arrestados eran: seis barcos de bandera rusa, tres polacos, y dos búlgaros. En total once. El más pequeño de 90 metros de eslora, y

había hasta de 120 metros, con dos plantas de harina que elaboraban hasta 60 Toneladas de materia prima de pescado. Alguno tenía una pequeña planta de conserva para el jurel, etc...

Estando inspeccionando, puede apreciar que en cubierta había copos –sacos de red– con un mallero pequeñísimo, muy cerrado, casi como arpillera. Puede uno imaginarse el destrozo que pueden hacer con ese mallero cuando van en arrastre.

Las leyes Argentinas en este tipo de arresto de buques pesqueros de otros países, es la siguiente:

- Incautación del producto de pesca.
- Incautación de todas las redes y el calamento.
- Incautación de las maquinillas de pesca.
- Incautación de todos los detectores de pesca.

Solamente incautaron el producto de pesca, todo congelado y empaclado en cajas de cartón. Aproximadamente 4.000 toneladas, entre todos los buques.

Se descargó el pescado congelado, y los once buques zarparon de nuevo a faenar, me imagino que volverían a las mismas. En estos buques factorías había hasta mujeres.

Nosotros aquí tenemos poco consenso con los buques. Por un lado, está el ingeniero que tiene su diseño y montaje, luego el patrón de pesca que también parece ser ingeniero, y el armador. Este problema no lo tienen los franceses. Ellos han elaborado un prototipo de buque y no hay cambios. Trabajan con red pelágica. Esto permite las dos modalidades de pesca: la de pescado de fondo en arrastre y pescado de superficie según la época del año en la que nos encontremos. Esto es ya mas viejo que la pana.

Los Rusos y Alemanes han sido pioneros en eso. Porque los buques factoría que yo vendí de 90 metros, en Las Palmas de Gran Canaria, trabajaban con pelágicas, y estaban trabajando en Mauritania al pescado de superficie: jurel, caballa... Porque esa red pelágica pesca en superficie, a media agua y a fondo. Como el "cрил", que es una quisquilla pequeña, que anda a media agua o a superficie. Para pescarlo se va con pelágica.

El lenguado se pesca en el fondo, y para eso hay unas redes que en su parte de la tralla del plomo es como un rastrillo que levanta de la arena del fondo y sale el lenguado, y lo mismo para el langostino. Pero aquí en los puertos pesqueros, no acaba de entrar la pesca en red pelágica.

De tres años hasta aquí, algunos armadores que tenían sus buques pesqueros a la “baka” o al “bou”, los han puesto a faenar en la modalidad de “pareja”, como hace muchos años.

Faenan con una red de cuatro caras, que no es pelágica sino de fondo, pero abre más. Tienen mucho más gasto, eso me ha dicho un armador.

Yo le he dicho que por qué no le pone a su buque nuevo, de 38 metros y rampero, una red pelágica, ya que hay empresas que se la preparan, tanto en Francia como en Alemania.

Respecto a la preparación del producto para los mercados, existen muchas empresas hoy en día en España. Hacen hasta pre-cocinados. Otras también lo hacen en plan artesanal... pero para las grandes superficies, es importante que los buques factoría congelen a cincuenta y cinco- sesenta grados bajo cero en lugar de a cuarenta y cinco, y efectúen toda su manufacturación en el propio buque, con el fin de evitar las máximas transacciones en tierra.

Mi hermano y yo siempre hemos sido de ideas de progreso. Hemos llegado a tener una buena flota.

Pasaia, dos de enero del 2004.

ANEXOS

PRIMEROS BUQUES PESQUEROS AL “BOU” (TRAWLER) Principios del siglo XIX y XX

- Buques de vapor a carbón.
- Máquina triple, alta, media y baja.

Escrituras de compra del buque “Félix Ciriza”

Características y fotografías

Fotografías del antiguo almacén y oficinas en Pasajes (Trincherpe)



LUIS HOYOS DE CASTRO

ABOGADO-LICENCIADO EN FILOSOFIA Y LETRAS
NOTARIO

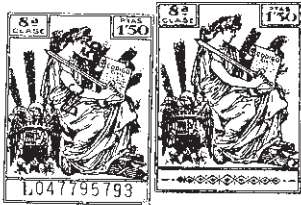
AVENIDA DE ESPAÑA, 35-1.º - TEL. 1-06-64
SAN SEBASTIAN

COPIA DE LA ESCRITURA DE RATIFICACION DE -
VENTA DE BUQUES ELIZABETH COTRADA POR DON
ANDRES BAZZ DE PERAYUELO Y LOPEZ, EN NOMBRE
Y REPRESENTACION DE LA SOCIEDAD MERCANTIL-
REGULAR COLECTIVA "VIUDA Y SOCRATOS DE MI-
ROSL CASARA" A FAVOR DE DON AGUSTIN GARCIA
LAFUENTE. =o=o==o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=o=



N.º 1.118

San Sebastián 27 de Junio de 1.924



F.3.376.552 *



I.- Don Andrés Sáez de Parayuelo que a la So-
 ciedad "Viuda y Sobrinos de Manuel Cámara" le
 pertenecía por el título que se dirá el buque-
 mercante que se describe así : -----

5

----- DESCRIPCIÓN -----

Un buque de vapor pesquero denominado "Pérez
 Valdés", antes "Cairnwell" y hoy "Félix Ciriza"
 de construcción y casco de acero, con máquina-
 de cuarenta y cuatro caballos nominales y trein-
 ta indicatos cuyos detalles descriptivos son co-
 mo siguen : -----

Eslora : noventa y tres con seis piés (93,06)

Manga : Veinte con cero cuatro piés (20,04).-

punta : Doce con cero tres piés (12,03). --

Tonelaje bruto : ciento cuarenta y una tonela-
 das con cuarenta y tres centésimas de tonelada.

Tonelaje neto : sesenta toneladas con treinta centésimas de tonelada. -----

----- TÍTULO -----

El descrito buque fué construido en los Astilleros de Beverley (Inglaterra) y vendido por la sociedad limitada de viajeros del vapor Cairnwell a la sociedad "Viuda y Sobrinos de Manuel-Cámara" según póliza de venta del quince de Enero de mil novecientos veinte suscrita en Liverpool, la cual fué inscrita en el Registro Mercantil de esta Provincia de Mérida en el tomo séptimo del libro provisional de Buques, folio dos, hoja número doscientos ochenta y nueve, inscripción primera. -----

II.- Que en el nuevo arqueo verificado por el perito de la Comandancia de Marina de este Departamento Marítimo quedaron reafirmadas las características del buque anteriormente descrito en la forma siguiente : -----

Esloro : Veintisiete metros veintinueve centime



tros. -----

Manga seis metros veinte centímetros. -----

Puntal : Tres metros treinta y seis centímetros. -----

Tonelaje bruto ciento cuarenta y dos toneladas, ----- con cincuenta y nueve centésimas de tonelada.-----

Tonelaje neto sesenta y ocho toneladas con treinta y cinco centésimas de tonelada. -----

III.- Que con fecha veinticuatro de Febrero de mil novecientos veinte la Sociedad "Viuda y Sobrinos de Manuel Cámara" formalizó la venta a favor del Don Agustín Ciriza en representación de la "Casa Ciriza" del descrito buque, cuyo contrato no se inscribió en el Registro Mercantil por defectos que no son del caso consignar en este lugar y siendo hoy el Don Agustín Ciriza teniente al adjudicatario único de todos los bienes pertenecientes a la Sociedad "Casa Ciriza", y el cesionario de todos cuantos derechos pertenecían a la misma, para subsanar los defectos inci-

cados los comparecientes, en la representa -
 ción con que respectivamente obran han conve -
 nido en ratificar aquel contrato de venta trans -
 firiendo directa y personalmente al Don Agustín
 Ciriza el expresado buque lo que verifican en -
 esta escritura conforme a las siguientes -----

-----ESTIPULACIONES -----

PRIMERA : Don Andrés Sáez de Parayuelo en -
 nombre de la Sociedad "Viuda y Sobrinos de Ma -
 nuel Cámara" vende y transfiere a Don Agustín -
 Ciriza el buque llamado hoy "Félix Ciriza", an -
 tes "Pérez Galdós " y "Cairnwell" que se ha -
 descrito en el antecedente primero del presen -
 te documento público, con los pertrechos corres -
 pondientes y demás complementarios y anexos del
 mismo y libre de toda carga o gravamen. -----

SEGUNDA : El el precio por el que se verifi -
 ca esta venta es en la cantidad de ciento ochenta
 ta mil pesetas, las que el Don Andrés Sáez de -
 Parayuelo en nombre de la Sociedad "Viuda y So -
 brinos de Manuel Cámara" confiesa haber percibido



F.3.376.553 *



[Handwritten signature]

con anterioridad a este acto a su entera conformidad del don Agustín Ciriza por lo que consigna a favor de éste la carta de pago y recibo mas firme del percibo de la mencionada suma. -----

TERCERA : El comprador Señor Ciriza se considerará en posesión del buque que adquiere sin necesidad de ningún otro acto posterior al otorgamiento de la presente escritura, a tenor de lo preceptuado en el artículo mil cuatrocientos sesenta y dos del Código civil. -----

CUARTA : Don Agustín Ciriza acepta la venta que se hace a su favor por esta escritura la que los comparecientes en la representación con que obran se obligan a tener por firme y valiedera con arreglo a las Leyes. -----

----- ADVERTENCIAS Y RESERVAS LEGALES -----

NUMERO..... NOMBRE "TELIX GIRIZIA"..... CLASE... Vapor..... MATRICULA... San Sebastian.....
AMIRAL PEREZ GARDOR

CARACTERISTICAS.-	UNIDADES	VALORES	NOTAS
Esloro total.....	mts.	27,27	
Manga máxima.....	mts.	6,20	
Fundal de construcción.....	mts.	3,36	
Galado en carga.....	mts.	13 1/2	
Desplazamiento en carga.....	tons.	===	
Peso muerto o carga máxima.....	tons.	===	
Arqueo bruto.....	tons.	142,59	
idem nuto.....	tons.	68,36	
Capacidad en bodegas (Grano).....	mts.-cu.	===	
idem en idam (Balas).....	mts.-cu.	===	
Sonda eléctrica.....	mts.-cu.	===	
Conservación del pescado.....	Hielo	13	
Número de tripulantes.....	Bou	13	
Pesca a que se dedica.....	Vapor		
Aparato propulsor.....	N.º HP.	1300 HP.	
Potencia.....	uno		
Número de ejes.....	8 1/2 millas		
Velocidad a media carga.....	carbon		
Clase de combustible.....	acero		
Material del casco.....	una		
Número de cubiertas.....			

--- DATOS VARIOS ---

Año de construcción..... 1898
 Astillero y lugar de construcción..... Astilleros
 D.º de inscripción..... D.º de inscripción
 Folio..... 373
 Lista.....
 Numeral..... E.D.P.V.
 Armador..... Agustín Giriza
 Valor del buque.....
 Sociedad clasificadora..... Registro X.
 Clasificación.....
 Telegrafía sin hilos.....
 Alcance.....
 Radio-goniometro.....
 Tráfico a que se dedicaba en Julio 1.936.....
 Situación en 1º Junio de 1.936.....
 Tráfico a que se dedica en 1º de Juni de 1.936-Pascando.

San Sebastián 7 de Noviembre de 1.936

OBSERVACION: Datos pedidos por la Comandancia de Marina de San Sebastian.-

*Capacidad de su motor es
 5.75 x 4.55 x 2.25 = 55 cm³
 e 2 toneladas de potencia*

NUMERO..... "CIRIZA. Nº94"..... CLASE..... Vapor..... MARIQUITA. San Sebastián.....

CARACTERISTICAS.-

Eslora total..... 37,15 mts.
 Manga marina..... 6,90 mts.
 Puntal de construcción..... 3,95 mts.
 Cargado en carga..... 4,57 mts.
 Desplazamiento en carga..... tons.
 Peso muerto o carga marina..... 262,31 tons.
 Arqueo bruto..... 138,14 tons.
 Idem. nste..... mts.-cú.
 Capacidad en bodega (Grano)..... mts.-cú.
 Idem en idem (Pajas).....
 Sonda eléctrica..... Hielo
 Conservación del pescado..... 13
 Número de tripulantes..... Altura
 Pesca a que se dedica..... Vapor
 Aparato propulsor..... N.º 51 HP. - I. 204 HP
 Potencia..... uno
 Número de ejes..... 9
 Velocidad a media carga..... carbón
 Clase de combustible..... acero
 Material del casco..... una
 Número de cubiertas.....

DATOS VARIOS.-

Año de construcción..... 1.916
 Astillero y lugar de construcción..... (Buen-Aveñ) (Pellegrina)
 Año de inscripción..... 1.922
 Folio..... 479
 Lista..... E. D. P. E.
 -Armador..... Agustín Ciriza
 Valor del buque.....
 Sociedad clasificadora.....
 Clasificación.....
 Telegrafía sin hilos.....
 Alcançe.....
 Radio-goniómetro.....
 Tráfico a que se dedica en Julio de 1.938.....
 Situación en 1º de Junio de 1.938.....
 Tráfico a que se dedica en 1º de Junio de 1.938.....

San Sebastián 7 de Noviembre de 1.938

OBSERVACION: Datos pedidos por la Comandancia de Marina de San Sebastián.-

NÚMERO..... NOMBRE: "MARCADIVA CIRIJA"..... CLASE... Vapor..... MARIPOSA... San Sebastián.....

CARACTERÍSTICAS.-

Eslora total..... 34,14 mts.
 Manga máxima..... 6,77 mts.
 Puntal de construcción..... 3,66 mts.
 Calado en carga..... 3,70 mts.
 Desplazamiento en carga..... 3,90 tons.
 Peso muerto o carga máxima..... 2,40 tons.
 Arqueo bruto..... 217,15 tons.
 Item. neto..... 104,91 tons.
 Capacidad en bodegas (Grano).....
 Idem en idem (Balas).....
 Sonda eléctrica..... H. Redio M.
 Conservación del pescado..... Hielo
 Número de tripulantes..... 12
 Pesca a que se dedica..... vapor
 Aparato propulsor..... N.74 HP.-I. 430 HP
 Potencia.....
 Número de ejes..... uno
 Velocidad a media carga..... 10 nudos
 Clase de combustible..... carbón
 Material del casco..... acero
 Número de cubiertas..... una

DATOS VARIOS.-

Año de construcción..... 1.919
 Astillero y lugar de construcción..... Moutross. (Francia)
 Año de inscripción..... 1.927
 Folio..... 616
 Lista..... SA
 Numeral..... E. F. C.
 Armador..... Agustín Ciriza
 Valor del buque.....
 Sociedad clasificadora..... Lloyd-Register
 Clasificación.....
 Telegrafía sin hilos.....
 Alcear.....
 Radio-goniómetro.....
 Tráfico a que se dedica en Julio de 1.936..... Amarrado P.
 Situación en 1.º de Junio de 1.938..... M. Roperoy. Idem.
 Tráfico a que se dedica en 1.º de Junio de 1.938..... Idem.

San Sebastián 7 de Noviembre de 1.938

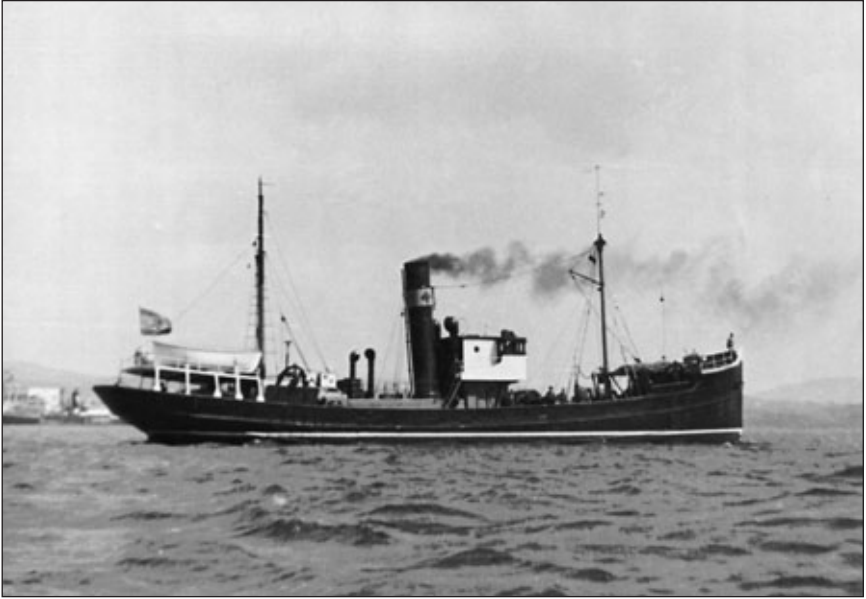
OBSERVACION: Datos pedidos por la Comandancia de Marina de San Sebastián.-



“Ciriza IV”



“Félix Ciriza”



“Marcelina Ciriza” barco vapor



Antiguos Almacenes en Trintxerpe - Pasajes

**BUQUES PESQUEROS ARRASTREROS
PARA FAENAR EN PAREJA
A MOTOR DIESEL**

AÑOS: 1931 - 1932 - 1947

**CONTRATO DE CONSTRUCCION:
“ASTILLEROS LA CONSTRUCTORA METALICA, SL”
DE ZUMAYA.**

(Actualmente: “Ast. BALENCIAGA”)

FOTOGRAFIAS DE LOS BUQUES

LA CONSTRUCTORA METALICA S. L.



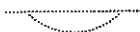
CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE BUQUES DE ACERO

ARMADURAS METÁLICAS

DEPÓSITOS PARA PETRÓLEO

TUBERÍA PARA SALTOS DE AGUA

PUENTES, ETC., ETC.



Teléfono n.º 94 y 30

" C O N T R A T O "

Para D. AGUSTIN CIRIZA de San Sebastián.-

CONTRATO entre D. Agustín Ciriza vecino de San Sebastián de una parte y de la otra La Constructora Metálica, S.L. establecida en Zumaya con talleres de construcción y reparación de cascos de acero, convienen en realizar el presente contrato privado para la construcción de dos cascos de acero cuyas características, distribución y demás generales serán las que a continuación se expresan:

CONSTRUCTORA METÁLICA S. L.

N.º 2

.DIMENSIONES PRINCIPALES.

Dimensiones principales.-

ESLORA ENTRE p.p.....	24'130 metros.
MANGA.....	5'400 id.
PUNTAL.....	3'000 id.

ESTRUCTURA DEL CASCO.-

La construcción será de quilla continua con carlinga central sobre varengas.

QUILLA.-

Será maciza, construída por un llantón de 130 m/m. de alto por 30 m/m. de grueso, con empalmes, remachada a las chapas de aparadura por remaches de 19 m/m. ϕ , y unidos entre sí al codaste y al branque por escarpes bien calculados.

BRANQUE O RODA.-

Será de llanta de 130 m/m. de alto por 25 m/m. de grueso.

CODASTE.-

Será de acero moldeado y recocido, fundido en una pieza por el falso codaste, con los tinteros correspondientes para los pinzotes del timón.

Sus dimensiones serán de 130 m/m. x 64 m/m.

CUADERNAS.-

Serán de ángulo de 110 x 90 x 8 m/m. colocados a una distancia de 540 m/m. entre ejes.

CONSTRUCTORA METÁLICA S. L.

N.º 3

CARLINGA.-

Esta estará formada por dos ángulos bull de 152 x 76 x 9'50 m/m.

BAGRAS.-

Llevara dos por cada costado, de ángulo de 110 x 70 x 8 m/m. unidos a las cuadernas por angulares del mismo perfil.

BAOS.-

Serán de ángulo de 90 x 60 x 7 m/m. unidos a las cuadernas por cartabones de chapa de 7 m/m. y remachados entre sí fuertemente. Irán colocados a la misma distancia que los armazones.

TRANCANIL.-

Será de chapa de acero de 6 y 7 m/m. de grueso.

EMPAVESADO.-

Este tendrá una altura de 650 m/m. formada con chapa de 5 m/m. y con ángulo bull de refuerzo de 127 x 64 x 9 m/m. y pasa mano de 60 x 12 m/m. Los barraganetes irán suficientemente repartidos dando rigidez a todo el conjunto. Igual que los cascos del Sr. Ciganda.

CUBIERTA.-

Será de madera de pino tea, de un ancho de 100 m/m. por 70 m/m. de grueso, empernada a todos los baos con tornillos de cabeza embutida y tapados con tornos de madera.

FORRO EXTERIOR.- *X no visto*

Será de chapa de acero, de las dimensiones adecuadas-

CONSTRUCTORA METÁLICA S. L.

N.º 5

Para depósitos de combustible se construirán tanques de una cabida aproximada de 26 toneladas y de un espesor su chapa de 7 m/m.

Tambien llevaré debajo del rancho, un tanque para agua, sea de chapa galvanizada de un espesor de 4 m/m. y de una cabida de 2.500 á 3.000 litros.

Este tendrá comunicación directa por la sobrequilla para colocar una bomba acoplada al guardacalor ó a la cocina.

Así mismo llevaré dos tanques para aceite, en cada casco, con una cabida de 300 á 400 kgs. aproximadamente.

La toma para dicho tanque será de 120 m/m. de diámetro con tapas de metal y brida en la parte superior para acoplar la manguera.

CAMAROTES.-

En el rancho llevaré 8 literas con sus correspondientes armarios, dicho rancho será completo.

Debajo de la caseta llevaré una cámara con dos literas, una a babor y a estribor la otra, tambien con sus tiradores.

En este departamento llevaré cuatro ventanillos, dos a proa y uno a cada banda.

ANCLAS.-

Cada casco llevaré un ancla de 250 á 300 kgs. y 45 metros de cadena galvanizada de 18 m/m. de grueso.

CONSTRUCTORA METÁLICA S. L.

N.º 6

ARBOLADURA.-

Se colocarán dos palos de pino tea, sujetos con sus cables forrados y empiolados, Stays y Burdas de 14 m/m. grueso, una vela mesana y foque la otra con sus correspondientes aparejos.

GUARDACALOR.-

Este será de chapa de acero de un espesor de 5 m/m. y reforzado con ángulos, llevando una bajada al departamento de máquinas, con sus puertas de servicio. Así mismo irá provisto de una chimenea de forma elíptica, de chapa galvanizada de 4 m/m. de grueso, siendo sus dimensiones de 1.100 m/m. en el eje mayor y de 650 a 700 m/m. el menor.

También llevará en dicho guardacalor, 6 ventanillos por cada banda.

CASETA Y MECANISMO DEL APARATO TIMONEL.-

La caseta será de pino tea, usual en esta clase de embarcaciones así como el mecanismo interior.

Dicha caseta llevará también un departamento para camarote, igual a los cascos del Sr. Ciganda.

COCINA.-

Se colocará una cocina en el sitio que indique, con horno y una caja para carbonera.

NEVERA.-

Estará formada con papel fieltro, doble corcho de 50 m/m. incluso los mamparos y la parte de arriba el corcho será pintado con FLINTKOTE, llevando

CONSTRUCTORA METÁLICA S. L.

N.º 7

abajo piso de portland.

Los paneles llevará colocados diagonalmente.

Tambien llevará dos tubos de desagüe con sifón y rejilla, siendo el diámetro de los tubos de 100 m/m.

Así mismo llevará a proa un departamento para cadenas con su tubo.

Dos rolletes a proa, uno al costado para arriar el cable y otro pequeño a popa.

Tambien a proa, un pequeño departamento para carbón de la cocina, con su tapa.

Se colocará donde indiquen, un bote con su puntal. Un puntal igualmente para la nevera.

Una bomba al ras de la cubierta con salida del agua por un costado.

Se colocará también, un enjaretado para las redes, Sobre el tubo de la cadena del timón llevará una defensa de madera, o enjaretado.

Un gancho para remolque, con dos cartabones, remachado a la parte alta y baja del guardacalor.

W. C. O RETRETE.-

Este será colocado a popa al igual que la cocina.

SARTILLO DE POPA.-

A popa llevará un saltillo de las medidas que se puedan adaptar, siendo el mismo enrejado.

CAMARA POPA.-

CONSTRUCTORA METÁLICA S. L.

N.º 8

A popa llevará una cámara con cuatro literas y sus correspondientes armarios como los demás camarotes.

En la cubierta llevará vitas o amarradores, etc. igual que los cascos del Sr. Ciganda.

ACABADO Y PINTURA.

Los cascos según se vayan construyendo, se irán pintando con una mano o baño de pintura anticorrosiva minio y a su terminación con una mano de pintura patente en los fondos y dos de pintura en los costados del color que desea el armador.

La distribución interior de los cascos, se hará al igual que se ha hecho en los cascos construidos para D. Julio Ciganda, así como la distribución de cubierta, tambuchos, escotillas, barraganetes, guardacalor, etc. etc.,

En los tanques construidos para el combustible en su interior llevarán dos intercostales laterales de 1'40 á 1'50 metros y uno longitudinal para evitar el movimiento del combustible a los bandazos del casco.

Las jarcias se harán con cable de 14 m/m. de diámetro, empiolados, así como las Burdas, llevando en los extremos tensores de tubo de 7/8".

La distribución interior de camarotes, se harán al igual que los de D. Julio Ciganda.

La bomba colocada en cubierta para el achique del agua de las calas su descarga tendrá al costado

CONSTRUCTORA METÁLICA S. L.

N.º 9

y por debajo de cubierta.

En la claraboya colocada en cubierta para la ventilación de la cámara de popa, llevará colocados tres ventanillos.

Serán también colocados a proa y en el costado los rolletos necesarios para la pesca.

En una palabra, los cascos quedarán listos para hacerse a la mar, excepto la montura y sus anejos luz eléctrica, telégrafo y demás pertrechos inherentes al arte de pescar.

===== CONDICIONES GENERALES =====

Inmediatamente de que lleguen los materiales se empezará a construir los mencionados cascos comprometiendo la casa constructora a no intercalar ningún otro trabajo hasta la terminación de los mismos.

PRECIO.- El precio de estos dos cascos entregados en este puerto de Zumaya, siendo por cuenta del Sr. Ciriza, los gastos de Escritura y Derechos Reales y por cuenta de la entidad constructora los derechos de arqueo, reconocimiento del Sr. Perito Inspector y Maestro de Bahía, es el de Ptas. 240.000'00.
(SON DOSCIENTAS CUARENTA MIL PESETAS.-)

Don Agustín Ciriza de San Sebastián, enterado de las condiciones que quedan enumeradas, las acepta y se compromete al pago de las expresadas DOSCIENTAS CUARENTA MIL PESETAS, en la forma siguiente:
15.000'00, Ptas. al firmar el contrato y el resto en quince plazos mensuales de a 15.000'00 Ptas. a partir de la fecha del contrato.

Al fiel cumplimiento de lo pactado se obligan

FRUCTORA METÁLICA S. L.

N.º 10

ambas partes contratantes y suscriben el presente contrato por duplicado; y para cualquier diferencia que por su interpretación pudiera originarse, se someten al fallo de amigables componedores de esta plaza, nombrados según la Ley.

Zumaya a 30 de Noviembre de 1.931.

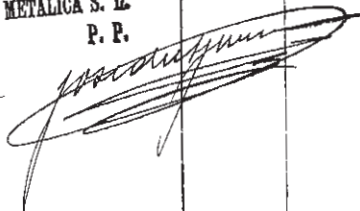
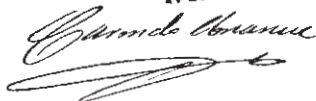
EL ARMADOR.

Los Constructores.

LA CONSTRUCTORA METÁLICA S. L.

P. P.

P. P.





“Marce” y “Lina”, 1930-1932



“Pili Ciriza”, 1947

**BUQUES PESQUEROS MAS MODERNOS,
FAENANDO AL “BOU”
(TRAWLER)**

- Buque “Arkarlanda”
- Buque “Miguel Primero”

- **CARACTERÍSTICAS DE LOS BUQUES**
- **PLANO DE DISPOSICION GENERAL**
- **FOTOGRAFIAS.**

BUQUE : “AKARLANDA “

Características principales.:

Año de construcción : 1.962.

ASTILLEROS LUZURIAGA. (Pasajes).

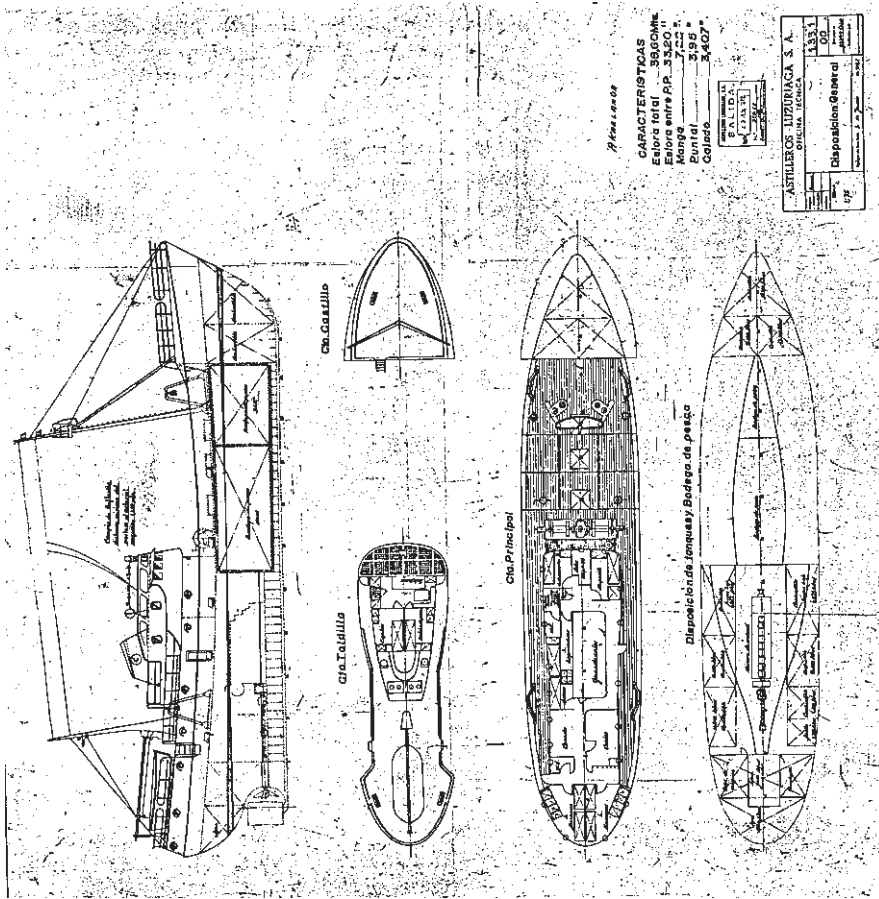
Eslora total.....	38,60	mts.
Eslora entre p.p.....	33,20	“
Manga.....	7,20	“
Puntal.....	3,95	“
Calado.....	3,55	“
Desplazamiento.....	449,--	Tm.
Registro Bruto.....	259,35	“
Registro Neto.....	153,63	“

Capacidad de tanques:

Combustible.....	98.614.-	lts.
Agua.....	18.960.-	lts.
Aceite.....	3.780.-	lts.

Motor propulsor Kroup. “Maquinista Terrestre y Marítima”, tipo : 829-SRN,
8 cilindros de 700 / 810 HP.

Hélice de paso regulable marca “Vulcano”. (Atelier de Bretagne)
Grupo maquinilla “Guard Leonard”, de 120 / 170 HP.
Maquinilla de pesca marca “Astiluzu”.



BUQUE : “MIGUEL PRIMERO “

Características principales.:

Año de construcción : 1.965

ASTILLEROS LUZURIAGA. (Pasajes).

Eslora total.....	39,66 mts.
Eslora entre p.p.....	34,26 “
Manga.....	7,20 “
Puntal.....	3,95 “
Calado.....	3,25 “
Desplazamiento.....	435,-- Tm.
Registro Bruto.....	267,69 “
Registro Neto.....	162,01 “

Capacidad de tanques:

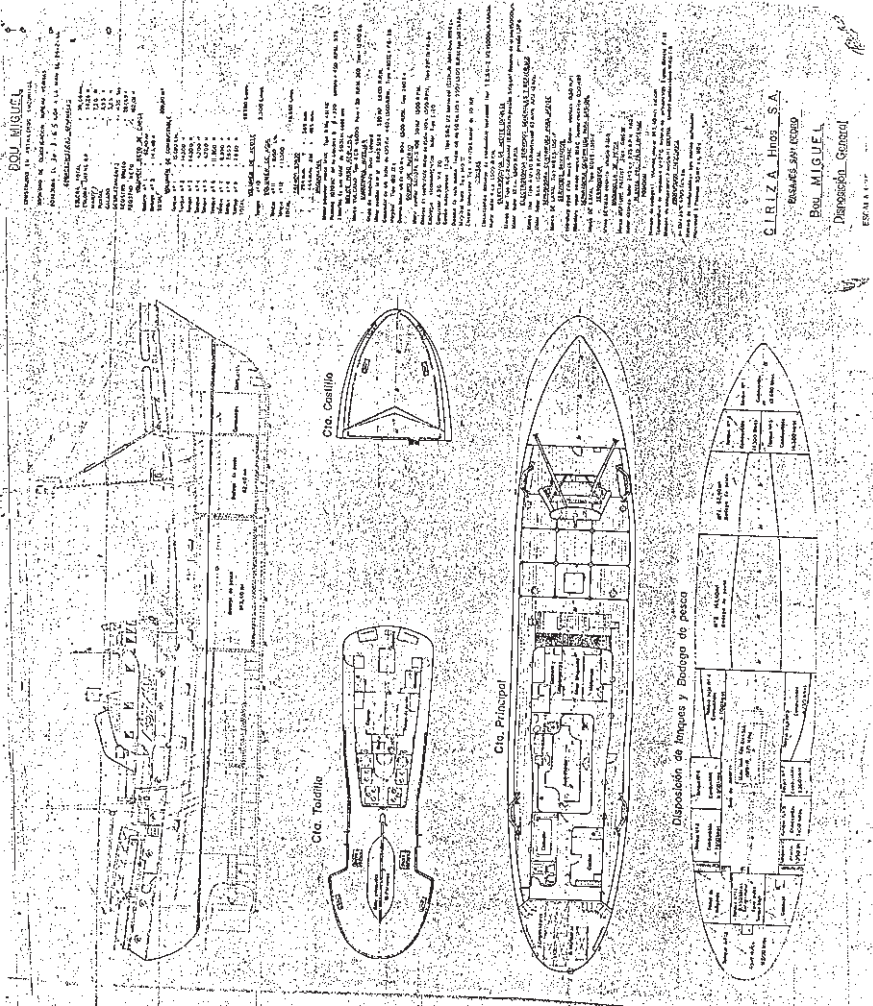
Combustible.....	89.280.- lts.
Agua.....	19.650.- lts.
Aceite.....	3.300.- lts.

Motor propulsor “M.A.K.”, tipo 8 Mu. 451 AK, de 1.070 HP, 8 cilindros a 375 r.p.m.

Hélice de paso regulable marca “Vulcano”. (Atelier de Bretagne)

Grupo maquinilla “Guard Leonard”, de 320 HP.

Maquinilla de pesca marca “Neptune” (Andrée Brusell)





“Miguel I”



“Arkalanda”

**BUQUES BACALADEROS, FAENANDO AL
ARRASTRE EN PAREJA
TERRANOVA (CANADA)**

BUQUES: “ANGELOTE” Y “CACHUELO”

BUQUES: “ESTORNINO” Y “ESTURION”

**CONSTRUIDOS EN: “FACTORIAS VULCANO”
(Vigo)**

AÑOS: 1959 y 1961 respectivamente.

**– CARACTERÍSTICAS Y PLANO DISPOSICION GENERAL
– FOTOGRAFIAS BUQUES.**

**FOTOGRAFIA DE UN BUQUE PESQUERO
DE LA ISLA DE “SAINT PIERRE ET MIQUELON”
(Terranova)**

**PLANO CALAMENTO AL “BOU” (TRAWLER)
FOTOGRAFÍAS CUBERTADA BACALAO**

BUQUES BACALADEROS :
“ANGELOTE “ Y “CACHUELO”
“ESTORNINO “ Y “ ESTURION”

Introducción:

Estos buques fueron construidos en los años 1.959 y 1.961 respectivamente, en Factorías Vulcano de (Vigo).

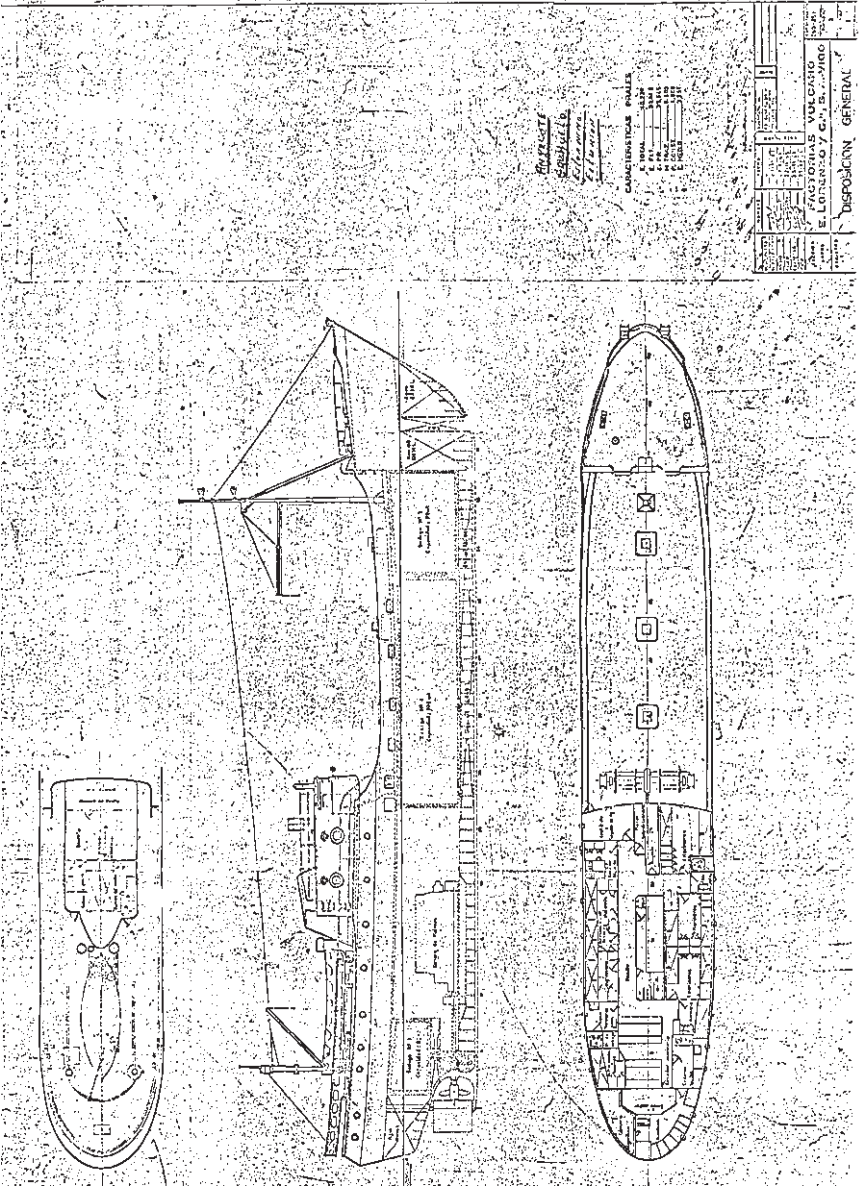
Características principales.:

Eslora total.....	40,220 mts.
Eslora entre p.p.....	35,645 “
Eslora línea flotación.....	37,945 “
Manga	6,800 “
Puntal.....	4,000 “
Calado.....	3,951 “
Registro Bruto.....	293,180 Toms
Registro Neto.....	131,000 “
Capacidad de bodegas.....	323,000 m3.
Capacidad de combustible.....	127,420 m3.
Capacidad de agua dulce.....	20,370 m3.
Potencia propulsora.....	800,00 HP
Velocidad en pruebas.....	12,10 Nudos.
Velocidad en servicio.....	11,50 Nudos.

Clasificación:

Bureau Veritas. 1,3 / 3 Haute Mer.

Motor propulsor Krupp. “Maquinista Terrestre y Marítima” de 8 cilindros , 800 BHP a 375 r.p.m
 Hélice de paso regulable marca “Vulcano”. (Atelier de Bretagne)
 Grupo maquinilla “Ward Leonard”, de 160 CV.
 Motor auxiliar de puerto marca “Manci” 60 c.v.
 Maquinilla de pesca marca “Vulcano”.





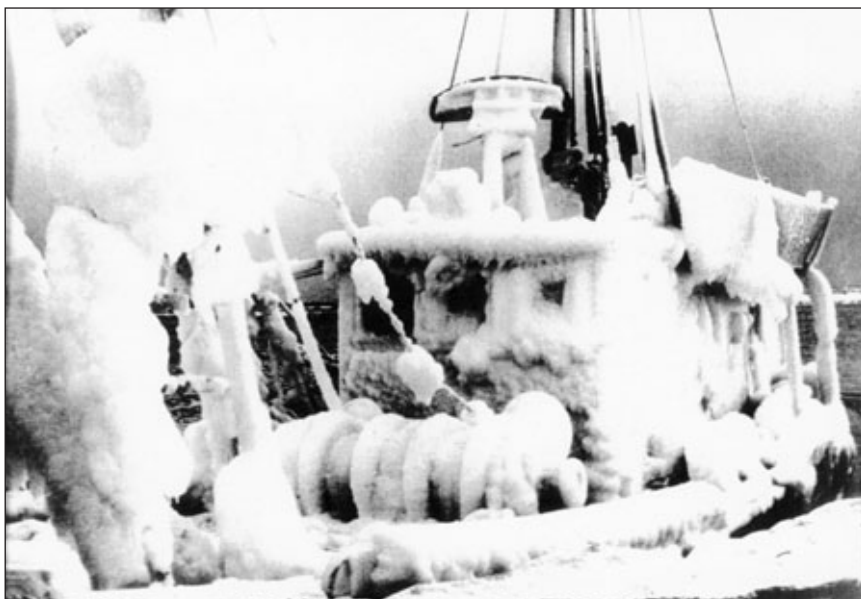
“Angelote”



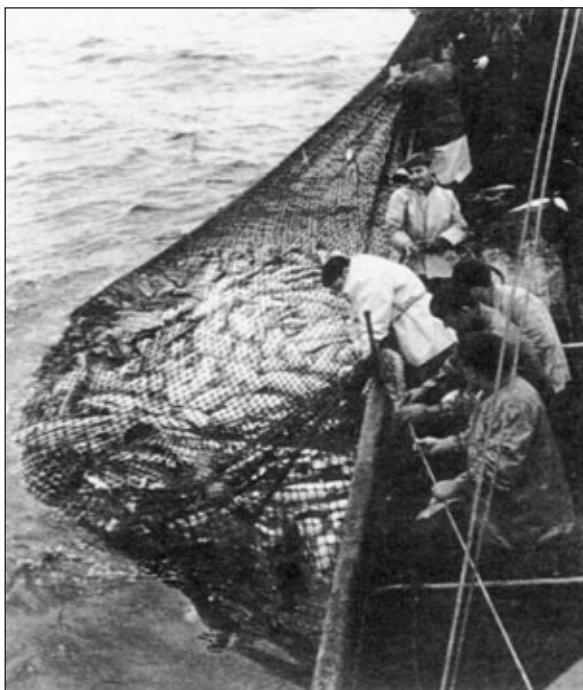
“Cachuelo”



“Estornino”



Buque pesquero de la isla de “Saint Pierre et Miquelon”, Bancos de Terranova
“Esturión”



Cubertada bacalao en Terranova



**BUQUE FACTORIA CONGELADOR
ARRASTRERO POR POPA**
Con una capacidad de 1.400 tons. de producto
congelado manufacturado

BUQUE: “MARCELINA DE CIRIZA”

CONSTRUIDO EN:
“ASTILLEROS CADAGUA” (Bilbao)
terminación en “ASTILLEROS VULCANO”,
(Vigo)

AÑOS: 1956 al 1966

-
- **CARACTERÍSTICAS**
 - **PLANO SINOPTICO**
 - **PLANOS DISPOSICION GENERAL**
 - **FOTOGRAFIAS BUQUE**
 - **PLANOS REDES**

**INFORME DE LOS PERIODICOS ARGENTINOS DEL
HUNDIMIENTO DEL BUQUE EN: MAR DEL PLATA, DURANTE
UN TEMPORAL EN JUNIO 1991.**



MAIERFORM S.A.

ESQUERO CONGELADOR

" MARCELINA DE CIRIZA "

DIMENSIONES PRINCIPALES

Eslora total	90,87 m
Eslora entre p.p.	80,75 m
Eslora de Clasificación	81,60 m
Manga de trazado	13,00 m
Puntal a la cubierta superior	9,20 m
Puntal a la cubierta principal	6,80 m
Calado medio de proyecto	5,40 m
Desplazamiento a calado medio	3.460 Ts
Capacidad de gasoil	600 Ts
Capacidad de aceite	10 Ts
Capacidad de agua dulce	22 Ts
Capacidad de bodega congelada	2.200 m ³
Arqueo Bruto	2.624,69 RBT
Arqueo Neto	825,59 RNT
Velocidad en ruta, con 600 ts de gasoil a bordo, mar tranquilo sin viento	14 n/h
Tripulación en camarotes	53 hombres
camas en el hospital	2 "
Clasificación	Bureau Veritas

PROPULSION

por dos motores electricos trifásicos SIEMENS, de 1200 CV cada uno, acoplados elasticamente al reductor gemelo marca RENK, A.G. que giran a 890 rpm e impulsan una hélice de paso variable ESCHER WYSS de 3,90 m de diámetro a 125 rpm. La chumacera de empuje está incorporada en la reductora y dispone de un sistema de medición del empuje. El eje de cola gira en cojinete de metal blanco con cierres SIMPLEX. En la practica se observa, que los motores de propulsión admiten una sobrecarga muy respetable ya que con la carga de 2400 CV están lejos de su carga térmica límite. La hélice admite potencias hasta 3000 CV.

AUXILIARES

la fuerza electrica se produce mediante tres grupos electrogenos trifásicos de tensión constante, compuesto cada grupo por: motor diesel MTU (MOTOREN UND TURBINEN UNION -Maybach/Mercedes/Man) de unos 1100 CV a 1500 rpm y alternador SIEMENS que gira a 1200 rpm. La union entre diesel y alternador se efectua por una reductora LOHMANN 1500/1200 rpm. El conjunto motor-reductora-alternador va montado en un bastidor común, que a su vez descansa elasticamente en el fundamento. Los tres grupos electrogenos principales se sincronizan, según necesidad, y suministran su energia a una barra del cuadro principal, de donde se reparte la energia a todos los consumidores esenciales y distribuciones secundarias. La tensión es 440 Va 60 Hz.

- 2 -

AUXILIARES
SECUNDARIOS

para el servicio en puerto se dispone de un grupo electrógeno DEUTZ/SIEMENS de 110 KVA que trabaja a 1800 rpm. Este grupo puede sincronizarse limitadamente con los grupos principales a efectos de ceder la carga o recogerla. Además hay un grupo de emergencia DEUTZ/SIEMENS de 42 CV instalado en la cubierta superior, de acuerdo con las normas y el reglamento de seguridad en la mar. El de emergencia se arranca por batería de ferro-niquel (NIFE) y va refrigerado por aire. El buque tiene una toma para corriente de tierra, suficiente para abastecer el buque con corriente de 440 V a 60 Hz o bien 380 V a 50 Hz.

MAQUINARIA
AUXILIAR

Se mencionan las siguientes máquinas auxiliares esenciales:
 2 Generadores de agua dulce ATLAS, con capacidad de 5 t/día cada uno.
 2 Purificadoras de gasoil LAVAL de 2000 l/h cada una.
 3 Purificadoras de aceite LAVAL
 3 Compresores de aire comprimido de unos 12 m³/h a 40 atm.
 2 Sistemas hidróforas (agua de mar y agua dulce)
 1 Separador de aguas de sentina DEUTSHE WERFT (Turbulo)
 Varias bombas, entre ellas la de sentina tipo embolo, todas marca HIDROTECAR (RUHRPUMPEN, A, G.).
 Varios ventiladores (impulsores y extractores) marcas SIEMENS y ALLENFORN.
 Instalación de frío para la gambusa, con compresores BETULO a base de freon 12.

MAQUINARIA
DE FRIO

para la congelación y conservación del pescado se dispone de una instalación de frío SABROE/MOLLER, compuesta por tres unidades autónomas (compresores de unos 100.000 kcal/h a una temperatura de evaporación de -42°C y agua de mar de + 30°C, accionados cada uno por motor SIEMENS de 170 CV, condensadores tubulares (3), refrigeradores de salmuera, etc.). La instalación de congelación trabaja con amoníaco y la conservación de unas 1500 ts de productos congelados se efectúa mediante salmuera, igualmente la congelación a base de armarios de contacto.

SISTEMA DE
CONGELACION

dispone el buque de 8 semituneles (4 tuneles) con capacidad de 30 t/día y de 2 armarios de congelación SABROE que alcanzan cada uno unas 10 t/día (capacidad total de congelación = 50 tons). Los tuneles trabajan con amoníaco y los armarios a base de salmuera. La conservación en las bodegas se efectúa por serpentines a base de salmuera.

PESCA

Puede pescar con redes de fondo o pelágicamente y dispone de las siguientes maquinillas de maniobra:
 1 maquinilla de pesca bipartida, accionada cada una por motor eléctrico de 240 CV por intervención de transformadores de par hidrodinámicos VOITH. Cada carretel principal puede recibir 2800 metros de cable de 28 mm ϕ . Los carretes auxiliares acoplados a las maquinillas principales se necesitan para la maniobra de las malletas.
 2 Chigres auxiliares SIEMENS de 5/3 toneladas de tracción, asimismo para el servicio de malletas y otros servicios secundarios. Cada chigre absorbe a plena potencia unos 50 CV y es de polos conmutables.
 Las maniobras de las maquinillas y de los chigres se efectúan desde una pppitre de mando con vista hacia la cubierta donde se realizan las maniobras.

PARQUE DE TRABAJO Existen tres líneas de producción, siendo la primera para la elaboración del pescado en forma convencional y dos para la obtención de filetes de pescado. Para realizar estas elaboraciones, se disponen de: 1 maquina descabezadora BAADER-423; 1 maquina lavadora BAADER- 670; 1 fileteadora BAADER-181; 1 maquina fileteadora BAADER-188; 3 desolladoras BAADER-47; 1 bascula marina VEGA; diversas cintas de transporte en ejecución de acero inoxidable HERMANOS RODRIGUEZ; 2 tinas de glaseado y una prensa de desmoldeo eléctrica, estaciones de empaque, etc. Para el servicio de aire comprimido en este parque, se tiene instalado un compresor ABC para 12 kgs/cm².

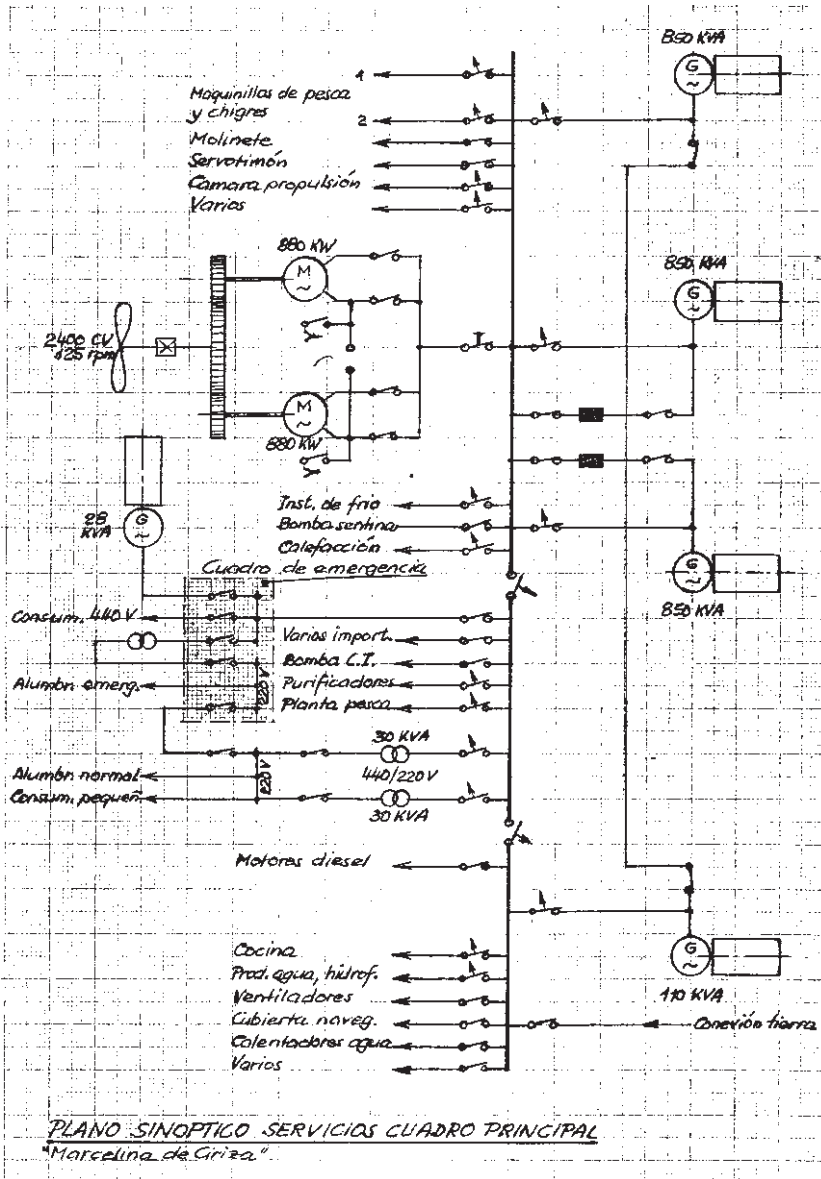
DEPARTAMEN- TOS HABITA- BLES Hay 9 camarotes singles para los oficiales, 4 dobles para maestranzas y 9 camarotes con cuatro camas para marineros y engrasadores. Además hay una enfermería de dos plazas. Lavabos y duchas están servidas con agua fría y caliente. Las salas de recreo sirven simultaneamente de comedores.

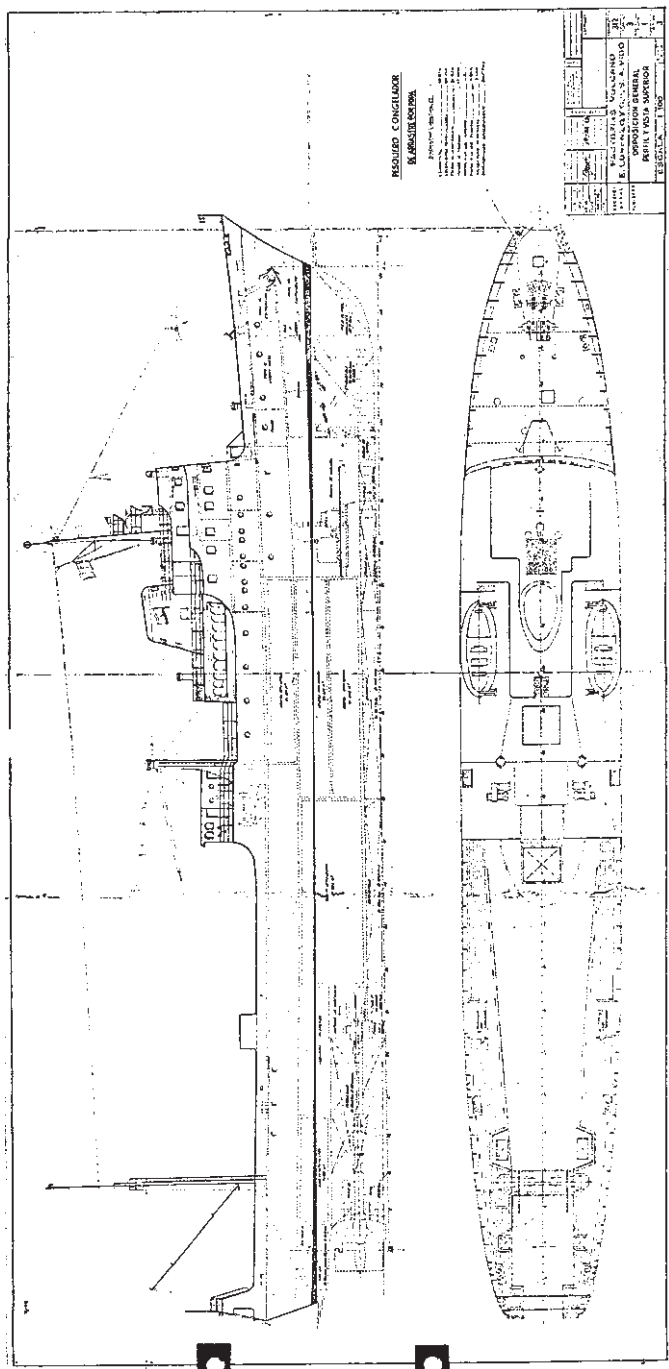
COCINA Es eléctrica y se compone de : 2 cocinas BEHA de tres placas cada una (1,5 - 3,0 - 4,5 KW) y hornos incorporados; 2 freidoras; 1 horno de pan BEHA; 1 amasadora; 1 maquina universal de cocina FAMMUC; 1 cafetera eléctrica ONEX; 1 columna de toma de agua refrigerada; 1 despensa acoplada para el consumo diario con nevera de unos 500 litros de capacidad; agua fría y caliente; dos piletas de lavabo y vertederas de basura. Hay dos gambuzas a bordo, refrigeradas a -12°C y + 4°C respectivamente para carne y verduras. Además hay pañoles para viveres secos. La capacidad de depósitos de vino alcanza unas 7000 litros y para aceite comestible 1000 litros.

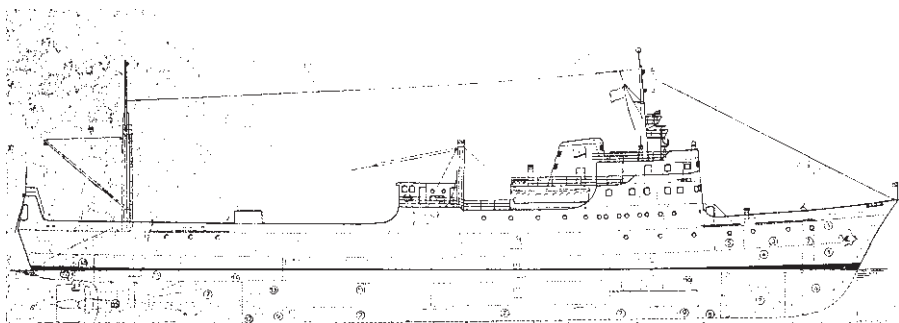
SONDAS DE PESCA Para la localización vertical dispone de: 1 sonda ATLAS-700; 1 Netzsonde ATLAS-700; 1 sonda ELAC (modelo Arcturus). Para la Netzsonde hay una maquinilla de cable eléctrico.

APARATOS DE NAVEGACION/ COMUNICACION El servotimón es electrohidráulico de aleta giratoria A.E.G. con columna de mando en que se encuentran incorporada la giroscópica PLATH y el autotimónel. La bocina eléctrica es de la casa HAGENUK. Igualmente es de HAGENUK la instalación de emisores y transmisores y goniometro principal. Dispone de dos radares, siendo el DECCA 404 y el ATLAS-4000. Como V.H.F. dispone de 3 aparatos, siendo de HAGENUK, de SAILOR y de STORNO (Fonomar). Para la intercomunicación a bordo tiene instalado un sistema de altavoces BOUYER y una central telefónica marca SIEMENS.

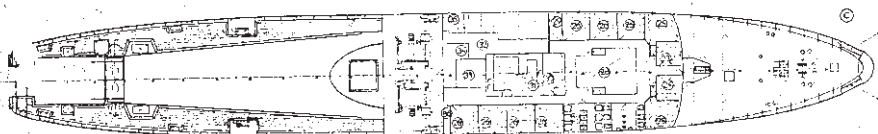
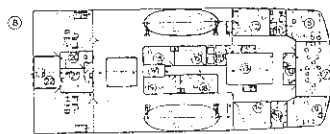
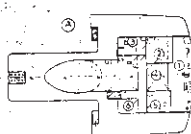
En el año 1977 se instaló en la bodega de popa una planta de harina de pescado marca "ATLAS", tipo T 2 W - Capacidad 20/25 Tons día materia prima.







- | | | | |
|-----------------------------|-----------------|---------------------------|-----------------------------|
| 1. Magasin. | 5. Atelier. | 9. Reservoir. | 13. Moteurs de produits en. |
| 2. Puits aux chaînes. | 8. Peak avant. | 10. Chambre des machines. | 14. Machine frigorifique. |
| 3. Magasin à vivres séchés. | 7. Combustible. | 11. Caisse frigorifique. | 15. Peak arrière. |
| 4. Cambuse. | 6. Reservoir. | 12. Reservoir. | 16. Servo-moteur. |
| | | | 17. Gas-oil. |



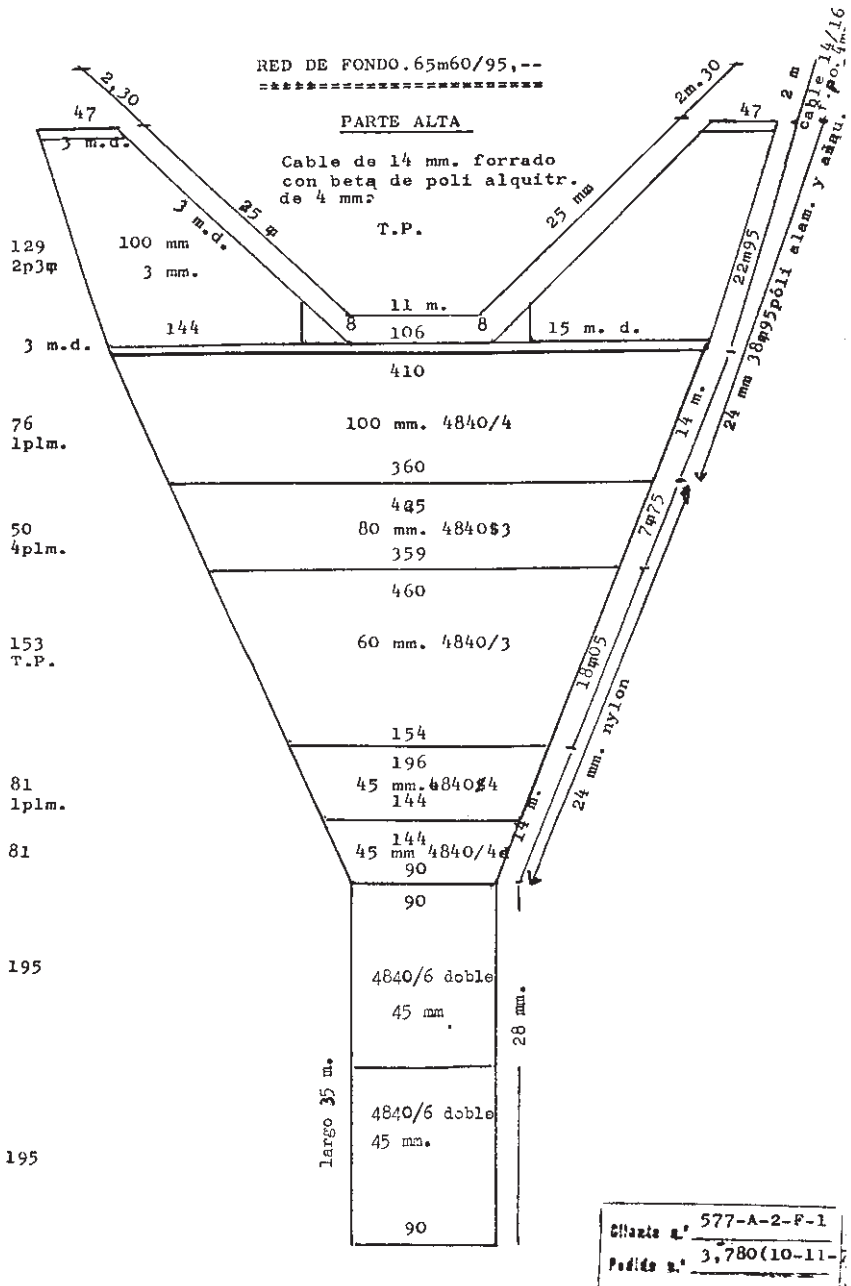
- | | | | | |
|----------------------------------|--|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| A - PASSERELLE | | C - PONT SUPERIEUR | | 35. Salle à manger. |
| 1. Tymonerie. | 9. Capitaine. | 23. Cuisiniers. | 36. Magasin. | |
| 2. Radio. | 10. Pumeur. | 24. Contrôleur. | | D - PONT PRINCIPAL |
| 3. Télégraphe. | 11. Toilettés. | 25. Quatre grappeurs. | 37. Magasin. | 37. Magasin. |
| 4. Chambre des cartes. | 12. Chef mécanic an. | 26. Quatre manins. | 38. Puits aux chaînes. | 38. Puits aux chaînes. |
| 5. Lieutenant. | 13. Tambour machines. | 27. Toilettes. | 39. Machines frigorifiques. | 39. Machines frigorifiques. |
| 6. Transformateurs. | 14. Cabine officier. | 28. Tambour machines. | 40. Glace & wit. | 40. Glace & wit. |
| | 15. Toilettés oliviers. | 29. Office. | 41. Magasin à vivres sacs. | 41. Magasin à vivres sacs. |
| | 16. Deuxième et troisième mécanic ens. | 30. Cuisinier. | 42. Lavette. | 42. Lavette. |
| | 17. Puits à edrillage. | 31. Salle à manger. | 43. Sacherie. | 43. Sacherie. |
| | 18. Frigoriste et electrician. | 32. Pinnac de cale. | 44. Atelier. | 44. Atelier. |
| B - PONT DES EMBARCATIONS | 19. Réserve. | 33. Groupe de secours. | 45. Tambour machines. | 45. Tambour machines. |
| 7. Mess des officiers. | 20. Diableur. | | 46. Servo-moteur. | 46. Servo-moteur. |
| 8. Armateur. | 21. Infirmière. | | | |
| | 22. Pont de pêche. | | | |

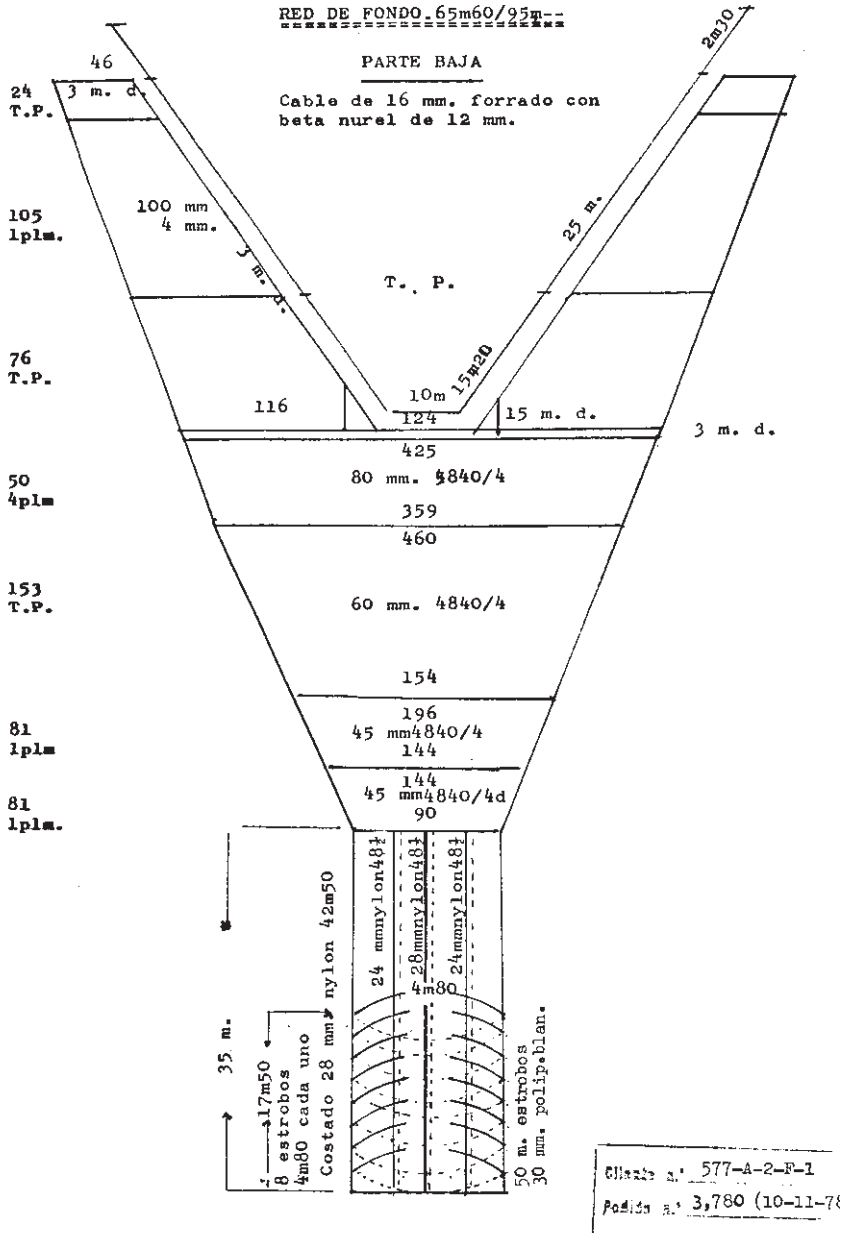


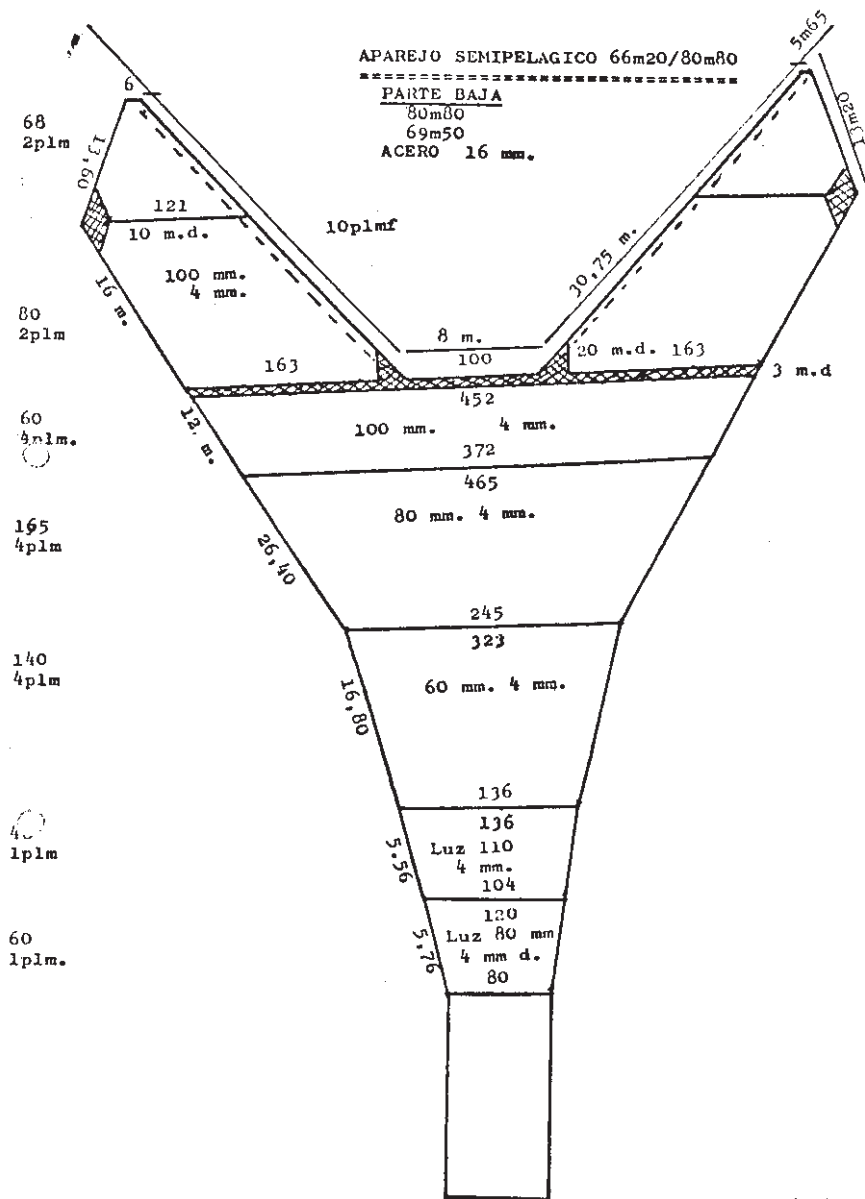
“Marcelina de Ciriza”



“Marcelina de Ciriza”







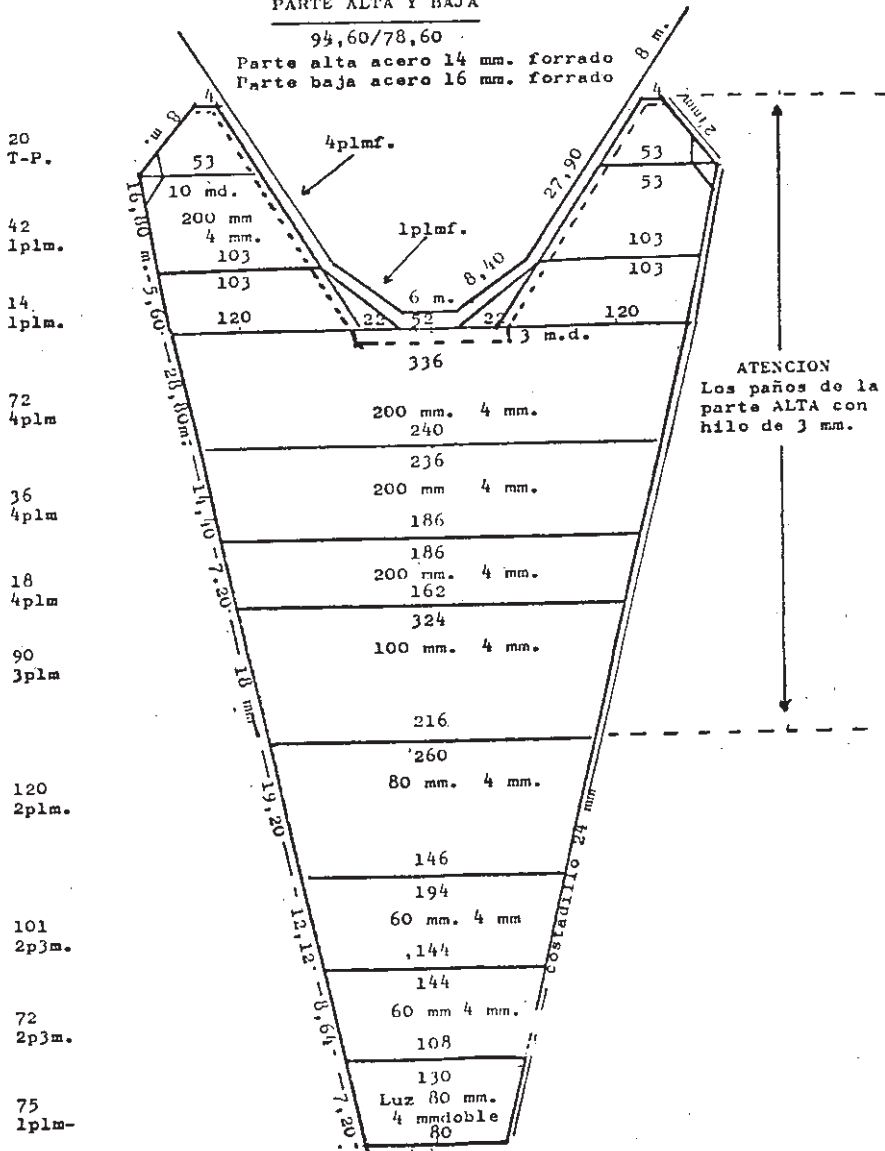
577-A-2-52
3481

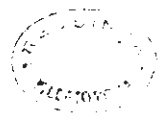
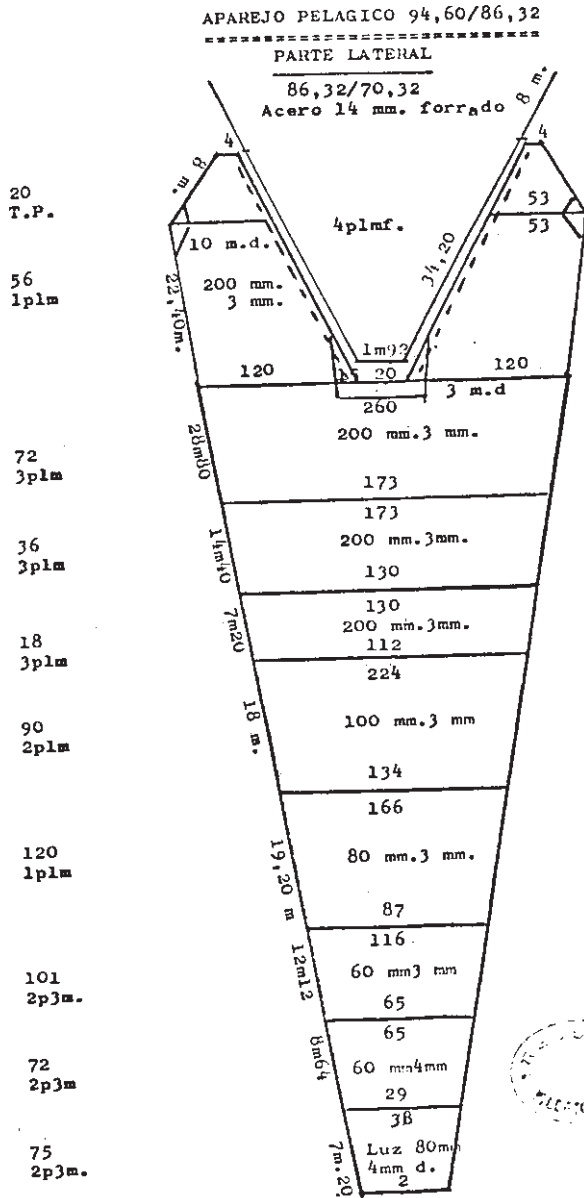
APAREJO PELAGICO 94,60/86,32

PARTE ALTA Y BAJA

94,60/78,60

Parte alta acero 14 mm. forrado
 Parte baja acero 16 mm. forrado





'ME TOME EL BUQUE'

Primero, las presentaciones. Soy el *Marcelino de Ciriza*.

Profesión: barco. Y veterano. Pero llevaba, hasta el viernes 21, once años sin navegar. Demasiado para un intrépido *cazco*, que *ezabronar*. Y, lo que es peor, no por mi culpa, sino por culpa de los hombres, su burocracia, su lenta justicia: hace once años que, por un *litigio*, un juez ordenó mi cautiverio —algo así como una condena a cárcel perpetua—, y otro tanto que espero el fallo definitivo. Pero ese viernes me harté, y, empujado por un huracán de 200 kilómetros por hora, rompí mis cadenas y volví a mi noble oficio: *navegar, navegar libre como un delfín*. No hice poca hazaña, a pesar de que el papaleo de los tribunales me tenía enmohecado. Solito y solo, sobre olas de 10 metros, recorrí los 15 kilómetros que hay entre la escollera sur del puerto de Mar del Plata y la Bristol. Cruzar el temible *Cabo Corrientes* y sus rocas fue casi un milagro... pero nada deñete a un viejo marnero. Y aquí me tienen: era un *trasto viejo* y olvidado, y ahora soy una *estrella*. Me miran con catalejos, me sacan fotos, todos los diarios y revistas hablan de mí, y me dicen que hasta salí en la tela. Como dicen las chicas, *hace la onda*, y no me arrepiento. Y si sirvo de ejemplo, enhorabuena. Porque creo que no estoy en rebeldía. Paradojicamente, *hace justicia*. Piénselo...

FIRMADO: MARCELIÑO DE CIRIZA

FOTO: RICARDO SUSA

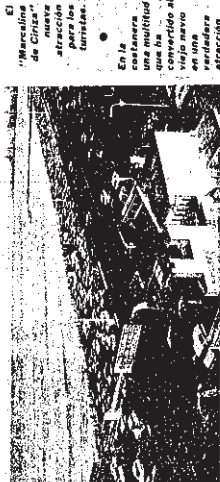
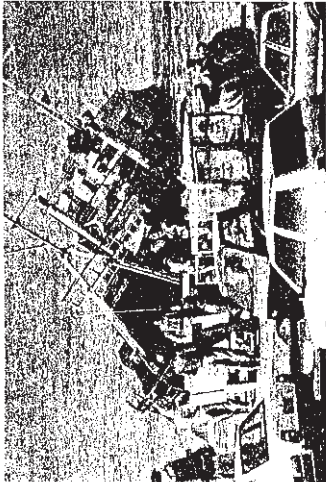


Lunes 24, hora 13, Mar del Plata. Al fondo, el *Marcelino de Ciriza*. Los turistas aprovechan para sacarse una foto. Once años después, "solito" amarras...

GENTE

GENTE (USPS 502-950) June 27th, 1991. Volume number 1353 is published weekly for US\$ 169.00 per year by Editorial Atlántida, Azopardo 579, Buenos Aires, Argentina. Second-class postage paid at Scarsdale, NY. POSTMASTER: Send address changes to INTERAMERICAN NETWORK INC. P. O. Box 364, Scarsdale N.Y. 10583. Por pedido de suscripciones para Estados Unidos y Canadá, Interamerican Network, P. O. Box 364, Scarsdale N.Y. 10583, USA (914) 793-9764.

EL BARCO QUE NAVEGO SOLO, ATRACCION



El "Marcelina de Ciriza" nueva atracción turística.

En la nueva atracción turística se ha convertido al buque en un verdadero espectáculo.

Soltó Amarras "por las Soyas" en Mardel y hoy se ha convertido en Mito Flotante

Nadie se acuerda, ni siquiera el dueño del puerto marplatense, Capitán tripulación, cómo y por qué pasó a integrar el lote publicado de nave, que se encuentran en las mismas condiciones, convenientemente fundidos en el barco fantasma como se lo rebautizó popularmente. Tanto que la Prefectura debió lanzar un buque como si se tratara de un barco fantasma, para abordar a "Marcelina de Ciriza", por la "peligrosidad que ello implica y la necesidad de resguardar el bien, judicialmente".

Dos días después, el "Marcelina de Ciriza" no podía ser abordado por el grupo en esa especie de mirador donde se encuentra varado. Nadie quiso permitir que el barco fantasma se acercara a las escolleras Norte y Sur, es decir, se acercara a las ambulancias no tan duros en hamburguesas, bebidas, se fueron mejorando las condiciones de la nave, se desestabilizó el clima marplatense asustó a las familias que, empujadas en grueso, se acercaron a la orilla, a la hora de la noche para distraerlos.

Nadie le encuentra una explicación lógica al peligro del buque, que sin capitán y sin tripulación se dio el gusto de volar. Muchos se preguntan, si futuro explotando que terminará sucumbiendo ante el oleaje y se quebrará. La realidad es que el "Marcelina de Ciriza" no va a ser abordado y decidió incorporarse al paisaje de Mar del Plata, con toda la estrambote y misterio que encierra las leyendas de los buques fantasmas.

HORACIO RANA



Divertido, como "mirar en su ley", pero se convirtió en todo un espectáculo.

Nadie quiere saber, ni siquiera el dueño del puerto marplatense, Capitán tripulación, cómo y por qué pasó a integrar el lote publicado de nave, que se encuentran en las mismas condiciones, convenientemente fundidos en el barco fantasma como se lo rebautizó popularmente. Tanto que la Prefectura debió lanzar un buque como si se tratara de un barco fantasma, para abordar a "Marcelina de Ciriza", por la "peligrosidad que ello implica y la necesidad de resguardar el bien, judicialmente".

Dos días después, el "Marcelina de Ciriza" no podía ser abordado por el grupo en esa especie de mirador donde se encuentra varado. Nadie quiso permitir que el barco fantasma se acercara a las escolleras Norte y Sur, es decir, se acercara a las ambulancias no tan duros en hamburguesas, bebidas, se fueron mejorando las condiciones de la nave, se desestabilizó el clima marplatense asustó a las familias que, empujadas en grueso, se acercaron a la orilla, a la hora de la noche para distraerlos.

'Buques Fantasmas', una Brumosa Historia

Historias y relatos sobre buques fantasmas hoy cretos desde muchos siglos a esta parte. Se sabe que en el siglo XVIII, cuando se descubrió el Atlántico surcharon los mares de las islas e infinidad de navíos han quedado encerrados en loyendas que involucran los mares de las islas, envueltos en una prosa misteriosa que los torna mucho más misteriosos aun. Sin embargo, por esos hechos fantásticos, se mencionaron al puerto de Quequech, en

1980, sin saber pero con toda la leyenda, el "Caribea". Nadie concibió jamás a su tripulación. Se pudo saber, que había sido destruido judicialmente, por el capitán de la década del '60, fue el griego "Narvashov" el que rompió amarras del puerto, navegó rumbo a la Argentina. Dicen que cuando el capitán y tres tripulantes, cuando llegaron a Quequech, retornó a Nueva York sin cobrar su sueldo por el trabajo, arrojando varios días en el buque durante varios días en el buque parados. El 9 de septiembre de 1979, hasta que desaparecieron sin dejar rastro. El 9 de septiembre de 1979, hasta que desaparecieron sin dejar rastro. El 9 de septiembre de 1979, hasta que desaparecieron sin dejar rastro.

Comita al año 1979 y la "plata dulce" permitía un momento más de mayor interés. El "Marcelina de Ciriza", había anclado en Mar del Plata sin saber que, una vez más, se había convertido en un espectáculo para los empresarios derivaron en una orden judicial que lo inmovilizó en el muelle 7.

● LA HISTORIA

Comita al año 1979 y la "plata dulce" permitía un momento más de mayor interés. El "Marcelina de Ciriza", había anclado en Mar del Plata sin saber que, una vez más, se había convertido en un espectáculo para los empresarios derivaron en una orden judicial que lo inmovilizó en el muelle 7.

● ATRACCION "FANTASMA"

Cuando el temporal quedó atrás y los desastres por el producido fueron frías cifras, nació la nueva atracción turística en Mar del Plata. El "Marcelina de Ciriza", un barco fantasma, había vuelto a navegar por el puerto de Mar del Plata, con toda la estrambote y misterio que encierra las leyendas de los buques fantasmas.

HACIA ONCE AÑOS QUE ESTABA INMOVILIZADO POR UN JUICIO EN EL PUERTO

Un pesquero zafó de la amarra y navegó 15 kilómetros al garete y sin tripulación

Once años había estado amarrado en el puerto el "Marcellina de Ciriza", pero el miércoles cae medio del huracán sin ayuda de nadie volvió amarrado y volvió a mar abierta accionándose sobre olas de 10 metros. La navegación duró hasta que encalló a la vista de la costa y frente a la avenida Constitución; había recorrido unos 15 kilómetros. Los navegantes veteranos no se explican cómo logró mantenerse tanto a flote en el mar crecudado y pasar por la desembocadura de las escolleras Norte y Sur.

MAR DEL PLATA (De nuestra agencia). — Parecía el salto de la preta al pluma de Emilio Salgari en sus historias de corsarios, puertos y buques fantasma. O quizá de una esmeralda vengadora. Como al lucubrarse por hora —iguales a las que los sudos infantiles alucinan en el Caribe y los mares antillanos, y que la abuela sus murallas con la cruz roja de la televisión—, el "Marcellina de Ciriza" salió a navegar.

No le hizo falta su tripulación. Por otra parte, ningún marino piteo su regreso desde hacia once años. Simplemente se rebela a la muerte a la que había sido condenado por una orden judicial dictada a causa de litigios empresariales, a fin de que se concretara la muerte de aquella época de la "plata dulce". Desde entonces, el ex pesquero estaba en el muelle 7 del puerto marplatense, amarrado a un espaldante.

4 Esquivando escollos

Pero como el viento y la marea nada saben de leyes y reglas, el "Marcellina de Ciriza" cortó amarras y, haciendo equilibrio sobre olas de más de 10 metros de altura —algo incompensable para navegantes veteranos—, se dirigió hacia la desembocadura entre las escolleras Norte (a su Playa Grande) y Sur (del Caisño). En la primera debió enfrentar un obstáculo menor: el barco, de 80 metros de eslora, dio contra la punta rocosa y se salió disparado a la mar abierta.

El viento huracanado lo llevó bordeando la costa hacia el norte, evitando —también por esas cosas inexplicables de la meteorología— los límites de las rocas y las aguas bravas de Cabo Corrientes, zona que hasta los más hábiles pescadores tratan de esquivar con tan leve como razonablemente es posible.

Medios por el camino costero, fueron quince kilómetros de hazañas providenciales e imposibles de recordar. Hasta que a la altura de la Avenida Constitución, el "Marcellina de Ciriza" volvió a tierra, sin que para tampoco su gloria. Apenas unos pocos metros lo separaban de la playa.

La Prefectura y la Municipalidad —esta con los informes del organismo portuario—, se apresuraron a aclarar que no había que tener consecuencias. Sin tripulación a bordo, ninguna vida humana había corrido peligro. Riesgos de contaminación tampoco existían, porque los biólogos llevaban años de estar vacías, lo mismo que los lagunas de combustibles.

4 Naufragios turísticos

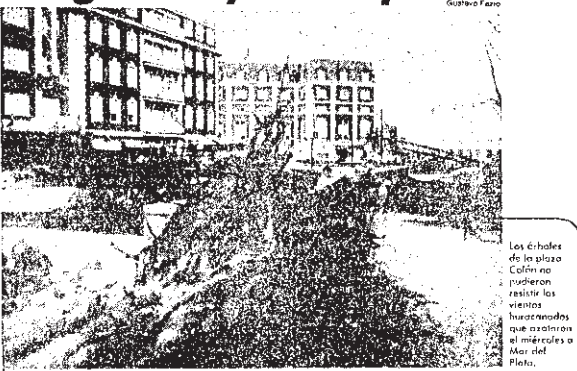
Calmada la tormenta y con más asistentes que un desfile de la Guardia del Mar en la playa, en Avenida Constitución y el balneario Félix H. Canot, los meneses recorridos ayer por la mañana otro derrotero similar de un buque fantasma. Fue a principios de la década del '80, cuando el buque griego "Marcellina" decidió navegar al garete. Cargado con 10 000 toneladas de trigo y abandonado por su tripulación —compuesto, aunque convencionalmente bote—, el barco se partió en dos frente a Playa Grande.

Pasaron más de dos años antes de que el coral desbordado de los biólogos resaca de llegar al balneario, cuya ambientada consecución no dejó poder político —marplatense, provincial y nacional— sin que copiera sus justificadas quejas. Se sucedieron las movilizaciones ciudadanas, mientras en los estrados judiciales, los armadores churlan responsabilidades y se negaban al desguace. La erudición del agua y la costumbre terminaron por convertir al "Marcellina" en monumento turístico. Tan en su sel, que accedió a la categoría de joya. Al amparo de su exótico nombre surgió en la cocina Playa Grande alguno que otro botecho.

Ayer, sin arribales algunas angustias de los marplatenses obligados a permanecer en sus casas durante toda la noche, el "Marcellina de Ciriza" trazo su condena por el comienzo de otro camino: estratificación turística. Por ahora, sólo de los locales.

Aunque ante el fin de semana largo que se avecina, no son pocos los que promueven que hoyen los visitantes allí donde nace la ex marea del ruido. Y además cursos de pesqueros con pintura de diamante bañados. Y pitillos perforados con parullos. Y láminas vendidas en tierra y por otra parte, tampoco abundan las auxiliares "convertibles" para animar obras de mayor envergadura. Pero quizá para las vacaciones de invierno...

Eduardo Coa



Guillermo Fazio

Los árboles de la plaza Colón se pusieron a resistir los vientos huracanados que azotaron el muelle 7 de Mar del Plata.

MAR DEL PLATA DESPUES DEL TEMPORAL

La tormenta dejó 4 muertos, 50 heridos y 160 evacuados

MAR DEL PLATA (De nuestra agencia). — Mar del Plata no había salido ayer a la mañana del mar que soportó durante todo el miércoles. Para recordar lo vivido en medio del temporal que produjo vientos huracanados de 100 kilómetros en la zona del puerto y olas de 10 metros sobre las playas, seccionó las rutas de viviendas destruidas en las suburbanas, cañales, marquetinas y árboles caídos, quedando en silencio arrancados de cuajo, cables de electricidad y teléfonos cortados y camiones, motos y autos volcados. También cuatro muertos, unos cincuenta heridos y 160 evacuados.

Mientras la cuenta de los destruidos se haga, el intendente Angel Ruiz tranquilizó a los posibles turistas que llegaron para el fin de semana largo. "No habrá inconveniente alguno para las familias. Todos los servicios están garantizados y no hay peligro en ningún sector turístico pues cañales y marquetinas caídas y volados de los estrados y los que se supuso tenían riesgo de caer fueron revidados uno por uno", dijo.

Entre edificios escolares de la provincia sufrieron graves daños en sus estructuras e incluso la voladura de sus techos. Pasaba algo similar en los jardines de Infantes y colegios del Estado, que

solo abrieron para dar de comer a los chicos carceles. La Dirección General de Escuelas suspendió las clases hasta el martes. A las dos víctimas reconocidas en la noche del miércoles se sumaron otras dos: un niño de 14 meses que murió calcinado en una cunita por el viento, establecido de una madre de 38 años y una mujer de 98 que murió cuando el viento apagó el estufa y la cocción de su vivienda de luz que siguió saliendo el gas.

Tampoco se salvaron del feroz viento las rutas que llevan a Mar del Plata, pero a pesar de los escollos sucesivos que se produjeron en la 2 y la 226 no hubo muertos. En el kilómetro 327 de la ruta 2, las rifagas huracanadas volaron un automóvil de la empresa Costera Ciriza que se dirigía a Buenos Aires. No hubo heridos.

En la ruta 226, se dio vuelta un colectivo de Itoba urbano de la empresa Perella Ramos. Estaba a favor de servicio y el conductor resultó ileso.

En el mismo camino que usa Mar del Plata con localidades del noreste, voló un camión que provenía de Salavillo, guiado por José Boullia. Fue el comienzo de una secuencia que pareció no tener fin. Otro camión, cargado con azúcar y que venía desde Córdoba al mando de Alfredo Menéndez, trató de evitar chocar al material y también voló, quedando herido su acompañante. En el Algarrobo, un tercer vehículo, apagó el estufa y la cocción de las mismas características al llegar al lugar hizo una maniobra similar a la del anterior y terminó dando vuelta. Su conductor, Marcelo Cerón,

de 21 años, solo sufrió escoriaciones. Segundos después, se detuvo a pocos metros el colectivo interno 33 de la línea 717 de la empresa Perella Ramos porque no se podía pasar con los tres empujones volados. Apenas había bajado el conductor del transporte de pasajeros —estaba fuera de línea— para auxiliar a las potenciales víctimas de los otros accidentes, cuando una ráfaga de viento de más de 100 kilómetros por hora cambió a la del anterior y terminó dando vuelta. Su conductor, Marcelo Cerón,

de 21 años, solo sufrió escoriaciones. Segundos después, se detuvo a pocos metros el colectivo interno 33 de la línea 717 de la empresa Perella Ramos porque no se podía pasar con los tres empujones volados. Apenas había bajado el conductor del transporte de pasajeros —estaba fuera de línea— para auxiliar a las potenciales víctimas de los otros accidentes, cuando una ráfaga de viento de más de 100 kilómetros por hora cambió a la del anterior y terminó dando vuelta. Su conductor, Marcelo Cerón,

de 21 años, solo sufrió escoriaciones. Segundos después, se detuvo a pocos metros el colectivo interno 33 de la línea 717 de la empresa Perella Ramos porque no se podía pasar con los tres empujones volados. Apenas había bajado el conductor del transporte de pasajeros —estaba fuera de línea— para auxiliar a las potenciales víctimas de los otros accidentes, cuando una ráfaga de viento de más de 100 kilómetros por hora cambió a la del anterior y terminó dando vuelta. Su conductor, Marcelo Cerón,

SEMINARIO DE ECOGRAFIA
Por once años, el INSTITUTO NACIONAL DE ESTUDIOS TIROIDES-MAMA, TESTICULO Y PROSTATA
Información: Instituto de Estudios de la UFRS, Tel. 41 41

ELECTRICIDAD DE MISIONES SOCIEDAD ANONIMA
LA RUIZA 2051 2200 Posadas (Misiones). Domicilio: Argentina 1.745.152.2054. Adm. Tel. 415.2150.
Tel. 33680-32612-30202-30304-30102

LICITACION PUBLICA N° 120/91
OBJETO: FABRICACION Y OMPRESION MONTE Y PUESTA EN MARCHA DE UN PUENTE URUBA EN LA CIUDAD DE POSADAS, MISIONES.
FECHA DE APERTURA: 24 de Julio de 1991, a las 9 horas, en LA OFICINA N° 001, YAC. INCENDIOS MISIONES.
PRESUPUESTO OFICIAL: A 1 000 000 000 (Un millón mil quinientos mil quinientos pesos)
VALIDO DEL PLIEGO: A 2 000 000 (dos millones)
VENTA CONSULTA Y ENTREGA DE PLIEGOS EN POSADAS: LA RUIZA N° 2051, 1° Piso, OFICINA DE COMPRAS EN BS. AS.
CONSULTAS EN POSADAS: Calle San Lorenzo N° 2151, Tel. 22338 y 22304, hasta las 16 de Julio de 1991

MEMBRANAS ORMFLEX
C/ALMIBOYO A 105.000
10 M2 EL ROLLO
MORTEN PLUS
EL MEJOR PRECIO
CLARIN S.R.L.
AL CHUQUIN PRECIO
922.8688 22.000

**BUQUE ATUNERO CONGELADOR “PURSESEINER”
ARRASTRERO POR POPA**

Para una carga de 1.100 tons. de atún congelado

– BUQUE “AGUSTÍN PRIMERO”

– CARACTERÍSTICAS
– PLANO DE DISPOSICIÓN GENERAL
– FOTOGRAFÍAS

**FAENO EN LAS COSTAS DEL PACÍFICO, DESDE MÉXICO
HASTA ECUADOR, CON BASE EN PANAMÁ.**

A T U N E R O

" AGUSTIN PRIMERO "

El buque, tipo Purse-Seiner tiene casco de acero, completamente soldado, dos cubiertas (la superior tipo "Shelter"), tres mamparos transversales estancos, además de los de separación de cubas, maquinaria en popa, proa de bulbo y popa recta. El doble fondo, por debajo de las cubas, es de estructura transversal y la quilla central tiene forma de cajón. La cubierta superior tiene brúscas y arrufo normales a proa. Los alojamientos están en las casetas sobre la cubierta superior.

La construcción de calderería y el equipo montado está de acuerdo con el Reglamento de la Sociedad de Clasificación "Bureau Veritas" +1.3/3E (Pêche Haute Mer). Responde además a las convenciones internacionales sobre la Vida Humana en la Mar, reglamento internacional de arqueo y a los diversos reglamentos españoles en vigor.

La construcción se llevó a cabo por los astilleros "Marítima de Arpe, S.A." / Bilbao y posteriormente fué completada por "Campbell Industries" en San Diego/California, donde salió a la pesca a mediados del año 1973.

Con el calado de trazado de 6 metros, el peso muerto es de unas 1400 t. A calado medio completo de 4,80 m, el barco alcanza en condiciones normales unas 14,5 nudos, resultado pronosticado por el "Canal de Experiencias Hidrodinámicas del Pardo" / Madrid, donde se llevaron a cabo los ensayos de autopropulsión.

La capacidad de almacenaje de las 18 cubas (9 en cada banda) corresponde a 1600 m³, que admiten alojar de 1000 a 1100 t según las tallas de las piezas capturadas y de acuerdo con las experiencias practicadas. Relaciones con esta capacidad de carga, las dimensiones del barco y sus características técnicas son las siguientes :

Registro bruto	1.358,89	RBT
Registro neto	707,83	RNT
Peso muerto (Dw)	1.400	t
Carga máxima	1.100	t
Esloza total	64,60	m
Esloza entre p.p.	57,60	m
Manga de trazado	12,80	m
Puntal cubierta principal	6,20	m
Puntal cubierta superior	8,55	m
Calado de trazado	6,00	m
Asiento de proyecto	1,60	m
Capacidad de gasoil	398	t
Capacidad de aceite lubrif.	15,3	t
Capacidad de agua dulce	67,3	t
Potencia de propulsión	3000	CV
Velocidad en ruta	14,5	n/h
Alojamientos	22	hombres

PROPULSION se realiza por un motor diesel MAK, tipo 6 MU 551 AK de 3000 CV a 375 rpm. Es un motor de 6 cilindros en línea, de cuatro tiempos y sobrealimentado. Acciona la hélice de 4 palas (3260 ϕ mm) por mediación de una reductora LOHMANN, tipo GUC-630, 375/205 rpm. Entre motor diesel y reductora hay un acoplamiento elástico, modelo Spiroflex KJA-280.

ENERGIA ELECTRICA se produce por dos grupos electrógenos principales, formados cada uno por un motor diesel BAUDOUIN de 520 CV (12 cilindros en V, de cuatro tiempos, sobrealimentado) a 1500 rpm acoplado a un alternador trifásico INDAR de 430 KVA, 380V, 50 Hz. De acuerdo con las necesidades de consumo, los dos grupos pueden ser sincronizados. Además existe un grupo electrógeno auxiliar, formado por un motor diesel CATERPILLER-353 con alternador trifásico de 250 KW a 1000 rpm (marca GENERAL ELECTRIC).

FUERZA HIDRAULICA se produce por un conjunto de 3 bombas acopladas mediante una transmisión al antes mencionado grupo electrogeno auxiliar Caterpillar. Con estas bombas se abastecen los motores hidráulicos de la diversa maquinaria de cubierta (chigres). Todavía hay dos electrobombas, de 80 CV cada una, que se emplean esencialmente para alimentar el motor hidráulico de la hélice transversal en proa, y en caso de emergencia sirven de reserva para la maquinaria en cubierta.

INSTALACION DE FRIO está compuesta por 4 compresores SABROE, tipo SMC-100-B que trabajan a 1200 rpm y accionados por motores INDAR de 100 CV a 1400 rpm. La capacidad unitaria asciende a 188.000 kcal/h ($-10^{\circ}\text{C}/425^{\circ}\text{C}$). Forman parte de esta instalación de frío los siguientes aparatos esenciales: 2 condensadores multitubulares horizontales de 96 m² c/u., servidos por 2 electrobombas de agua de mar, cada una acaudala 140 m³/h a 15 m de C.A. accionadas por motores de 13,5 CV a 1450 rpm. Para la circulación de amoníaco hay 3 electrobombas, cada una con caudal de 7000 l/h y accionada por motor de 4 CV. Completan dicha instalación diversos recipientes de amoníaco, separadores evaporadores, filtros de líquido, los cuadros de válvulas de mando, 18 circuitos de serpentines para las cubas con un total 8500 metros de tubería de 1½" galvanizada exteriormente.

CONGELACION y CONSERVACION se efectua en las 18 cubas, aisladas con poliuretano expandido y espesores de 120 a 150 mm. Cada cuba va prevista de su bomba de salmuera con capacidad de 200 m³/h a 7 m C.A. Para los servicios de agua salada de las cubas, hay una sola electrobomba común de 400 m³/h. Las bombas de salmuera tienen motores de 8 CV y la bomba de agua sañada va con 25 CV. El control de la temperatura se hace mediante una planta de lectura a distancia MIKKELSEN.

MANIOBRA DE PESCA. Los elementos esenciales han sido suministrados por la casa MARCO, según el detalle siguiente: Una maquinilla principal W1062 "Mark V" con carretes principales y auxiliares; un halador 48B/G1900; un chigre de amantillo W0700 (para la pluma principal); 2 chigres de amantillo W0600; una maquinilla de ostas W3050 a estribor; una maquinilla de ostas W0809; una maquinilla W0455 para recoger el power block (halador); una maquinilla Geramatic 115 con carretel 1103 para manipular el saco, etc.; una maquinilla para la línea de corchos; un chigre W0335; todas las maquinillas tienen motores hidráulicos y se hallan maniobradas desde dos pupitres consolas. Para otros servicios existen además dos gruas hidráulicas de la marca HIAB.

La flotilla de pequeñas embarcaciones está compuesta por un esquife de cerco con motor diesel y 6 botes de persecución con motores de a fuerabordo "MERCURY" de 85 CV para trabajar la pesca del delfín.

MAQUINARIA AUXILIAR ESENCIAL. A título informativo se indican a continuación las máquinas auxiliares más importantes instaladas:

- | | | |
|---|--|--|
| 1 | Electrobomba de aceite de lubricación | 45 m ³ /h; 60 m C.A.; 25 CV |
| 1 | Electrobomba de aceite para la reductora | 11 m ³ /h; 6 CV |
| 2 | Electrobombas de trasiego de gasoil, c/u | 30 m ³ /h; 25 m C.A.; 10 CV |
| 1 | Electrobomba de gasoil (reserva) | 1,8 m ³ /h; 30 m C.A.; 1,5 CV |
| 3 | Electrobombas de refrigeración diesel, c/u | 90 m ³ /h; 25 m C.A.; 15 CV |
| 2 | Electrobombas de C.I. y de baldeo c/u | 60 m ³ /h; 35 m C.A.; 15 CV |
| 1 | Electrobomba para el separador de sentinas | 25 m ³ /h; 15 m C.A.; 5 CV |
- 1 Purificadora de gasoil, marca LAVAL, tipo MAB-204-S-24, motor de 4CV
 1 Purificadora de aceite, marca LAVAL, tipo MAB-204-S-24, motor de 4CV
 1 Calentador de aceite para la purificadora, potencia de 12 KW
- 2 Electrocompresores (aire de arranque), c/u 50 m³/h; 30 kgs/cm²; 10CV
 1 Motocompresor (para el caso de emergencia para cargar dos botellas de aire de 80 l/cada una), caudal de 8 m³/h con motor diesel de 4 CV (arranque a mano mediante manivela).
- 2 Generadores de agua dulce, marca NIREX, c/u 1,5 t/día con su bomba.
 1 Grupo hidróforo para agua dulce, electrobomba 2,5 m³/h; 30 m CA; 2CV. y depósito de 300 litros de capacidad.
 1 Grupo hidróforo, como el anterior, pero para agua salada.
- 1 Separador para aguas de sentina, con capacidad de 10 t/h
- 2 Electroventiladores impulsores para la cámara de máquinas, c/u acaudala unos 25.000 m³/h a presión de 25 mm C.A.; motor de 5,5 CV.
 2 Electroventiladores para la cámara de las máquinas frigoríficas, 2CV.

INSTALACION ELECTRICA. La de fuerza está concebida para una red trifásica de 380 V a 50 Hz. Para alumbrado y fuerza pequeña se dispone de 2 transformadores 380/220 V, cada uno de 25 KVA. El servicio de emergencia está abastecido por una batería de 24 V de 300 Ah. La distribución de la fuerza, etc., se realiza por un cuadro eléctrico y sus subdistribuciones.

NAVEGACION, MANIOBRAS, SEGURIDAD, ORDENES.

A proa va montada una hélice de empuje transversal, tiene 4 palas fijas y va accionada por un motor hidráulico de unos 150 CV.

El servomotor de timón es hidráulico, modelo "Hydrapilot" y desarrolla un par normal y máximo de 9 y 18 tm respectivamente. Cuenta con dos electrobombas de 10 CV cada una. Va dotado de indicador del ángulo de timón.

El molinete de anclas es un tipo "Bruselle"-AVS.4 para una tracción nominal de 4400 kgs (tracción de arranque son 11000 kgs) a 12 m/min. Su motor eléctrico trifásico es de polos conmutables de 14/32 CV. La cadena de 32 mm ϕ tiene 14 tramos de 27,5 m y un peso total de 9090 kgs. Cada una de las dos anclas pesa 1200 kgs.

El barco tiene 4 balsas salvavidas insuflables, cada una para 10 personas.

A bordo existe una instalación de CO₂ (contraincendios) compuesta por 7 botellas con capacidad de 45 kgs cada una.

La bocina (claxón/tifón) es del tipo neumático, tipo TM-125/180.

Los aparatos de vista clara, marca "Kent" tienen diámetro de 330 mm. Para la transmisión de ordenes están instalados: un telégrafo de máquinas; un equipo telefónico con 8 líneas; un equipo de altavoces con tres micrófonos, (4 altavoces en el exterior y una en el interior).

EQUIPOS ELECTRONICOS.

- 1 giroscópica con autopiloto SPERRY-SH 120
- 1 radiogoniómetro FURUNO-FDA.†
- 1 Omega-Navigator
- 2 Telefonía principal RAYTHEON (imprescindible en el pacífico)
- 1 telefonía TYROS de 50 W, tipo 935 WF con HALCON RN-10T-935 WF
- 1 telefonía TRITON 100 W, tipo A 522-WF
- 1 radioteléfono VHF- STORNO, tipo CQM-611
- 1 radioteléfono direccional KODEN, tipo KS-510
- 1 telefonía en cofa, TYROB de 50 W, tipo 935 WF con HALCON RN-10
- 2 ecosondas ELAC, tipo "Atair-LAZ 17 DDL, alcance 560 brazas.

ALOJAMIENTOS, SERVICIOS SANITARIOS, COCINA

La disposición de alojamientos para 22 tripulantes es la que figura en el plano de Disposición General. Los mamparos exteriores y techos de los alojamientos están aislados con lana mineral. En los espacios habitados, inclusive en el puente de gobierno, se dispone de aire acondicionado para mantener una temperatura de 27°C (55% humedad relativa) a una exterior de 35°C (90% h.r.). La instalación de acondicionado es de WORTHINGTON/VIZCAINO con compresor tipo 3 HF 4 N-22 de 11 CV.

Los servicios sanitarios de los W.C. están conectados al circuito hidróforo de agua de mar mientras los aseos (duchas, lavabos) se alimentan del circuito a presión de agua dulce, fría y caliente (hay 2 termos de 250 l/cada uno). En el entrepuente se dispone de un pequeño local de lavandería, con lavadora automática WESTINGHOUSE.

La cocina eléctrica, con horno de pan, tiene capacidad suficiente para 22 personas, marca "Beha", tipo 30 AB. Va completada con otros elementos, tales como una amasadora, armario frigorífico de consumo diario, extractor de humos y otros del tipo electrodoméstico. Para la conservación de las provisiones existen gambuzas secas y refrigeradas, las últimas con instalación frigorífica de 4.820 f/h. La cámara de verduras trabaja a 4°C mientras la temperatura en la cámara de carnes es de -15°C.

TALLER para efectuar pequeñas reparaciones a bordo y especialmente para revisar los motores de afuerabordo "Mercury" de los botes de persecución. Aparte de un buen número de herramientas y útiles especiales, tiene instalados un torno de 1000 mm entre puntos, un taladro de columna hasta 30 φ mm, una electroesmeriladora y una máquina de soldadura eléctrica.





NOTAS

**LAS “COMUNIDADES DE VECINOS” DE LA JURISDICCIÓN
DE SAN SEBASTIÁN. DE SU ORGANIZACIÓN EN LA ÉPOCA
MODERNA A SU PERSISTENCIA EN LA CONTEMPORÁNEA.
EL CASO DE LA COMUNIDAD DE ZUBIETA**

Estibaliz GONZÁLEZ DIOS

1. Introducción

La mayor parte de los estudios hasta ahora realizados sobre la Ciudad de San Sebastián se han centrado principalmente en el cuerpo de la Villa y en sus actividades. Contamos por otro lado, con estudios de gran interés realizados sobre poblaciones pertenecientes a su jurisdicción en época moderna¹, pero aún nos queda por conocer sobre los diferentes grupos humanos que dieron vida a las comunidades rurales de los alrededores del cuerpo de la Villa.

Como comunidades de la jurisdicción de la villa de San Sebastián que quedan a extramuros del cuerpo de la Villa, en época moderna nos encontramos por un lado, con aquellas comunidades formadas en los territorios otorgados por el Fuero que no son propiamente el cuerpo de la villa, y que

* Las ideas recogidas en este artículo son parte del estudio en desarrollo para la elaboración de la tesis doctoral. Estudio dirigido por el profesor José Luis Orella Unzué, y que se lleva a cabo gracias a la beca de “Formación de investigadores” del Gobierno Vasco.

1. Citamos algunos de estos estudios, como el realizado sobre la Población de Aduna, AMUNDARAIN, Jesús: *Aduna*. San Sebastián: Publicaciones del Grupo Doctor Camino de Historia donostiarra filial de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País. Obra cultural de la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián, Temas donostiarras, 1989. Sobre Alkiza ARAMBURU UGARTEMENDIA, Pello José: *Alkiza auzo eta hiribilduaren azterketa historikoa (1348-1950)*. Astigarraga: Alkizako Udala, 2001. La Población de Alza cuenta con varios estudios monográficos publicados por el grupo “Altzako historia mintegia”.

tras las segregaciones bajomedievales siguieron bajo jurisdicción de San Sebastián. Por otro, con aquellas colaciones vecindadas en la época medieval, que permanecieron durante gran parte de la época moderna bajo la jurisdicción de San Sebastián.

Dada la diversidad institucional y la existencia de particularismos locales propia del Antiguo Régimen, nos es difícil obtener una visión de conjunto sobre estas comunidades ubicadas en territorios circundantes. No obstante, hemos distinguido en algunas de ellas una serie de similitudes en cuanto a su organización interna. En concreto nos hemos centrado en aquellas que presentan una organización vecinal donde prevalece el peso de la casa como soporte de derechos en la comunidad. Son comunidades de pequeña población, de hábitat disperso y donde las actividades agrícola-ganaderas tenían mayor relevancia en relación a la villa. Si bien, esto no implica que sus vecinos no ejerciesen actividades artesanales y comerciales. Trataremos en las siguientes páginas de comprender su sistema de “organización vecinal”, y para ello comenzamos planteando someramente la definición territorial de estas comunidades y su relación respecto a la villa.

2. Las comunidades rurales de la jurisdicción de San Sebastián y sus territorios jurisdiccionales

Son fácilmente reconocibles dentro de la actual geografía las comunidades que se acogieron a la vecindad de San Sebastián. Si bien, los habitantes de las comunidades vecinales que se desarrollaron dentro de los territorios otorgados por el Fuero también contaban con unos **territorios jurisdiccionales** determinados. Sus límites eran generalmente definidos por accidentes naturales, como ríos, la línea de alguna elevación montañosa, algún lugar significativo, etc., o límites realizados por la acción del hombre, como veredas, senderos, etc., y otros lugares conocidos por los lugareños que en ocasiones eran señalizados por mojones.

Pero además de la existencia de estos límites, los hombres de las comunidades rurales conocían bien qué casa y cual no pertenecía a su comunidad y a sus comunidades cercanas. De esta forma, pese a la superposición de las redes civil y eclesiástica y a la diversidad de jurisdicciones en un mismo territorio, los vecinos de estas comunidades rurales podían hacer una relación de las casas componedoras de la Comunidad “desde tiempo inmemorial”. Estas casas, sus propiedades, y los bienes en común de su jurisdicción nos dan una configuración espacial determinada. Así, y aunque la delimitación territorial que hoy nos resulte de unir las casas pertenecientes a cada comunidad y sus propiedades no se concrete en una línea clara y sin alternancias, las comunidades de época moderna poseían una jurisdicción territorial definida y que sabían reconocer con claridad. Por el

contrario, los vecinos concebían su Comunidad más como agrupación de una serie de casas con ciertos bienes en común que como una entidad territorial.

En la actualidad nos es más dificultoso reconocer los límites territoriales de aquellas comunidades debido a las **variaciones producidas en sus territorios**. Sabemos de las variaciones de jurisdicción en el Antiguo Régimen producidas a causa de avecindamientos de caserías a diferentes villas. Otras fluctuaciones jurisdiccionales son fruto de la repartición territorial de montes en común, etc. Pero la división jurisdiccional de un territorio no implicaba la segmentación de la comunidad rural. Asimismo sabemos de las variaciones por basculaciones de lugares para avecindarse de una villa a otra, que también encontramos en época moderna. Variaciones de jurisdicción que no implican variaciones territoriales en la comunidad rural que se acoge a la vecindad.

No obstante, creemos que las transformaciones que más desvirtuaron los territorios jurisdiccionales de las comunidades rurales que tratamos se dan en los siglos XIX y XX, en tanto que las divisiones producidas que se plasman de forma territorial tendrán su correlación en la incardinación administrativa. Y por tanto, tendrán su correlación en una gestión diferenciada del territorio, cuando las divisiones jurisdiccionales en época moderna no implicaban que la comunidad rural no tuviese un órgano gestor conjunto.

Asimismo, nos es difícil reconocer los límites de las antiguas comunidades rurales, por la **articulación** de lo que fueron los **bienes** comunales de esas comunidades en propiedad privada. Esta articulación se ha producido desde las ventas de porciones de terreno del XIX para hacer frente a los gastos de las guerras y desde los repartos del siglo XIX de los bienes comunales entre los vecinos en lotes o suertes. Desde estas fechas ha continuado el proceso con la división y variación de las manos de los vecinos de las antiguas comunidades a particulares de otros lugares. Además, debemos de contar con la articulación y división de los bienes que eran pertenecidos de cada casa.

En otras ocasiones por la **expansión territorial y funcional de la villa**, así como por la pérdida de cohesión de sus antiguas organizaciones vecinales, comunidades rurales de los alrededores quedaron asimiladas de forma administrativa, confundándose en la actualidad sus antiguos límites con los territorios de la villa.

Atendiendo a las comunidades rurales durante la época moderna, y siguiendo en concreto el caso de **Zubieta**, se ha discutido sobre si estos territorios fueron o no otorgados por el Fuero². Sea como fuere, la tierra de Zubieta aparecerá vinculada a la vecindad de San Sebastián al menos desde 1379³. Gorosabel nos indicó cómo por discrepancias entre los vecinos de Zubieta mientras unos se avecindaron en estas fechas a San Sebastián, otros lo hicieron a la casi recién fundada Belmonte de Usurbil⁴, de forma que durante toda la época moderna y hasta hoy, el territorio de Zubieta se halla fragmentado entre Usurbil y San Sebastián.

Si antes estuvo dividido jurisdiccionalmente, hoy administrativamente. Como hemos señalado, esto no significa que sus habitantes estén separados, más bien al contrario, pues la antigua Universidad y posteriormente denominada Comunidad de Zubieta estaba formada por vecinos de San Sebastián y vecinos de Usurbil. Resulta paradójica esta división cuando es en este territorio que hoy conocemos como Zubieta donde mejor están perfilados los límites naturales de las antiguas comunidades rurales; territorio que queda comprendido entre el meandro formado por el río Oria y los ríos Abaloz y Amiri. Límites naturales a excepción del pico de Guerezieta, territorio correspondiente posiblemente a las ocho suertes y media que tenía la Comunidad en los montes de Legarberros⁵.

2. Autores consideran que Zubieta es un recuerdo de los territorios adjudicados por el Fuero a San Sebastián (BARRENA, Elena: *La formación Histórica de Guipúzcoa. Transformaciones en la organización social de un territorio cántabro durante la época alto-medieval*. San Sebastián: Mundaiz. Cuadernos Universitarios, 1989, p. 319. MURUGARREN, Luis: *Usurbil: Aguinaga, Urdayaga y Zubieta*. San Sebastián: Caja de Ahorros municipal de San Sebastián, 1974, pp. 18-19. Del mismo autor, *Lasarte*. San Sebastián: Caja de Ahorros municipal de San Sebastián, 1974, p. 13), mientras que otros nos indican lo contrario (SANCRISTÓBAL Y MURUA, Pedro: *Usurbil: un municipio al extrarradio de San Sebastián*. Zaragoza: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1958, p. 63. ELUSTONDO, Axentxio: *Usurbil mendez mende*. Usurbilgo Udala, p. 170).

3. Banus nos cita la regesta del índice realizado por Cruzat como "*Privilegio del rey don Enrique (II) que confirma por lugares de su vecindad a las tierras de Zubieta, de Igueldo, de Ybaeta y de Andoayn. Dado en Valladolid, era de mil e quatrocientos y diecisiete años. Con su sello de plomo.*" (BANÚS Y AGUIRRE, José Luis: *El Archivo quemado: Inventarios antiguos del acervo documental de la M.N y M.L. Ciudad de San Sebastián antes de la destrucción de 1813*. San Sebastián: Publicaciones del Grupo Doctor Camino de Historia donostiarra. Obra cultural de la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián, 1986, p. 32).

4. GOROSABEL, Pablo: *Diccionario histórico geográfico descriptivo de los pueblos, valles, partidos alcaldías y uniones de Guipúzcoa*. Tolosa: Imprenta de Pedro Gurruchaga, 1862, p. 664.

5. Este sería un ejemplo de las variaciones de límites de las antiguas comunidades en época contemporánea, y concretamente debido a la repartición de montes en proindiviso. En

No es ni mucho menos el único caso de una comunidad o población dividida en dos o más jurisdicciones. Tenemos en Guipúzcoa el caso cercano de la población de Lasarte o el de Mendaro, pero también numerosos ejemplos en barrios y aldeas de Cantabria⁶ y parroquias de Galicia⁷. Serán numerosos los elementos que contribuyen en esas comunidades a configurar criterios de pertenencia, si bien su estudio sobrepasa el objeto de este artículo.

En la Comunidad de Zubieta durante la época moderna, su conjunto humano nos deja testimonios más de unión que de desunión. A principios del XVII sus vecinos nos indican que la comunidad estaba formada por casas acogidas a la vecindad de San Sebastián y a la de Usurbil, y hacen una relación de ellas⁸. Aunque es posible que desde la etapa bajomedieval a estas fechas de época moderna se diesen cambios producidos por el avecindamiento de casas de la jurisdicción de una villa a otra⁹, la concepción que observaremos en sus vecinos durante toda la época moderna repara siempre en la comunidad como de unión de casas y no como territorio fragmentado entre dos administraciones.

3. Inserción y pertenencia de la comunidad en la cabeza jurisdiccional

Sobre la organización de estas comunidades tenemos más constancia documental durante la época moderna. Si tenemos en cuenta el entramado institucional del Antiguo Régimen, compuesto por diferentes corpora-

...

los montes Legarberros de la jurisdicción del lugar de Soravilla, durante la época moderna gozaban parte en ellos las comunidades de Aduna y Zubieta. Concretamente hacia 1736, 14 1/2 suertes los de Aduna y 8 1/2 suertes los de Zubieta (Archivo General de Guipúzcoa / Gipuzkoako Agiritegi Orokorra (AGG/GAO), PT 2699, fol. 76 rº-88 rº. 15 de Mayo de 1736. Escritura ante Martín José de Balzuzqueta, escribano de Andoain). En unas diferencias ocurridas en la primera mitad del XIX se origina un pleito que da lugar a la tasación y medición para su distribución (Archivo de la Comunidad de Zubieta (ACZ), Libro de Cuentas nº 26). Así hoy vemos dos "apéndices" territoriales que se introducen en el lugar de Soravilla.

6. RIVAS RIVAS, Ana María: *Antropología Social de Cantabria*. Universidad de Cantabria. Asamblea Regional de Cantabria, 1991, pp. 158-159.

7. LISON TOLOSANA, Carmelo: *Antropología cultural de Galicia*. Madrid: Siglo XXI, 1971, p. 55.

8. AGG/GAO, CO MCI 761, s/f. Año 1607.

9. La casa de Aliri aparece a mediados del XVI como casa de Usurbil (copia de un padrón de las casas de la villa de Usurbil realizado en 1556 bajo testimonio del escribano Antonio de Achega, inserto en AGG/GAO, CO ECI 51. Año 1563), cuando para 1607 ya es considerada de la jurisdicción de San Sebastián (AGG/GAO, CO MCI 761, s/f. Año 1607).

ciones y organismos con amplio margen de funcionamiento autónomo¹⁰, no es de extrañar que estas comunidades se rigiesen por medio de unas vertebraciones propias y en alusión a unas costumbres locales, más que por medio de las ordenanzas de la Provincia o de la villa de San Sebastián¹¹.

Pese a no tener, en la mayor parte de los casos, constancia directa y fluida de las **relaciones institucionales** entre la cabeza de la villa y esas comunidades, esto no quiere decir que no existiesen. La mayor parte de los testimonios de estas relaciones consisten en los litigios acontecidos entre la cabeza jurisdiccional y sus colaciones, pero a la falta de testimonios no debemos de presuponer una falta de relación o incomunicación entre villa y comunidad.

Observamos más controversias, y por tanto más testimonios de relación entre villa y colación, en aquellos lugares donde las exigencias de la villa se hacían más presentes. Este podría ser el caso de la Población de Alza y Pasajes San Pedro, en donde la villa tenía intereses estratégico-comerciales. El caso extremo es el de las caserías de Landarbaso, en tanto que la Ciudad de San Sebastián hubo de consultar en 1878 en los documentos de su Archivo para conocer la situación de este territorio y reconocer que ese Barrio pertenece a la jurisdicción de San Sebastián desde la Concordia con Hernani de 1461. Reconoce su pertenencia a la jurisdicción pero también que desde entonces sus habitantes ni están empadronados en San Sebastián ni se les ha exigido contribución alguna¹².

10. MARTÍNEZ RUEDA, Fernando: *Los poderes locales en Vizcaya. Del Antiguo Régimen a la Revolución Liberal 1700-1853*. Bilbao: IVAP; Universidad del País Vasco, 1994, pp. 16-18. IMIZCOZ BEUNZA, José María: Comunidad, red social y élites. Un análisis de la vertebración social en el Antiguo Régimen, en IMIZCOZ BEUNZA, José María (dir.): *Elites, poder y red social: las elites del País Vasco y Navarra en la Edad Moderna*. Bilbao: Servicio editorial. Universidad del País Vasco, 1996, pp. 19-20.

11. No faltan los testimonios en los que se indica, que no se ha observado o no ha estado en uso las ordenanzas de la Provincia, en tanto que en la Comunidad como en otros lugares cercanos, se ha atendido a la propia costumbre (Archivo Real Chancillería de Valladolid (ARChV), Sección Pleitos Civiles. Serie Escribanía Lapuerta. Subserie Pleitos fenecidos. Sig. C 3155 / 4 - L 623, fol. 120 vto. Años 1663-1681); Autores han observado casos en los que la costumbre del lugar o el privilegio local parece tener mayor fuerza que la ley general (FLORISTÁN IMIZCOZ, Alfredo: «Vecinos residentes» y «Vecinos foráneos» en Navarra a mediados del siglo XVII, en *Cuadernos de etnología y etnografía de Navarra*. Pamplona. Año 17 (Junio 1985), p. 6. ZABALZA SEGUIN, Ana: *Aldeas y campesinos en la Navarra Prepirenaica (1550-1817)*. Pamplona: Gobierno de Navarra. Departamento de Educación y Cultura, 1994, p. 183 y p. 200). “La costumbre es local, *lex loci*, y puede eximir a la localidad de la *common law* (...)” (THOMPSON, E. P.: *Costumbres en común*. Barcelona: Editorial Crítica, 1995, p. 117).

12. Archivo Municipal de San Sebastián (AMSS), Sección C/ Negociado 5/ Serie I / Libro 1691 / Exp. 9. Documentación referente al Barrio de Landarbaso. Años 1878 y 1892. Papeles sueltos. La Ciudad de San Sebastián escribe a la Diputación a 2 de Enero de 1878.

Pero ninguna comunidad estuvo nunca aislada¹³. Considerando que gran parte de las relaciones en el Antiguo Régimen se conducían por medio de vinculaciones de parentesco, patronazgo, clientelismo, afinidad, etc., no es de extrañar que los intereses de los órganos políticos de la villa y de la colación se vehiculicen por medio de estas relaciones entre las elites de poder¹⁴. De hecho, en las organizaciones vecinales representantes bien-considerados (o bien-posicionados) canalizaron los intereses de la comunidad para hacerlos presentes en las villas, y a la inversa representantes de las villas en las comunidades. Canalizaciones que se daban no al margen del aparato administrativo, sino como un engranaje propio de éste. Así en las comunidades rurales era habitual realizar poderes ante escribano, otorgados por el conjunto vecinal, para conferir facultades a un vecino en cuestión para llevar a cabo "*asuntos de la Comunidad*".

La articulación de estas comunidades en el marco institucional de la Villa, como cuerpos diferenciados y de funcionamiento autónomo, se observa en la **apreciación y consideración de pertenencia** de sus habitantes. La vinculación más cercana de los vecinos en la época moderna era la comunidad, y de esta forma observamos en las denominaciones como sus vecinos se identificaban como "Vecino de la Comunidad, jurisdicción de la Villa de San Sebastián (o de Usurbil)" en el caso de Zubieta. O "Vecino del Lugar y Población, jurisdicción de la Villa de San Sebastián" en los casos de Igueldo, Alza y Aduna. Vemos por lo tanto en la consideración de esos habitantes, la pertenencia a una comunidad cercana sin que ello suponga la negación de la inserción de la comunidad en el aparato jurisdiccional de la villa. En estas sociedades rurales el elemento aglutinador es la comunidad antes que el municipio¹⁵.

Pero esto no significaba renunciar a la villa, ni a los privilegios que podían obtener por pertenecer a su jurisdicción. Precisamente la vinculación de los vecinos a la ciudad se observa en el reconocimiento de inclusión

13. BLOCH, Marc: Sobre algunas Historias de pueblos, en *La tierra y el campesino. Agricultura y vida rural en los siglos XVII y XVIII*. Textos Reunidos por Etienne Bloch. Barcelona: Crítica, 2002, p. 161. Texto del artículo original en *Annales d'histoire économique et sociales*, 1933, pp. 471-478.

14. Seguimos el planteamiento de Imizcoz Beunza sobre que la articulación de las comunidades o cuerpos en el Antiguo Régimen se realizaba "*más que por instituciones, por las vinculaciones de diversa índole entre sus élites dirigentes.*" (IMIZCOZ BEUNZA, J.M.: Comunidad, red social y élites..., p. 20).

15. Similar apreciación realiza Iturbe March en la sociedad del Valle de Butrón. (ITURBE MARCH, Ander: La quiebra de la sociedad tradicional en el Valle de Butrón, en *II Jornadas de Historia Local: Sociedad y Conflicto*. (Cuadernos de Sección. Historia-Geografía. 18). San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 1991, p. 101).

en lo jurisdiccional a la Villa. No obstante, este reconocimiento no implica una asimilación de tipo administrativo, ni excluye la existencia de otras jurisdicciones en el lugar¹⁶. Por un lado, no implica una asimilación administrativa en tanto que contaban con órganos vecinales que se preocupaban de la administración de la Comunidad de una forma autónoma. De hecho, estas comunidades tenían sus propios criterios de pertenencia y exclusión¹⁷, como observamos de sus requisitos de admisión a la vecindad al margen de lo estipulado en las ordenanzas de la Villa. Por otro lado, bajo la inserción a la jurisdicción de la villa, encontramos a unos vecinos que también mencionan a una jurisdicción propia de la comunidad, dentro de la cual, cada casa vecinal contaba con su propia jurisdicción. Los vecinos de la Comunidad de Zubieta tratan a sus montes comunales como montes de la jurisdicción de la Comunidad (no como radicantes en Zubieta, jurisdicción de San Sebastián o jurisdicción de Usurbil), mientras que las heredades de una casa, ya sean parcelas agrícolas, castañales, manzanales, etc., o incluso otra casa construida en sus tierras, se consideraban “en jurisdicción” de esa determinada casa¹⁸.

A pesar de que contaban con la capacidad de autogestión de los cuerpos locales y de tener como elemento de aglutinación más cercano a la comunidad, los vecinos de la Comunidad de Zubieta se considerarán a mediados del XVIII, no como pueblo diferenciado, sino como comunidad o sociedad formada por un conjunto de casas, pertenecientes unas a San Sebastián y otras a Usurbil¹⁹.

16. Vid. HESPANHA, António Manuel: *Visperas del Leviatán. Instituciones y poder político (Portugal, siglo XVII)*. Madrid: Taurus humanidades, 1989, p. 81.

17. FLORISTÁN IMIZCOZ, Alfredo e IMIZCOZ BEUNZA, José María: La Sociedad navarra en la Edad Moderna. Nuevos análisis. Nuevas perspectivas, en *Príncipe de Viana*. Anexo 15- 1993, año LIV, p. 31.

18. Podemos observar múltiples menciones a la jurisdicción de las casas. Así en la Comunidad de Zubieta, la casa de Araeta la Nueva fue construida en la jurisdicción de la casa de Araeta (ARChV, Sección Pleitos Civiles. Serie Escribanía Lapuerta. Subserie Pleitos Olvidados. Sig.: C 1083 / 1 - L 465. Años 1700-1702, fol. 21 vto- 22 rº.), la casa de Amiria fue construida en jurisdicción de la casa de Amiria (ARChV, Sección Pleitos Civiles. Serie Escribanía Lapuerta. Subserie Pleitos fenecidos. Sig. C 3155 / 4 - L 623. Años 1663-1681, fol. 10 vto.). Por ejemplo en la Comunidad de Aguinaga de Usurbil se abonó a Juan Ramón de Ayalde en su cuenta particular, 84 reales de vellón “valor de un nogal que domingo de Lerchundi corto en jurisdicción de la casa de Hoa, en inteligencia de que radicava en terreno (sic) de la Comunidad” (Libro de Cuentas de la Noble Comunidad de Aguinaga. Cuentas desde 1786 a 1876. Libro cedido al Archivo Municipal de Usurbil (AMU), por la Comunidad de Aguinaga. Cuenta con fecha de 1791).

19. AGG/GAO, CO HM 164. Año 1755.

4. La organización vecinal de la comunidad

Hasta ahora hemos observado ciertas premisas de las comunidades rurales en relación a su cabeza jurisdiccional. En cuanto a su **organización interna**, la evolución de unas y otras comunidades será diferente, pues mientras que en algunos lugares mantuvieron una organización vecinal cuyo aparataje institucional era poco complejo (no así sus mecanismos organizativos), en otras comunidades llegaron a formar un complejo institucional a semejanza del cuerpo concejil de la villa.

Como hemos indicado, cada comunidad desarrolla sus propios criterios de pertenencia y de jerarquía. Si bien, lo común en todas esas comunidades al igual que en las villas recae en que, de la aplicación de esos criterios de pertenencia resulta la consideración de unos habitantes como vecinos mientras que otros no, aún siendo nacidos y habitantes del lugar²⁰. Serían los considerados “vecinos” los componentes de la “Comunidad”. Por tanto, en la “Comunidad” no entran todos los habitantes moradores del lugar, sino aquellos que se consideran como componedores de la Comunidad²¹. Así, la Comunidad de Zubieta no responde al conjunto de los habitantes del territorio de Zubieta, ni la Población y Comunidad de Igueldo a la totalidad de los habitantes de Igueldo. De ahí que en la concepción de sus vecinos no se identifique la “Comunidad” con el territorio de su jurisdicción, aunque sea la comunidad formada por los vecinos el órgano gestor que se ocupe de los servicios y de la administración de todo el territorio.

En cada lugar se habían forjado unos requisitos a cumplir para ser considerado vecino. Pero como hemos indicado al principio, en nuestro estudio pretendemos centrarnos en aquellas comunidades que conservaron hasta la época contemporánea una organización vecinal y donde la “casa” es cardinal para comprender su organización. En la Comunidad de Zubieta al igual que en la Población de Igueldo, para la admisión a la vecindad se requería ser propietario de una de las **casas de vecindad**. Puede que la casa fuese requisito para la obtención de la vecindad aplicado en otros lugares en los inicios de la época moderna, y que por las circunstancias propias, adoptaron posteriormente otras exigencias, modificando así los criterios de estructuración vecinales de la comunidad²².

20. FLORISTÁN IMIZCOZ, A.: «Vecinos residentes» y «Vecinos foráneos»..., p. 6.

21. FLORISTÁN IMIZCOZ, A. IMIZCOZ BEUNZA, J.M.: La Sociedad navarra en la Edad Moderna..., p. 24.

22. Creemos que para otros lugares, al igual que sucedió en Lesaka a principios del siglo XIX, la casa vecinal dejó de ser un requisito cuando se estableció la insaculación (MIKELARENA PEÑA, Fernando: Vecindad, igualitarismo, situación material, en *Gerónimo*

Las casas de vecindad, eran unas concretas en el lugar, y consideradas como vecinales tradicionalmente²³. Es por ello por lo que en la Comunidad de Zubieta no conocían la cantidad de millares requeridos en las ordenanzas de la Villa de San Sebastián para la admisión a la vecindad. No habían aplicado esa ordenanza en sus criterios de admisión, pero requisitos de hidalguía y millares si fueron utilizados como argumentos para obstaculizar el reconocimiento de esta vecindad a aquellos que ya habían accedido a la casa vecinal y que no contaban con aceptación en el conjunto vecinal. O también como impedimentos al ejercicio de derechos de vecindad²⁴.

Los derechos, honores y privilegios de vecindad recaían en la casa vecinal²⁵ y sólo ella las transmitía a sus dueños; derechos y obligaciones no recaían por tanto en los vecinos como persona, sino que éstos los ejercían en representación de su casa. Por ello, quien accedía a la posesión de la casa gozaba directamente de sus derechos y privilegios de vecindad, y de ahí que los vecinos sólo pudiesen oponerse a reconocer a un particular la vecindad que le transmitía su casa con medios y argumentos como la petición de hidalguía y millares, pero nunca negando el derecho de vecindad a una casa que lo poseía.

...
de Ustariz, 3 (1989), p. 12). FLORISTÁN e IMIZCOZ indican cómo la introducción de la insaculación fortaleció otro tipo de valores diferentes a los de la simple vecindad, que suponían una diferenciación entre los mismos vecinos según criterios de nobleza de sangre, fortuna económica o cultura. Diferenciación que se trasladaría a la aparición de unos particulares con calidad de vecinos y otros particulares vecinos pero con derechos de voz y voto. (FLORISTÁN IMIZCOZ, A.; IMIZCOZ BEUNZA, J.M.: *La Sociedad navarra en la Edad Moderna...*, p. 45). Estas diferenciaciones en las comunidades, provocarán que sus estructuras político-sociales y sus órganos gestores, se asemejen a las estructuras políticas de las Villas. Con la introducción de los requisitos de hidalguía y millares, se va diluyendo en la memoria de los vecinos, el referente vecinal de la casa.

23. No es un fenómeno exclusivo de estas comunidades rurales. Arregui indica cómo en las Cofradías territoriales de las Anteiglesias vizcaínas, la cofradía rural era compuesta por las casas de “*foguera antigua*” (ARREGUI, Gurutzi: *Funciones de la Cofradía en las anteiglesias de Bizcaia*, en *Actas del IX Congreso de la Sociedad de Estudios Vascos*. Bilbao, 1983, p. 353), y Beltrán Costa observa para el Valle de Arán cómo aquellos que pertenecían a las “*casas de conseil*” estaban facultados para disfrutar los derechos económicos de la vecindad. (BELTRAN COSTA, Oriol: *Economía doméstica y gestión comunal en el Pirineo Central*, en NOËLLE CHAMOUX, Marie y CONTRERAS, Jesús (eds.): *La gestión comunal de recursos. Economía y poder en las sociedades locales de España y América Latina* (Barcelona, Diciembre 1993), Barcelona: Icaria. Institut Català d’Antropologia, 1996, p. 83).

24. AGG/GAO, CO MCI 3372. Año 1751.

25. La casa como sujeto de derechos y deberes se ha observado también en ámbitos cercanos como en la zona de Montaña y parte de la zona Media de Navarra (FLORISTÁN IMIZCOZ, A.; IMIZCOZ BEUNZA, J.M.: *La Sociedad navarra en la Edad Moderna...*, p. 31; ZABALZA SEGUIN, A.: *Aldeas y campesinos en la Navarra Prepirenaica...*, p. 178).

Si bien, no todas las casas tenían la misma consideración de vecindad, pues los vecinos realizaban una distinción entre ellas, considerando a unas casas enteras, otras como media y otras como cuarta. Estas "calificaciones" en las casas de vecindad, establecidas al menos desde el siglo XVI²⁶, serán utilizadas como medida, a la hora de repartir parcelas de tierra de la comunidad entre los vecinos, parcelas que se adjudican a cada casa. O a la hora de repartir las ganancias sobrantes de la comunidad, percibiendo cada dueño la cantidad proporcional a la vecindad de su casa sobre el total²⁷.

Individuos y familias son elementos más inestables para garantizar una proporción equilibrada entre recursos y derecho-habientes. En estos lugares donde la vecindad estaba limitada a un número determinado de casas, al asociar a cada casa los derechos, se evitaba posibles desequilibrios que surgirían de otorgar derechos a los individuos. En el caso de otorgar los derechos a los individuos, los derecho-habientes individuales podían incrementar sobre unos recursos en principio constantes, en los momentos de aumento de la población. En los lugares donde las casas vecinales con derechos estaba limitado, al crecer la población, los sujetos derecho-habientes de las casas permanecen constantes y por tanto, se mantiene el número de perceptores sobre los recursos.

Las casas garantizan, en principio, una permanencia mayor en el lugar que las personas. Constituyen elementos reconocibles con el paso del tiempo y elementos identificables como los componedores de la Comunidad y sujeto de derechos en la Comunidad. Entramado que contribuye a la consideración de los vecinos sobre sus comunidades, como agrupación de unas determinadas casas, y no como conjunto social formado por los individuos de todo el territorio. Aunque como hemos dicho, además de que gestionan entre esas casas todo el territorio, teniendo en cuenta las propiedades de esas determinadas casas, más los montes que tienen en común sus vecinos, esa agrupación de casas abarca las propiedades del conjunto del territorio.

Por otro lado nos encontramos con las casas ubicadas en la jurisdicción de la Comunidad que no eran consideradas vecinales de la comunidad. Casas que no poseían esos derechos de vecindad y por tanto, sus habitan-

26. Estas proporciones podemos encontrar, para las casas de la Universidad de Zubieta en la escritura de reparto de tierras para plantar castaños de 1540 (escritura inserta en AGG/GAO, CO HM 164, Zubieta, s/f. Año 1755), y para las casas de la Universidad de Aguinaga de Usurbil, donde también hay "tres cuartos de casa", en la escritura de reparto de tierras baldías de 1568 (Escritura inserta en AGG/GAO, CO UCI 1681, 5 vto.-14 vto. Año 1677-8).

27. Repartos del sobrante (ACZ, Libros de Cuentas, nº 25, 26 y 27).

tes no eran vecinos sino habitantes, inquilinos, moradores, o arrendadores. Estas resultaban ser casas que había comprado la comunidad a antiguos vecinos y habían perdido sus derechos de vecindad; podían ser además casas construidas por el conjunto de la comunidad y que solía alquilar; o podían ser casas construidas en tierras de vecinos y por tanto, casas que estaban en la jurisdicción de la casa de ese vecino.

Como cabeza representante de estas comunidades contaban con un **jurado**. Constatamos para la primera mitad del siglo XVII que la “elección” de jurado se realiza mediante turno entre los dueños de las casas de vecindad en **Igueldo** y en **Zubieta**²⁸. No es propiamente una elección, sino que todos los dueños de casas vecinales ocupaban el cargo por un turno establecido entre ellos. El ejercer dicho cargo correspondía a los honores y privilegios de la casa de vecindad²⁹. Concretamente en la Comunidad de Zubieta el jurado denominado “jurado mayor” se rotaba entre las casas de jurisdicción de San Sebastián, y el “jurado menor” entre las casas de jurisdicción de Usurbil³⁰. Este sistema de turnos podemos encontrarlo en anteiglesias y cofradías territoriales de Vizcaya³¹, parece ser que menos en concejos de Alava³², y constatado en algunos concejos de Navarra³³. Asimismo se ha observado en lugares del Pirineo como en los siete valles

28. AGG/GAO, CO MCI 1480, fols. 1 rº- 3 rº. Año 1632. En la cercana Comunidad de Aguinaga de Usurbil lo constatamos para mediados de ese mismo siglo (AGG/GAO, CO MCI 1673, fol. 3 rº. Año 1649; AGG/GAO, CO LCI 1111, fol. 8 rº. Año 1643).

29. “(...) fue elixido por pascua de navidad proximo pasado en el oficio y cargo de jurado de comun acuerdo de todos los vecinos como dueño del solar de Balda y orixinario della y este derecho es propio del dicho solar en conformidad de la costumbre inmemorial que ay en el dicho lugar o población de Ygueldo (...)” (AGG/GAO, CO MCI 1480, fol. 37 rº. Año 1632). Un vecino de la Comunidad de Aguinaga de Usurbil indica ser “(...) esta acion y derecho propio de las casas y por turnos como esta provado (...)”. (AGG/GAO, CO MCI 1673, fol. 3 rº. Año 1649).

30. ARChV, Sección Pleitos Civiles. Serie Escribanía Lapuerta. Subserie Pleitos fenecidos. Sig. C 3155 / 4 - L 623. Años 1663-1681. Probanzas de Juan Martínez de Irarreta contra la Comunidad, testimonio de Francisco de Elgorriaga, fol. 19 vto; AGG/GAO, CO HM 164. Zubieta. Año 1755. ACZ, Libros de Cuentas nº 25, 26 y 27.

31. MARTÍNEZ RUEDA, F.: *Los poderes locales en Vizcaya...* pp. 64-65. ARREGUI, G.: *Funciones de la Cofradía en las anteiglesias...*, p. 355.

32. ORTIZ DE ORRUÑO, J.M: El régimen municipal alavés entre 1800 y 1876: continuidad y cambio, en *Jornadas de Historia Local* (San Sebastián, 1988). Cuadernos de Sección de Eusko Ikaskuntza, Historia-Geografía, nº 15 (1990), p. 224.

33. FLORISTÁN IMIZCOZ, Alfredo: *Historia de Navarra. III. Pervivencia y renacimiento (1521-1808)*. Temas de Navarra. Pamplona: Gobierno de Navarra, Departamento de Presidencia, 1994, p. 55. ZABALZA SEGUIN, A.: *Aldeas y campesinos en la Navarra Prepirenaica...*, p. 181.

de Labeda³⁴, en territorios de la cornisa cantábrica como barrios o colaciones de Cantabria³⁵, y su persistencia en las aldeas, lugares y barrios, que no son capital de comarca, de Galicia³⁶.

Las funciones del cargo del jurado consistían principalmente en llevar la administración anual, que rinde en las cuentas anuales junto con los vecinos residentes, y los "papeles" del archivo³⁷. Pero también ejerce de representante y cabeza de la Comunidad ante instituciones o particulares, debiendo de contar con facultades otorgadas por los vecinos, mediante poder ante escribano, cuando los asuntos requieren formar alguna escritura de compra-venta, censo, etc. Este otorgamiento de facultades nos muestra la existencia de un margen en cuanto a la capacidad de maniobra o de acción del vecino que en el año ocupa el cargo. Estaría limitado sobretodo en el ejercicio de autoridad, no sólo por el carácter anual del cargo, sino por la acción conjunta del resto de los vecinos³⁸.

El resto del aparato administrativo visible lo componían las **cuentas**, y las **asambleas y reuniones**. En los días de la formación de cuentas se procede al ajuste de la administración económica de la juradía del año anterior; el jurado en reunión con los vecinos da cuenta de las partidas de beneficios entrantes, principalmente por las rentas de los inquilinos más ventas de carbón, leña y madera, y de los gastos de la administración que ha llevado. Asimismo los vecinos ponen al día sus "deberes" y "haberés" con la Comunidad.

En cuanto a las reuniones y asambleas, sólo los considerados vecinos podían participar en ellas, mejor dicho, sólo los "representantes" de las

34. STAHL, Paul Henri: Las comunidades de montaña: Estructuras políticas, en *Cuadernos de Sección Antropología-Etnología* n° 17 (1998), pp. 142-143. Recoge ese dato junto con otros rasgos de la administración de BOURDETTE, Jean: *Annales des sept vallées du Labeda. Partie montagnaise de l'arrondissement d'Argèles (Hautes Pyrénées)*. Argelès-en-Labeda. Librairie J. Faure, 1898.

35. RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, A.: *Alcaldes y regidores. Administración territorial y gobierno municipal en Cantabria durante la Edad Moderna*. Santander: Institución Cultural de Cantabria. Ediciones de Librería Estudio, 1986, pp. 30-31.

36. LISÓN TOLOSANA, C.: *Antropología cultural de Galicia*, p. 115.

37. Así se observa en la documentación y principalmente en los Libros de Cuentas de la Comunidad de Zubieta, en la documentación de la Comunidad de Aguinaga de Usurbil (AMU, Libro de Cuentas de la Noble Comunidad de Aguinaga; AGG/GAO, CO LCI 1276, fol. 2 r°. Año 1655), y en otros testimonios para la Población de Igueldo (AGG/GAO, CO HM 165. Igueldo, fol. 1 vto-2 r°. Año 1765).

38. No son escasos los litigios entre el conjunto de los vecinos y su jurado, principalmente debido a que los vecinos obstaculizan el ejercicio del cargo a particulares con intereses que perjudican al resto de los vecinos.

casas de vecindad³⁹. Pero representantes de las casas que fuesen residentes en la Comunidad⁴⁰. Por lo tanto, sólo las representaciones de unas casas concretas participaban en la decisión y elaboración de acuerdos normativos sobre la gestión de la comunidad. Entre estos acuerdos destacan las disposiciones sobre la regulación de los aprovechamientos del monte.

Pero frente a esta organización interna y simple en apariencia, el entramado de las relaciones de la comunidades estaba vertebrado por normas, obligaciones y deberes propios de las vinculaciones sociales del Antiguo Régimen⁴¹. De esta forma, bajo una normativa “institucional” reguladora de la Comunidad que establecía unas diferencias entre unos vecinos privilegiados por derechos y unos habitantes discriminados, existía una práctica real en la vida diaria sujeta a unos deberes y costumbres entre patronos y clientes, entre familiares y afines, entre propietarios y arrendatarios, entre vecinos e inquilinos. A pesar de que el marco regulador de los acuerdos entre vecinos disponía que sólo los vecinos podían hacer uso de los aprovechamientos del monte, dentro los mecanismos de restricción se regularon cauces para que los no-vecinos pudiesen tener aprovechamientos en el monte⁴². Así como creemos que en las reuniones y

39. Son numerosos los testimonios aún de época contemporánea que nos indican como a reuniones o juntas de vecinos es convocada la casa y no sus individuos (LISON ARCAL, José C.: La casa oscense. en *Los Pirineos. Estudios de Antropología Social e Historia*. Actas del Coloquio Hispano-Francés (Casa de Velázquez, 22 y 23 de Octubre de 1981). Madrid: Casa Velázquez. Universidad Complutense, 1986, p. 19).

40. Se puede apreciar por los Libros de cuentas, cómo sólo aparecen un número determinado de vecinos, número menor al número de casas vecinales. Estos que aparecen son concretamente los residentes en el lugar. Ya se alude a principios del XVII para Zubieta e Igueldo, que solamente pueden ocupar el cargo de jurado los que son residentes en el lugar (AGG/GAO, CO MCI 1480. Testimonio de Thomas de Irigoyen, fol. 17 rº. Año 1632), y sólo los residentes en el lugar podrían participar en reuniones y en el gobierno del lugar en Igueldo a principios del XIX (AGG/GAO, JD IM 2/17/130. Carta del jurado de Igueldo. Año 1804).. Aunque este requisito cambiará en fechas posteriores.

41. IMIZCOZ BEUNZA, J.M.: Comunidad, red social..., p. 18 y pp. 28-29.

42. Así testimonios nos indican que algún habitante de casa no vecinal habría ejercido el derecho reservado a las vecinales de aprovechamiento en el monte. Por ejemplo, por “*estar todos los vezinos ha vien con el sobredicho le dejavan tener los dichos aprovechamientos y por estar casado con una hija de las casas avecindadas en dicha Comunidad (...)*” (ARChV, Sección Pleitos Civiles. Serie Escribanía Lapuerta. Subserie Pleitos fenecidos. Sig. C 3155 / 4 - L 623. Domingo de Chipito, fol. 11 rº, de las probanzas de 1680). Sobre los dispositivos en torno a la regulación y a la práctica real de los aprovechamientos, GONZÁLEZ DIOS, Estibaliz: El acceso al aprovechamiento de los montes comunales en comunidades rurales de Época Moderna, en *Propiedad pública y privada en los territorios de Vasconia*. III Symposium del Instituto de Derecho Histórico de Vasconia, San Sebastián, 11 y 12 de Diciembre del 2003 (En prensa).

asambleas, en las que sólo podían participar los dueños de las casas residentes en la Comunidad, habría alguna representación indirecta de los intereses de los no vecinos por medio de los mismos vecinos⁴³.

5. La inserción de la comunidad en la villa en época contemporánea

Sería extenso relatar los cambios producidos en el proceso que conocemos como la "Crisis del Antiguo Régimen", periodo de cambio, donde concurrieron las nuevas ideas de propiedad, la difusión de nuevas concepciones sobre el hombre, etc., y que provocaron el cambio de todo el aparato del Antiguo Régimen. Lógicamente todo ello afectará también a las comunidades que estudiamos. En este proceso de cambio, el sistema de organización más o menos autónoma de los cuerpos comienza a modificarse con el proceso municipalizador y uniformizador de la administración del Estado, reorganizándose las relaciones entre villas y comunidades.

A pesar de que en todas las comunidades rurales se había desarrollado una administración propia según sus costumbres locales como hemos señalado, la evolución de cada una de estas comunidades rurales en relación a la villa será diferente. Ya hemos indicado cómo en algunas se habían desarrollado sistemas de gobierno similares al de las Villas, en otras persistía con variaciones perceptibles una administración "vecinal". De la misma forma la respuesta ante ese proceso municipalizador y a las nuevas relaciones administrativas entre villa y lugares de los alrededores fue diferente. Mientras algunas comunidades protagonizaron intentos de segregación otras no renunciarán a su pertenencia a San Sebastián. El desarrollo de unas y otras actitudes en relación a la Villa parte principalmente de los intereses de los conjuntos sociales desarrollados en aquellas comunidades.

Entre las que mostraron tendencias segregacionistas encontramos los casos de Igueldo, de Alza, que tuvieron éxito por cortos periodos de tiempo⁴⁴,

43. Coincidimos con la apreciación de Sesmero Cutanda en que las relaciones de patronazgo, serían esenciales para comprender las decisiones de la comunidad y la organización política. (SESMERO CUTANDA, Enriqueta: La buena voluntad para vivir juntos. Campos y Ormaecheas, paradigma del engranaje vertical entre terratenientes y caseros. (Abandio, Vizcaya, ca. 1800-1877), en IMIZCOZ BEUNZA, Jose Maria (dir.): *Redes familiares y patronazgo: aproximación al entramado social del País Vasco y Navarra en el Antiguo Régimen (siglos XV-XIX)*. Bilbao: Servicio editorial. Universidad del País Vasco, 2001, p. 264).

44. Para el caso de Alza véase HERNANDEZ DEL CAÑO, María José: Dexanaciones y anexiones de Alza a San Sebastián (1821-1940), en *Hautsa Kenduz V. Donostiako Udala*, 1999, pp. 77-110, y AMSS, Secc. C / Neg. 5 / Ser. I / Lib. 1691 / Exp. 1. Documentación referente a la población de Alza. Años 1844-1847. Papeles sueltos. Para Igueldo, AMSS, Secc. C / Neg. 5 / Ser. I / Lib. 1691 / Exp. 2. Documentación referente al barrio de Igueldo. Años 1857-1879. Papeles sueltos.

y el caso de Aduna, que alegando razones administrativas⁴⁵ consiguió desvincularse de la Villa. Entre las comunidades que defendieron ser un barrio perteneciente a San Sebastián encontramos a los vecinos de la Comunidad de Zubieta, que dieron muestras de adhesión a la Ciudad cuando la Diputación dirigía circulares por separado a los lugares de San Sebastián como si fuesen pueblos separados de ella y asimismo cuando le exigían contribuciones por separado⁴⁶. Asimismo preferirán acogerse a la Ciudad de San Sebastián los vecinos de Zubieta que estaban bajo la jurisdicción de Usurbil. Estos realizaron la solicitud a la Diputación y siguió en otras instancias, si bien y pese a la intermediación de Fermin Lasala, el Consejo de Estado no dio lugar a la agregación⁴⁷. Otros vecinos de lugares también alejados y que podían alegar razones de tipo administrativo como Aduna, siguieron vinculadas a San Sebastián como las caserías de Landarbaso⁴⁸. La situación de otras comunidades cercanas al cuerpo de la Villa se traducirá en una práctica asimilación de tipo administrativo por parte del cuerpo de la Villa.

Por otro lado, los cambios padecidos en las organizaciones vecinales desde finales de la época moderna habían variado, no tanto su sistema de organización “institucional” interna, como su sentido y la concepción de sus vecinos sobre ella.

6. La reestructuración de las comunidades en sociedades

En la medida que aparecían nuevos valores, se fueron produciendo desestructuraciones en el antiguo marco organizativo de las comunidades rurales como naciendo otras realidades⁴⁹. En este proceso donde conflu-

45. AMSS, Secc. C / Neg. 5 / Ser. I / Lib. 1691 / Exp. 3. Documentación referente a Aduna. Años 1853-83. Papeles sueltos

46. Así podemos constatar en varias cartas de los jurados de la Comunidad de Zubieta enviadas a la Alcaldía de San Sebastián, fechadas entre 1818 y 1820, y entre 1828 y 1829 (AMSS, Secc. C / Neg. 5 / Ser. I / Lib. 1687 / Exp. 10. Documentación referente al barrio de Zubieta. Años 1818-1828. Papeles sueltos); Sobre las controversias producidas entre la Provincia y la Ciudad de San Sebastián a causa del envío de las circulares (AGG/GAO, JM 1/18/113).

47. AMSS, Secc. C / Neg. 5 / Ser. I / Lib. 1691 / Exp. 10. Documentación referente al Barrio de Zubieta. Papeles sueltos.

48. AMSS, Secc. C / Neg. 5 / Ser. I / Lib. 1691 / Exp. 9. Documentación referente al Barrio de Landarbaso. Años 1878 y 1892. Papeles sueltos. Escrito de los vecinos de Landarbaso a 20 de Mayo de 1878, que a pesar de tener que costear sus servicios por estar descuidados de San Sebastián, no quieren ser segregados.

49. FLORISTÁN IMIZCOZ, A.; IMIZCOZ BEUNZA, J.M.: La Sociedad navarra en la Edad Moderna..., p. 28 y pp. 43-48.

ieron diferentes factores, el debilitamiento de las antiguas relaciones y vinculaciones entre sus habitantes y la ruptura de los equilibrios tradicionales es tangible.

A las transformaciones internas producidas en estas comunidades se añadirá el golpe del proceso desamortizador. En este proceso, que conducirá a realizar una puesta al día en la definición de las titularidades de todo tipo de montes y propiedades, muchas comunidades de vecinos tomarán la decisión de repartir sus bienes⁵⁰. Esta decisión será un punto de inflexión en aquellas comunidades rurales que basaban su vecindad en torno a la casa, en las que se producirá una desestructuración de la antigua comunidad como órgano gestor. Serán los órganos creados desde la villa quienes se ocuparán de gestionar en la medida de lo posible esos lugares.

Así en el lugar de Zubieta y hasta la división de bienes en 1869, la administración seguirá recayendo en la organización vecinal de la Comunidad de Zubieta. Los terrenos y montes de ella serán considerados como bienes de los vecinos particulares, como venían haciendo desde fechas anteriores⁵¹. Tras dar las informaciones posesorias en el juzgado de San Sebastián⁵², las parcelas de los montes de la jurisdicción de la Comunidad serán inscritas en el registro del Partido de San Sebastián a

50. Sabemos que no fueron desacostumbradas las reparticiones y divisiones de montes en lotes o suertes entre los vecinos, en las aldeas de la parte occidental y cantábrica de Galicia, y en aldeas de las comarcas del Norte de Cantabria. Constatamos el proceso de reparto en la Comunidad de Zubieta para las fechas de 1868-1869. Por las fechas de 1861 y 1868 los vecinos de la Comunidad de Aguinaga de Usurbil harán gestiones para inscribir las partidas restantes de sus montazgos. Asimismo en 1869 consta la división de los montes entre los codueños del Lugar de Soravilla. Aunque no sea una comunidad vecinal, en la denominada Comunidad de Montes Francos de Hernani, resuelve y procede a dividir los montes en esas fechas de 1868 y 1869, entre los considerados derecho-habientes, "(...) *por el temor de que el Gobierno se apropiara los montes de la Comunidad (...)*" (Archivo Municipal de Hernani (AMH), C/ 5/ II/ 7. Junta de 3 de Febrero de 1868.). Aunque el proceso de reparticiones de los montes en el que contribuyen diversos factores, es más amplio, son muchas comunidades las que coinciden en dividir sus bienes en la década de 1860. Parece ser que a partir de esa década se mantuvo constante la alarma en las comunidades sobre la posibilidad de perder sus montes (BALBOA LÓPEZ, Xesús: Al margen de la ley. La defensa de los montes vecinales en Galicia (1848-1968), en DIOS DE DIOS, Salustiano; INFANTE, Javier; ROBLEDO, Ricardo; TORIJANO, Eugenia (coords.), *Historia de la propiedad en España; bienes comunales pasado y presente*, II Encuentro Interdisciplinar (Salamanca, 31 de Mayo - 3 de Junio 2000). Salamanca: Centro de Estudios Registrales, 2002, p. 482 y ss.).

51. ARChV, Sección Pleitos Civiles. Serie Escribanía Lapuerta. Subserie Pleitos fenecidos. Sig. C 3155 / 4 - L 623. Años 1663-1681. AGG/GAO, CO HM 164. Año 1755.

52. ACZ, Libro de Cuentas nº 27, cuenta de 1868 con fecha de 1869.

nombre de “*la Comunidad titulada de “Zubieta”*”⁵³. Son mencionados en el registro como interesados en la Comunidad, los propietarios de las antiguas casas de vecindad, y su participación en los bienes en orden a la acción correspondiente a su casa es al proporción establecida entre las antiguas casas de vecindad entera, media y cuarta. Tras la inscripción, los propietarios de esas casas se repartirán los montazgos en lotes⁵⁴.

Posteriormente pasarán de una mano particular a otras. Es con el reparto de bienes cuando se disolverá la Comunidad como gestora de la organización del lugar de Zubieta⁵⁵. Será la administración municipal de las villas de San Sebastián y Usurbil quienes deban de ponerse de acuerdo para elaborar un plan administrativo para Zubieta.

De esta forma, las organizaciones vecinales perdieron su función gestora para verse convertidas en sociedades de propietarios con intereses territoriales, y algunas han subsistido gracias a que en los repartos de bienes quedaron algunos sin repartir. Y las pedanías “instaladas” por la administración municipal se encuentran en la contradicción de gestionar un lugar en donde su capacidad de maniobra es mínima, pues desde los antiguos pertenecidos de cada casa, al monte repartido en lotes, la práctica totalidad del territorio está en manos de particulares.

Estas sociedades de propietarios se mantienen hoy compuestas por los dueños de las antiguas casas vecinales, al punto de que entra a formar parte

53. Se inscriben las partidas de los “*montes de la jurisdicción de la Comunidad de “Zubieta”, Barrio dependiente de la Villa de Usurbil*”. De esta forma comprendemos cómo en la carta del Alcalde Pedáneo de Zubieta, José Antonio de Astiazaran, a San Sebastián a 22 de Octubre de 1878, informa que los montes de los vecinos de Usurbil (se entiende que vecinos de Zubieta jurisdicción de Usurbil) son de jurisdicción de San Sebastián (AMSS, Secc. C / Neg. 5 / Ser. I / Lib. 1691 / Exp. 10. Documentación referente al Barrio de Zubieta. Papeles sueltos).

54. Pago por los gastos por la reunión de 11 de Febrero de 1869, que se celebros con objeto de tirar a suertes los lotes, y de los gastos de la reunión general de 4 de Mayo de 1869 para firmar las escrituras correspondientes a cada suerte (ACZ, Libro de Cuentas nº 27, cuenta de 1869 con fecha de 1870). Escritura de distribución de los bienes inmuebles. Usurbil, 4 de mayo de 1869. (ACZ, Caja 13 / Exp. 419).

55. Así se advierte en la carta del Alcalde Pedáneo Martín Felipe de Aliri, dirigida al Alcalde de San Sebastián; “(...) *debo manifestarle que las atenciones públicas de esta localidad han venido cubriéndose hasta el día a expensas de la Sociedad titulada “de propietarios de Zubieta” sin haber contribuido en nada para ellas, directa o indirectamente sus habitantes en particular. (...) Como las propiedades que dicha sociedad disfrutaba en división están próximas a ser distribuidas o particularizadas, empero van a recaer a resultados sobre el municipio dichas atenciones por la sencilla razón de que siendo hasta extraños o de fuera de la población muchos de los interesados en aquellas no querrán prestarse al servicio que antes cubrían voluntariamente.- El municipio va a verse, por lo mismo, precisado a arbitrar recursos para cubrir las (...)*”. (AGG/GAO, JD IT 575 p. 6. Febrero de 1869).

de la sociedad quien sea el dueño de la casa, y si alguna casa se vende, entra el nuevo dueño. El nuevo dueño o dueños, porque muchas casas han quedado en varias manos debido a los sistemas de herencia actuales, contribuye en gastos y beneficios en los asuntos de estas sociedades, en función de la acción adjudicada a su casa. Sigue existiendo por tanto, la diferenciación entre unas casas consideradas componedoras y representadas en esos órganos vecinales mientras que otras no son consideradas de la comunidad de propietarios.

Con el paso del tiempo, cuando ya las antiguas casas vecinales son pocas en relación al número de casas de nueva construcción, y cuando los bienes repartidos entre los vecinos se hayan dividido y pasado a manos privadas de personas ajenas a los antiguos vecinos, se reafirma entre los propietarios la consideración de una Comunidad como institución o sociedad formada por unas determinadas casas del lugar y no como territorio. Perdiendo además, la perspectiva sobre la comunidad rural que formaron en época moderna.

EL PROYECTO DE PEDRO IGNACIO DE LIZARDI PARA LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SAN SEBASTIÁN EN 1773

María Isabel ASTIAZARAIN ACHABAL

En 1998 dimos a conocer los diferentes planes que se realizaron en el siglo XVIII para mejorar el puerto de San Sebastián¹. El proyecto de ampliación de las dársenas del puerto fue la consecuencia lógica del incremento de la actividad económica en el último tercio del siglo; como también lo había sido el Camino Real comenzado en 1760 bajo la dirección del arquitecto Francisco de Ibero, permitiendo con sus buenos firmes, mayor anchura y excelentes trazados de nuevos puentes; posibilitando un mejor y más rápido tránsito humano y de mercancías². Las personas y sobre todo los productos, una vez llegados a la ciudad debían evacuarse hacia ultramar, a la vez que se recibían por esta vía los procedentes del exterior, con lo que se dinamizaba el comercio. Además también se pensaba hacer otro camino real desde Aragón, lo que redundaría sin duda en un aumento del comercio con la zona pirenaica. De esta época, cuando se planteaban significativos cambios en el puerto, es la importante construcción de la iglesia de Santa María de San Sebastián, financiada por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, con los beneficios obtenidos por el comercio marítimo, fundamentalmente con las colonias americanas³.

Al ser los navíos del comercio americano de superior tonelaje, necesitaban un mayor calado en las dársenas portuarias, así como una superior

1. ASTIAZARAIN ACHABAL, María Isabel: *El Consulado de San Sebastián y los proyectos de ampliación de su puerto en el siglo XVIII*. Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra, Col. "Monografías", núm. 46. San Sebastián 1998.

2. ASTIAZARAIN ACHABAL, María Isabel: *La construcción de los Caminos Reales de Gipuzkoa en el siglo XVIII*. Diputación Foral de Gipuzkoa. San Sebastián 1995.

3. ASTIAZARAIN ACHABAL, María Isabel: *La iglesia de Santa María de San Sebastián*. Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra, Col. "Monografías", núm. 13. San Sebastián 1989.

amplitud en las zonas de atraque y abrigo. Casi todos los puertos de España se reestructuraron y ampliaron en la segunda mitad del siglo; siendo estos proyectos llevados a cabo por los Ingenieros de Marina, cuerpo creado en 1770 como consecuencia de las ordenanzas generales de 1768; que impulsaron la modernización del ejército, recibiendo este cuerpo misiones anteriormente encomendadas a los Ingenieros Militares⁴. En estos años el puerto más importante del litoral guipuzcoano era Pasajes, donde existían los Astilleros del Rey en la banda de San Pedro, que dependía de la capital, y en él atracaban los navíos de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, cuya historia conocemos en profundidad⁵. Pues bien, a pesar de existir otras posibilidades, para permitir la llegada de navíos de gran tonelaje a Guipúzcoa, se decidió la ampliación del puerto de San Sebastián y no el de Pasajes.

Las obras portuarias en San Sebastián

Serapio Múgica fechaba las primeras edificaciones portuarias de la ciudad en 1440 durante el reinado de Juan II, y en el conocido plano de 1552 se puede ya observar la estructura de tres caños muy pegados al recinto de la ciudad, como pudimos apreciar en las obras que se realizaron en el puerto en 1990, donde el Cay Mingancho estaba a escasos seis metros de la muralla (Lámina nº 1). Las obras de mejora se llevaron a cabo a finales del reinado de Felipe II, a punto de concluir el siglo XVI, mereciendo la atención de Felipe III en su visita a la ciudad en noviembre de 1615, cuando acompañaba a su hija Ana de Austria en su desposorio con Luis XIII de Francia; pidiendo el mismo rey que se le enviaran detalles con el fin de que “sirviese de regla para la fábrica que se iba a levantar en Gibraltar”. Estas obras se reflejaban en el plano de Pedro Paelear Fratrín, realizado en 1634, apreciándose ya en este momento un cuarto caño, el Cay de Arriba. Las obras portuarias siempre corrieron a cargo del Consulado de San Sebastián, de fundación tardía respecto a otros, ya que se comenzó a gestionar en 1680, y se erigió por Real Cédula dada en Madrid, el 19 de septiembre de 1682. Podemos apreciar los diferentes proyectos que se fueron realizando a lo largo del tiempo por los diferentes planos que nos han llegado: el de Hércules Torrelli en 1723, otro de Isidro Próspero de Verbom fechado en 1726 y uno anónimo de 1734; también el atribuido al Cuerpo de Ingenieros Militares de aproximadamente 1740, el de Juan Bernardo de

4. CAPEL, Horacio; SÁNCHEZ, Joan Eugeni; MONCADA, Omar: *De Palas a Minerva*. p. 187. Madrid 1988.

5. GÁRATE OJANGUREN, Monserrat: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Instituto Dr. Camino de Historia Donostiarra, Col. “Monografías”, núm. 31. San Sebastián 1990.

Frosne de 1744 y el de José de Arana, supervisado por Felipe Crame de 1760⁶. Todas estos planes fueron proyectados por autores hasta ahora desconocidos, pero que sin duda eran ingenieros militares, estructurados como cuerpo en 1710⁷.

La ampliación del puerto se comienza a gestar en 1770. Esta se promovió a partir del hecho de que en este año el Consulado trataba de traer la flota de la Compañía Guipuzcoana de Caracas de Pasajes a San Sebastián, mediante el argumento –aceptado por la Compañía– de que supondría un ahorro económico y otras ventajas adicionales. La dirección de esta institución se había trasladado a Madrid en 1751 y como no tuvo ninguna junta general entre los años 1766 y 1772, durante estos años no se tomaron decisiones sobre el traslado⁸. Otro aspecto que influyó en la decisión de proyectar una ampliación del puerto, fue la presentación a la Junta General de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País de 1771, del proyecto del “Restablecimiento de la Marina”, mediante la creación de la Escuela de Náutica, proyectada por la Ilustre Casa de Contratación, y Consulado de San Sebastián⁹.

El 31 de diciembre de 1772, se realizó la Junta General del Consulado para la elección de nuevos cargos. Como Prior se eligió a Francisco Ignacio de Goicoechea y como Cónsules a José Domingo de Huici y Juan José de Mendinueta; nombrando éstos a cinco Consultores. Entre Prior, Cónsules y Consultores, un total de siete personas, formaban la Junta de Consultores. Estos se reunieron tres veces en enero y una en febrero de 1773, mes en el que se realizaron dos Juntas Generales de Comerciantes. No disponemos de las actas respectivas, pero sin duda, se plantearía y argumentaría el tema de la mejora del puerto en ellas. Previamente a las dos reuniones generales se congregaron los consultores el mes de marzo cuatro veces; sin duda en este tiempo estaban ya perfiladas las líneas maestras del importante plan de la dársena.

Los Consultores tomaron contacto con el arquitecto Pedro Ignacio de Lizardi para que desarrollase el diseño de la ampliación del puerto. Pedro Ignacio había nacido en Asteasu el 10 de diciembre de 1709¹⁰, era hijo

6. ASTIAZARAIN, 1998, Láminas 2 a 9, pp. 17-23.

7. CAPEL, Horacio y otros: *Los ingenieros militares en España en el siglo XVIII. Repertorio biográfico e inventario de su labor científica y espacial*. Barcelona 1983.

8. BASTERRA, Ramón de: *Una empresa del siglo XVIII. Los Navios de la Ilustración. Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y su influencia en los destinos de América*, p. 74. Caracas 1925.

9. *Extracto de las Juntas Generales celebradas por la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*. Reed. de la Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, tomo IV (1771-1773), p. 47. San Sebastián 1985.

10. Archivo Diocesano de San Sebastián. Asteasu. Libro de Bautizados nº 1, f. 1.

del arquitecto José de Lizardi y de María de Arbe. Sabemos que con dieciséis años de edad trabajó treinta y tres días en el Santuario de Loyola, a las órdenes del arquitecto Ignacio de Ibero, que era buen amigo de su padre; y deseando éste sin duda dar una mejor formación a su hijo lo envió a la Corte; después colaboraría con su padre en otras obras. En los años siguientes a 1750 hubo una gran demanda de canteros con destino a los arsenales de El Ferrol, contabilizándose en 1753 unos 300 canteros y 500 carpinteros de los términos de Asteasu, Larraul y Soravilla, que marcharon a trabajar allí¹¹. Sabemos que Lizardi tenía su residencia desde 1750 en El Ferrol y pasó por San Sebastián porque se le había destinado al proyecto de los caminos reales de los Pirineos. En sus más de dos décadas de permanencia en El Ferrol, trabajando en el Arsenal, nuestro arquitecto aprendió allí las técnicas de las obras hidráulicas, iniciadas ese mismo año por el matemático y marino Jorge Juan, sobre un proyecto de Cosme Álvarez de 1747. Le siguió en la dirección del Arsenal ferrolano el ingeniero francés Francisco Llobet y fue sustituido por Julián Sánchez Bort en 1762, que dió las trazas definitivas para el Arsenal, que todavía hoy contemplamos. La obra era de gran envergadura, y a la vista de un contrato prolongado, el 15 de junio de 1751 Pedro Ignacio escribió una carta desde El Ferrol, pidiendo que se le dieran a su mujer 6.000 R.V. para viajar con su familia a esa ciudad, recibiendo María Ignacia de Arzallus 3.000 R.V. en julio, de sus haberes en la construcción de la iglesia de Santa María. Su ausencia de Guipúzcoa fue prolongada y sabemos que el 7 de abril de 1759 vendía la casa que tenía en Azpeitia, habiendo fallecido por estas fechas su mujer.

La personalidad de Pedro Ignacio debió de ser bastante especial y conflictiva, pues además de tener problemas en Aranjuez, San Pedro de Bergara y San Bartolomé de Elgoibar, se los creó a su padre, a quien planteó un pleito en 1746. Y también a los herederos de su compañero de obra en Santa María, el maestro cantero Juan Bautista de Inchausti, con los que mantuvo otro en 1749; y no estando este litigio resuelto antes de marcharse a El Ferrol, dio poder para que se siguiera el 20 de noviembre de 1750.

La presentación y aprobación del proyecto de Lizardi

El 9 de junio de 1773 Lizardi presentó el plan y presupuesto para su aprobación al Comandante General de la Provincia, marqués de Basecourt, quien lo transmitió al Ingeniero Jefe Carlos Agustín Giraud, suministrando éste un informe favorable. Obtenida la aprobación de la autoridad, se

11. Archivo General de Guipúzcoa. Protocolos Tolosa. IPT, P. 1.763, ff. 301-313.

celebró el 1 de julio una Junta General de Constituyentes del Consulado. Este momento sería posiblemente, el punto de partida de la decisión formal, de ejecutar el plan bajo unos costos determinados. Fue presidido este acto por el Prior, y asistieron los dos Cónsules, el Síndico y otros veinte constituyentes. La Junta sirvió para actualizar la información a los asistentes, con la lectura de los acuerdos que había llevado a cabo la Junta de Consultores. También se hizo referencia, a la carta enviada al marqués de Basecourt y su contestación favorable al diseño de Pedro Ignacio de Lizardi; y al informe enviado por el Ingeniero Jefe Carlos Agustín Giraud. Asimismo se notificó, según la comunicación del 25 de junio, el apoyo a la construcción de la Dársena de un constructor y varios pilotos y capitanes de barcos, de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas¹².

Resultaba conveniente la ejecución de las obras, de acuerdo con las opiniones manifestadas y recogidas por el Prior, y en virtud de los factores siguientes: porque aumentaría la entrada de navíos de porte mayor, sobre todo los de la Compañía Guipuzcoana de Caracas; incrementándose los ingresos por el derecho de la Avería. También porque durante varios años, el Consulado no tendría gastos de reparación de muelles. Además, aunque se necesitase hacer una subida en el porcentaje del derecho de Avería, que se fijaba en el medio por ciento, quedaría para los comerciantes y para el común mayores ganancias por el aumento de las transacciones. Incluso el comercio se incrementaría si se efectuaba el camino Real, que se esperaba hacer desde los Pirineos hasta Villafranca; por la comodidad que supondría el puerto para la conducción de árboles, tablazón, y otros materiales de maderamen necesarios para la construcción de los Reales Vageles. Asimismo se sumaría el tráfico comercial que se hacía del Reino de Aragón con Cádiz, desde el puerto de Barcelona. Por otra parte, con la Dársena se evitarían los frecuentes naufragios, por lo que se perdían cada año de uno a dos navíos con su tripulación. Hay que decir, que a pesar de los medios existentes, y aún a costa de los crecidos gastos que se ocasionaban, no se lograba en muchas ocasiones dar el debido socorro en tiempos borrascosos; teniendo que esperar ancladas con gran riesgo, las embarcaciones que llegaban en baja mar. También se tuvo en cuenta que si alguno de los muchos navíos que llegaban con géneros nobles, de Amsterdam, Londres o Cádiz, se perdía, importaba más su costo que el que tendría la Dársena. Finalmente terminaba asegurando que esta obra sería provechosa para el Estado y la Causa Pública, pues así lo habían dado a entender los expertos antes citados.

Por último, en cuanto a la financiación, la propuesta del Prior se inclinó porque la ejecución de la obra se hiciera a costa de los Fondos,

12. Archivo General de Guipúzcoa. Corregimiento. Civiles Elorza, leg. 178, pp. 82-83v.

Derechos de Avería, Haber, y Rentas pertenecientes a la Casa y Consulado, obteniendo previamente el permiso de S.M.

Como Comisionados de la Dársena en esta junta de 1 de julio se nombraron al Prior Francisco Ignacio de Goicoechea y los que le sucedieran en el cargo, al Cónsul José Domingo de Huici, José de Guruceaga, Juan José Vicente de Michelena, Juan José Ibáñez de Zabala y Juan José de Goicoechea. Ellos serían los encargados de llevar adelante la ejecución del plan, recibiendo para ello poderes especiales hasta su perfecta conclusión. Se previó también que en caso de alguna discrepancia o empate de votos, se convocaría Junta General de Comercio, ejecutándose lo que se resolviese en ella. Además, antes de finalizar esta reunión, se pediría a los seis Comisionados que buscasen los medios posibles para la efectiva planificación de “una torrecilla, y farol con luz”, en el castillo u otro paraje más adecuado; que sirviera de señal o guía, a las embarcaciones que se acercaran de noche al puerto. Por tanto se apuntaba la necesidad de un faro, que no estaba incluido en el proyecto de Lizardi.

Contenido del plan de Lizardi

Pedro Ignacio de Lizardi presentó más que un plan completo, un plano con un ajuste del coste. El Presupuesto lo dimos a conocer en el ya citado estudio monográfico, pero no el plano, no encontrado en aquel momento; sin embargo la insistencia en la búsqueda ha dado frutos cinco años después de publicar aquel trabajo, encontrándolo en la Biblioteca Nacional.

El proyecto de Lizardi es de gran formato, realizado en tinta negra, con aguadas en verde, sepia, carmín y gris (Lámina nº 2)¹³. Tiene una curiosa mezcla de planta y perspectiva de la ciudad, y una leyenda en la parte inferior derecha con el encabezado siguiente: “Plano del Puerto y Concha de la Ciudad de San Sebastian, con expresion desus Muelles antiguos, los nuevos, que se proyectan construir para ampliar la Darsena, con suficiente fondo de Agua para navíos grandes, mediante admite el terreno profundar cuanto se quiera, no obstante, que el Presupuesto que acompaña, se ha hecho con atencion a 12. pies de Agua a vaxa-mar de mareas vibas: Ygualmente se à practicado el Fondeo de su fondo en la misma Concha, por pies españoles a la maior variante”.

A continuación viene la explicación, que se enumera de la siguiente manera:

13. Biblioteca Nacional. GM, M-XLIII/42. Cat. 1.457. Mide 133,8 x 105,5 cm. Escala ca 1:300. 50 varas castellanas = 14,3 cm.

1. Entrada al Puerto, y su Concha.
2. Monte del Castillo de la Mota.
3. Ysla, y Hermita de S.^{ta} Clara.
4. Boquete entre el Monte Yeldo, y S.^{ta} Clara.
5. Muelles Antiguos.
6. Camino que guía al Muelle del mar, y torre.
7. Torre en donde se enseña la Nautica.
8. Puerta dela Guardia, y Salida del Muelle a la Ciudad.
9. Calle, y Casas del Pueblo.
10. Muelle nuevo, y su Martillo.
11. Entrada de los Navíos a la Darsena.
12. Darsena, y Deposito de los Navíos.
13. La Ciudad, con sus Templos, y Edificios.
14. Perfil cortado del nuevo Muelle, figurando con su Martillo de frente, y significado por la Linea de puntos A. B.
15. Pleamar.
16. Vajamar.
17. Muelle, y Rampa sobre la cabeza de la Darsena, con disposicion bastante para formar sobre el Almacenes.
18. Costa, y Monte que sigue para Yeldo.
19. Arenal, que queda en descubierto a bajamar.
20. Castillo de Mota.
21. El combento delas Monjas del Antiguo.
22. Casas de havitacion de labradores.
23. Peñascos.
24. Juncales.

Se añade a la descripción de los puntos señalados, dos apartados con letras:

- C. Altura de Agua, que ai en la actualidad a mar vaja a la entrada, y boquete de la Concha entre los dos Martillos, que es de 11. Pies, y puede hacerse según permite el terreno hasta 18, y más en caso necesario.
- D. Concha en donde se denota por Cuaumos el fondo, o altura de Agua, que tiene a la vaciante de mareas vibas, medido por pies españoles.

Debajo de su firma Pedro de Lizardi (omite el Ignacio) pone la siguiente Nota:

“Que los 12. pies de fondo que contiene este Plano, està resuelto sean 18. En Marea baja”.

Este plano y vista de la ciudad es un importante documento, y resulta necesario analizarlo en profundidad, por ello para mejor entendimiento dividiremos su estudio en varios apartados o zonas, efectuando una observación detenida de estas áreas, mostrando de forma paralela fotográficamente su estado actual. Ampliamos además su reproducción gráfica en detalle,

pues el plano da testimonio de otros aspectos de interés, no solo por el conocimiento de la dársena sino de la fortificación, fisonomía de la ciudad, Isla de Santa Clara, y Monte Igueldo.

Parte izquierda del monte Urgull

La parte izquierda del monte Urgull (Lámina nº 3), muestra en primer término y casi pegado al monte el edificio del Consulado, que actuaba como almacén y Escuela de Náutica, creada por iniciativa de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País en 1771, como Lizardi indicaba, y que hoy ocupa el Museo Naval.

A la derecha de este edificio estaba el gran torreón que todavía se conserva, (Lámina nº 4) del que partía hacia la derecha la muralla trazada por el ingeniero de Felipe II, Tiburcio Spanochi, posteriormente ampliada por la izquierda según nos muestra el plano. Hoy la muralla tiene casas adosadas, pero es perfectamente identificable la zona original junto al torreón, con una escarpa o pendiente que se va a lo largo de ella al subir hacia el monte perdiendo, hasta hacerse vertical. En el lado más occidental aparece la fortificación con sus garitas de vigilancia y los diferentes puntos donde se situaban las baterías de artillería del lado de la ciudad, en disposición triangular a barbata, es decir, con un parapeto y derrame continuo, por encima del cual disparaban las piezas de artillería, siendo buenos ejemplos de ellas la batería del Suroeste, en la que posteriormente se abrieron dos troneras por el lado de la ciudad (Lámina nº 5), y la que está debajo de la batería del Gobernador (Lámina nº 6). El perfil defensivo que vemos hoy, comienza a la izquierda con la batería de la Damas, que también mostraba el plano, pero está muy modificado.

En cuanto al castillo edificado sobre base roquera, cuya vista en alzado no aparece en los planos militares de la época, nos muestra en el plano de Lizardi su alto núcleo central o macho circunvalado por una muralla (Lámina nº 7) con seis troneras y anchos merlones, garitas y cuartel (Lámina nº 8). También se dibuja en el plano la puerta de entrada (Lámina nº 9); esta es simplemente una apertura en forma de arco de medio punto, en la que se destacan las dovelas, subrayándose por medios cubos circulares.

Parte derecha del monte Urgull

La parte derecha del monte está más simplificada (Lámina nº 10), presentándonos la batería del Mirador que batía la zona de la desembocadura del río Urumea; ésta disponía de entrada, en la actualidad ampliada con una defensa exterior, de arco de medio punto con impostas, enmarcadas por

pilastras fajeadas de gusto serliano, provistas de capitel, basa y plinto (Lámina nº 11). Desde esta batería se disparaba por unas anchas troneras que podemos ver en la actualidad. Igualmente podemos observar que el plano simplifica la perspectiva, porque la batería en realidad está muy alta respecto al mar (se hizo otra batería más baja) (Lámina nº 12).

El conjunto de la ciudad

Circundada y constreñida por la muralla, el diseño de Lizardi nos muestra una ciudad de forma aglomerada (Lámina nº 13), excepcionando el trazado nítido de la calle de la Trinidad, hoy 31 de agosto, la única que se libró de las llamas en 1813. Muestra a la izquierda y en alto el convento de Sta. Teresa, y comenzando la calle la iglesia de Sta. María que se inició también con el diseño de Pedro Ignacio de Lizardi, aunque la fachada fue ejecutada en tiempo de Francisco de Ibero, la que dibuja de una manera muy simple y esquemática. A esta edificación le siguen otras casas, el colegio de Jesuitas, otro grupo de viviendas y el convento de S. Telmo.

Espacio comprendido desde Sta. Clara al monte Igueldo

Al destacar Lizardi los edificios significativos, no se olvidó del convento de monjas del Antiguo, situado sobre el pico de Loreto, San Bartolomé (Lámina nº 14), ubicado en el lugar donde hoy se levanta el palacio de Miramar; ya que era el monasterio más antiguo de Guipúzcoa, cuyo primer documento conocido es una bula de Inocencio IV de 1250¹⁴. En su planta se distingue un gran edificio cuadrangular que incluye un patio central, posiblemente las habitaciones monacales con vistas al claustro, y adosado en uno de sus lados el templo; rodeando el conjunto otras pequeñas viviendas o dependencias secundarias. Al final de la playa de Ondarreta, se divisa Igueldo, mostrando la costa y el riachuelo de Añorga, también denominado de la Antigua, que se cubrió posteriormente.

El proyecto de Dársena

Los seis muelles o cays que existían y Lizardi denomina antiguos, no los identifica por su nombre y los numera todos con el número 5 (Lámina nº 15). El más largo, que salía de la puerta de la guardia o entrada del puer-

14. VIVES, Gabriela: *Catálogo de los documentos del archivo del Monasterio de San Bartolomé de San Sebastián*. Grupo Dr. Camino de Historia Donostiarra, nº 17, San Sebastián 1991. Más sobre este convento en ASTIAZARAIN ACHABAL, María Isabel: "El Retablo del Convento de San Bartolomé de San Sebastián". BEHSS, Vol. 28 (1994), pp. 101-131.

to a la ciudad (nº 8 en el plano), se llamaba **Cay Buru**; se desarrollaba a base de un primer tramo casi perpendicular a la muralla del mar, inclinándose luego hacia el interior, expresándose de por Lizardi de forma punteada en el plano, puesto que planificaba eliminarlo. El siguiente muelle hacia el interior corría paralelo al anterior y era muy pequeño, denominándose **Cay Mingancho**. Le seguía, uno más alargado y paralelo al “Camino que guía al Muelle del Mar”, esto es el contiguo a la falda del monte, se trataba del **Cay Erdi**. El más largo que llegaba al edificio del Consulado y seguía hasta el último era el **Cay Mingancho del Norte**. Mostrado por medio de puntos, pues también planeaba eliminarlo, era el **Torreco Caya**, que se iniciaba al frente del edificio del Consulado. Y por último, más al exterior, donde terminaba el Mingancho del Norte, de mayor anchura que los anteriores por estar más batido por el mar, estaba el **Cay de Arriba**; que mantenía y alineaba con él el nuevo muelle, iniciándose en el baluarte de San Felipe. Rotulada en el sentido inverso al plano, la escala en varas castellanas, la situaba en el centro de la dársena.

El nuevo muelle contaba, con dos rampas dobles de bajada para acceder a las embarcaciones, y su martillo en la entrada también con rampa doble; muestra en la sección nº 14 el perfil cortado del nuevo muelle, figurando con su martillo de frente, significándose por la línea de puntos A. B. (Lámina nº 16), indicando la escala debajo. Este muelle se plantea en piedra de sillería, sin mostrar escollera, con mayor anchura en la parte inferior. Indica en el punto C que la altura del agua en la entrada de la dársena era en bajamar de 11 pies, y podía hacerse según permitía el terreno hasta 18, y más en caso necesario. En la nota bajo su firma indica Lizardi “Que los 12 pies de fondo que contiene este Plano, està resuelto sean 18”, ésto en marea baja.

En la documentación que adjuntaba y en su día publicamos, en un breve preámbulo indicaba que el cálculo se había hecho para tener doce pies de agua en baja mar en toda la Dársena, donde en aquel momento la mayor parte de ella quedaba en seco, con el consiguiente peligro de averías en las embarcaciones.

Lizardi dividió el presupuesto en ocho partidas. La primera trataba de los cajones para la cimentación. Estos se harían de madera de haya, calafateados con estopa en las uniones de las tablas “chufadas con brea”. Valoraba en otra el coste del relleno de los cajones, que se efectuaría con cal y canto de la mejor calidad, revistiendo de sillería los ángulos de cada uno, efectuando los frentes de mampostería. La siguiente partida comprendía, el presupuesto de los maciceros de mampostería de los murallones, desde la superficie alta de los cajones. Se refería la cuarta partida a la sillería labrada a pico y cincel, la cual montaría a soga y tizón. Un importe supe-

rior a la tercera parte de la partida anterior, se dedicaría al betún o “zulaque” para chufar las juntas de la sillería.

Además de las cinco partidas, propiamente constructivas, dedicaba en la sexta una cantidad a dos pontones con sus cucharas y utensilios para limpiar el fango. También valoraba las demás embarcaciones planas, como gánguiles y otras que serían necesarias para la obra arquitectónica. El último apartado trataba de la excavación y transporte del fango, que se drenaría hasta una profundidad de doce pies.

El total del plan ascendía a 3.151.100 R.V. Sin embargo, se apostillaba que si se pensase traer los navíos de la Compañía de Caracas, sería necesario hacer el fondo de por lo menos 18 pies, lo que supondría un incremento de 1.575.000 R.V., y haría un total de 4.726.100 R.V.¹⁵. Pedro Ignacio terminó el presupuesto el 4 de junio de 1773 y el día 9 lo presentó a las autoridades competentes.

La aprobación real

Se solicitó el mes de julio al rey Carlos III la autorización real, con tres argumentos: en primer lugar se esgrimió la poca seguridad para las grandes embarcaciones y mercancías, la de aprovechar las ventajas que ofrecían para el comercio los nuevos caminos que enlazaban con Alava; y que la financiación se haría por cuenta del Consulado. Apenas un mes después, el Rey aprobó dio el visto bueno al proyecto en La Granja. Finalmente el representante del Consulado en la Corte, el marqués de Irlanda, les envió la Facultad Real, indicándoles que S.M. además de aprobar el proyecto, le había dado su real protección, por lo que les pedía se hiciera con la mayor brevedad. El plan quedaba en la Secretaría de Estado y el marqués pedía que Lizardi hiciera una copia para él.

Resulta extraño que el plano que nos ha llegado, sin las condiciones de Lizardi, no estuviera en la sección de Estado del hoy Archivo Histórico Nacional, lo que supone que tal vez el expediente se perdiera y el plano hoy existente fuera el enviado al marqués de Irlanda. El encontrado procede de la Real Librería, después Biblioteca Nacional, fundada en 1711 por Felipe V. Éste la ubicó en las inmediaciones del Alcázar Real y mandó dotarla con los libros que había traído de Francia y los que se conservaban en el Alcázar con el nombre de Biblioteca de la Reina Madre. Por R.O. de 1713 se dispuso que un ejemplar de todo libro que se imprimiera en el Reino, se debía pasar a ella; después se incorporaron a ella diferentes bibliotecas.

15. Archivo Municipal de San Sebastián. Sec. E, Neg. 6, Lib. II, Exp. 1, Doc. 1.

El planteamiento para la ejecución de las obras

El Consulado consideró que Pedro Ignacio de Lizardi como diseñador del plan, debería dirigir la obra, y para ello pidieron al Rey que les concediesen el traslado a San Sebastián del arquitecto. Lizardi que estaba en aquel momento destinado a “foronear” el plano de los nuevos caminos, proyectados para el transporte de arboladuras de los navíos de la Real Armada desde los Pirineos. El Rey autorizó el traslado de Lizardi para dirigir la obra, una vez obtenido el permiso del ministro Julián de Arriaga, Consejero de Estado y del Despacho Universal de la Marina e Indias.

Pero al intervenir el Ministro, dió su parecer indicando que para esta importante obra sería más apropiada la dirección de Julián Sánchez Bort por “ser éste de los más hábiles de los que se conocen en este arte, como lo ha manifestado en el tiempo que ha dirigido la construcción de los muelles y demás edificios que el Rey ha hecho en el departamento del Ferrol”. Los Comisionados pidieron que Sánchez Bort pasase por la ciudad a conocer el plan, y comprobar las máquinas y materiales que Lizardi consideraba precisas, y les comentara las dificultades que encontraría el arquitecto vasco en su construcción. A través de este testimonio, queda claro que éstos pretendían una mayor información sobre el plan de la que poseían a través del brevísimo presupuesto de Pedro Ignacio; pues eran conscientes de la dificultad de la obra. Lo que nos hace pensar que la elección de Lizardi se había tomado con excesiva urgencia, por lo cual el proyecto contaba con algunas lagunas y estaba carente de un soporte aclaratorio.

En esta época Bort estaba en Cartagena y al pasar por la Corte camino de El Ferrol, se le pediría que fuera a San Sebastián para hablar sobre el proyecto. De este ingeniero hidráulico sabemos que nació en Cuenca en 1725 y que estudió matemáticas y maquinaria en la Universidad de Orihuela, donde pudo adquirir experiencia en las obras que se estaban realizando sobre el río Segura. Llegó a la Corte en 1747, nombrándole al siguiente año arquitecto hidráulico de las Reales Obras de Madrid. En 1751 fue enviado a varias cortes para ampliar conocimientos, visitando París, Bruselas, La Haya y los puertos más importantes de Francia, Flandes y Holanda, regresando en 1752. Tras dar cuenta de su comisión, formó distintos proyectos de canales, hospitales y hospicios. Ese mismo año Fernando VI creaba la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando y Bort fue de los primeros alumnos. Al año siguiente consiguió en este organismo el segundo premio. Su estancia en la Academia fue breve, ya que en 1754 se marchó a La Coruña para trabajar en el Arsenal de El Ferrol, a las órdenes del ingeniero francés Francisco Llobet. A los ocho años de su llegada al Arsenal y con treinta y siete años de edad, fue nombrado Director. En este puesto desarrolló su cometido durante varios años, dejando su

impronta en este significativo complejo y en la ciudad. Desde su nueva situación, lo primero que acometió fue una nueva traza para finalizar el Arsenal, aprobándose ésta en enero de 1765. Siguió modificando y realizando diseños en el Arsenal, así como el proyecto urbanístico del nuevo trazado de la ciudad y la construcción de la nueva iglesia de San Julián. Ideó igualmente planes de salubridad pública, elaborando la red de alcantarillado para el nuevo Ferrol en 1767. Otra obra ferrolana en la que intervino fue la capilla de Ntra. Sra. de los Dolores, construida en 1771, de la que Bort dio la traza, siendo el ejecutor Pedro Ignacio de Lizardi. En suma fue, con los arquitectos civiles Antonio de Bada y Francisco Solinis, el germen que daría lugar a la formación del Cuerpo de Ingenieros de Marina.

Finalmente el Rey concedió que Julián Sánchez Bort se encargase de la dirección de la obra de la dársena, pero no llegó a la ciudad hasta mayo de 1774, reuniéndose el último día de este mes con los Comisionados y Lizardi. El mismo Bort exponía que desde su llegada se había dedicado a cotejar los planos dispuestos por Lizardi, considerando conveniente sacar más el Cai de Arriba hacia la Concha y que el Muelle de la nueva Dársena siguiera hasta la garita del baluarte de San Felipe. También explicó en la reunión los diferentes modos que se conocían para la ejecución de este tipo de obras, entre los que citaba los métodos de: escolleras, malecones, cajones, lambordas, puzolana, etc., y los inconvenientes y gastos que tenían cada uno de ellos. A partir de esta información se tomó el acuerdo de que Bort hiciera nuevos presupuestos con sus planos correspondientes. Dos semanas más tarde Lizardi escribía una carta a los Comisionados, anunciándoles que salía para Navarra a continuar con sus trabajos, después de haberle explicado todo a Bort, y no ser necesaria su presencia en San Sebastián por más tiempo.

El nuevo proyecto de Julián Sánchez Bort

A finales de agosto de 1774 Bort presentó su proyecto al Consulado y como contraposición al de Lizardi, era extensísimo¹⁶, lleno de erudición, elegancia literaria y descripciones profundas, lo que definía sin duda la personalidad de este gran arquitecto-ingeniero, combinación profesional

16. AGS. Secretaría de Marina, Leg. 389, Consta de 46 puntos y ocupa 42 folios, existen dos copias en el legajo. "Proyecto General de las obras que se pretenden ejecutar para mejorar el Puerto y la Dársena de la Ciudad de San Sebastián formado por Don Julián Sánchez Bort de la Real Academia de San Fernando Teniente de Navío de la Real Armada Director de las Obras Hidráulicas del Departamento de Ferrol, y encargado por Su Majestad de la Dirección de éstas a instancia de la Ilustre Casa de Contratación y Consulado de la misma Ciudad".

frecuente en el siglo XVIII¹⁷. Constaba de una introducción y cinco capítulos, basados en: la manufactura de una linterna, la dársena, construcción de los muelles, la muralla interior frente a la Ciudad; y el proyecto para mejorar la Concha con: el muelle, diques, astillero, etc. Citado el proyecto por varios autores, tuvimos la satisfacción de poder analizarlo, al haber localizado los planos que lo acompañaban. Sin duda este proyecto fue el más significativo de los presentados en Guipúzcoa en el reinado de Carlos III.

El plano completo del puerto que acompañaba (Lámina nº 17)¹⁸, tenía más detalle que el de Lizardi, mostrando también las fortificaciones en planta, desde la más occidental, la de las Damas con forma abalaurada y las otras triangulares como las presentaba Lizardi. No aparecía la del Mirador porque el plano no abarcaba toda la montaña, aunque sí mostraba la de Bardocas al lado opuesto de la ciudad. El monasterio de San Sebastián el Antiguo y los caseríos cercanos estaban claramente representados, así como la regata de Añorga o de la Antigua, que desembocaría antes del muro de cierre que proyectaba entre Santa Clara e Igueldo.

La delimitación del recinto de la dársena se diseñaba en el Plano N° 2 (Lámina nº 18)¹⁹, identificando los muros que forman la dársena, con veintidós puntos clave señalados con letras que iban de la A a la Z. La dársena se comenzaría en la garita del baluarte de San Felipe y hasta el inicio del Cay Buru, que limitaba la dársena existente, se haría el muelle interior; quedando un gran espacio en la zona portuaria, a la vez que aumentaba el tamaño de la dársena, respecto al proyecto de Pedro Ignacio de Lizardi. El primer cambio respecto a Lizardi era la delimitación de la entrada por dos martillos y la no utilización del muelle exterior, proyectando uno nuevo. La puerta principal de acceso del Arsenal se trasladaría al punto “Y” de dicha muralla, de modo que hiciera frente al Puyuelo y calle de la Pescadería. Bort manifestó que se debían construir tres manzanas de gran-

17. ASTIAZARAIN ACHABAL, María Isabel: “La arquitectura hidráulica en Guipúzcoa durante el reinado de Carlos III”, en IV Jornadas de Arte *El Arte en tiempo de Carlos III*. Departamento de Historia del Arte “Diego Velázquez”, C.S.I.C., Madrid 1989.

18. AGS. Sec. de M.P. y D., Plano nº XI-55: “Plano general del puerto de San Sebastián con las obras proyectadas para mejorar su Concha y darzena”. Copia firmada por el propio autor D. Julián Sánchez Bort. San Sebastián, 25 de agosto de 1774. Escala de 110 mm. las 400 varas castellanas. Tinta y colores. Con explicación. Mide 530x739 mm., recuadro de 519x729 mm. Remitido con los dos siguientes y el presupuesto por la Casa de Contratación a D. Julián de Arriaga, en carta de 14 de noviembre de 1774.

19. AGS. Sec. de M.P. y D., Plano nº XI-56: “Plano de las obras proyectadas para ampliar la dársena del puerto de San Sebastian cuio fondo deve ser de 18 pies, a lo menos, a vaja mar”. Copia firmada por el propio autor D. Julián Sánchez Bort. San Sebastián, 25 de agosto de 1774. Escala de 237 mm. las 300 varas. Tinta y colores. Con explicación. Mide 527x740 mm., recuadro de 516x731 mm. Acompañaba al anterior.

des almacenes, señalándolas en el plano con cruces; pensando en las ventajas que proporcionaría a su comercio, las cuales servirían para aumentar el caudal para el Consulado.

El diseño de Bort contrasta con el sencillo plan de Lizardi y también los materiales a utilizar variaban sustancialmente de los mencionados por Pedro Ignacio. Los frentes que miraban a la mar se harían de piedra labrada, desde la solera hasta tres pies más alto que la mayor marea, y luego se continuarían de buena mampostería; completándola con una banqueta y parapeto, hasta doce pies de fábrica fuera del agua. En el interior de la dársena se labrarían los mismos muelles con “mampostería Real de piedras muy crecidas”. Para amarrar los barcos, se embutirían cañones de artillería ya desechados cada veinte varas. Dispuso Bort también tres rampas simples y no dobles como Lizardi, en los ángulos D, J muy amplias y en K por ser la zona de entrada una más pequeña, para la carga y descarga; y entre ellas dos o más escaleras embutidas en los muelles. Apunta igualmente que si además se pusiesen argollas de hierro y bronce entre unas y otras, serían igualmente de utilidad y conveniencia.

El impacto del proyecto de Julián Sánchez Bort y sucesos posteriores

Sin duda el Proyecto de Bort produjo una positiva impresión en el Consulado, por su contenido, cuidada y detallada ejecución de los planos, bien delineados y coloreados con aguadas; en cuya elaboración Bort era sumamente exquisito. El Comisario Ordenador de Marina, Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba, dio su opinión favorable y también el Comandante General, marqués de Basecourt, tras el informe del Ingeniero Jefe Carlos Agustín Giraud. Sin embargo, inmediatamente se levantaron detractores del proyecto, capitaneados por el Cónsul Juan José de Zuaznábar, que venía estudiando con ahinco la forma de paralizar la ejecución de la Dársena, el cual redactó en contra su “Discurso Político” en noviembre. Este fue contestado por Bort en dos cartas, que ponen de manifiesto la elegancia del arquitecto, lo profundo y ajustado de su análisis y profesionalidad, calificándolo de la siguiente forma:

“en globo, diré, que el demasiado celo, y amor patricio, con que el autor atiende a la felicidad de su comercio, es muy posible degenerare en caricias de padrastro, o como dice el vulgo, que, por querer mucho el cuervo a sus hijos les saca los ojos”.

Mientras se tramitaba la aprobación real, Bort fue reclamado por la Compañía de Badín, encargada de la construcción de la Acequia Imperial de Aragón, ya que había concluido su trabajo hacía cuatro meses y no se podía tener inactivo un ingeniero de tanta valía. En mayo Sánchez Bort

intervenía en la aprobación del proyecto de la Dársena, perdido en la Corte, por lo que se enviaron de nuevo copias íntegras de Planos y Proyecto; aprobándolo el Rey por Real Orden de 25 de mayo de 1775.

Pasados unos días se congregaron los Comerciantes en un acto solemne; el Prior tomó la Real Orden en sus manos, la besó, y puso sobre su cabeza, “como a carta de su Rey, y señor natural”, diciendo que la obedecían, con la veneración, y respeto debido, y que su contenido se guardaría, cumpliría y ejecutaría al pie de la letra. Pero la realidad fue otra, ya que el Prior gestó un plan para entorpecer la realización de las obras, y las disputas entre él y los Comisionados dieron lugar a pleitos, primero en el Corregimiento y luego en el Consejo de Castilla, extendiéndose este tipo de acciones hasta 1779 en que se paralizaron y se abandonó el proyecto.

Las dársenas actuales, parten de un proyecto inicial del ingeniero Peironcely, llevándose a cabo el definitivo en noviembre de 1857. El constructor de la obra fue Fermín Lasala, que las comenzaría el 1 de agosto de 1851, terminándolas en el otoño de 1858. Este diseño contemplaba una dársena de solamente 16 pies de profundidad, cerrada por un dique que se alinea, no con el muro más exterior (cay de arriba), sino con su paralelo (torreco caya), de forma que la entrada del puerto se hace por el espacio dejado entre ambos. Con este plan se mantenían los muelles más antiguos con algunas modificaciones, y ampliaban la zona portuaria con un muro paralelo a la muralla. El amarre de los buques al nuevo dique se lleva a cabo sobre cañones de artillería insertados en los muros.



Lámina 1. Vista de las obras de excavación en el puerto en 1990.

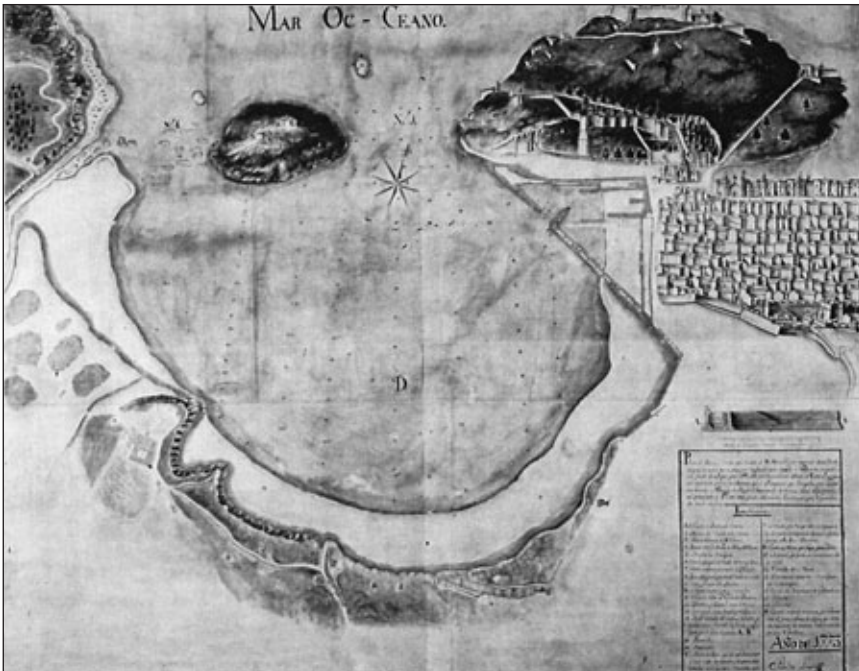


Lámina 2. Pedro Ignacio de Lizardi. Plano y vista de San Sebastián. 1773.

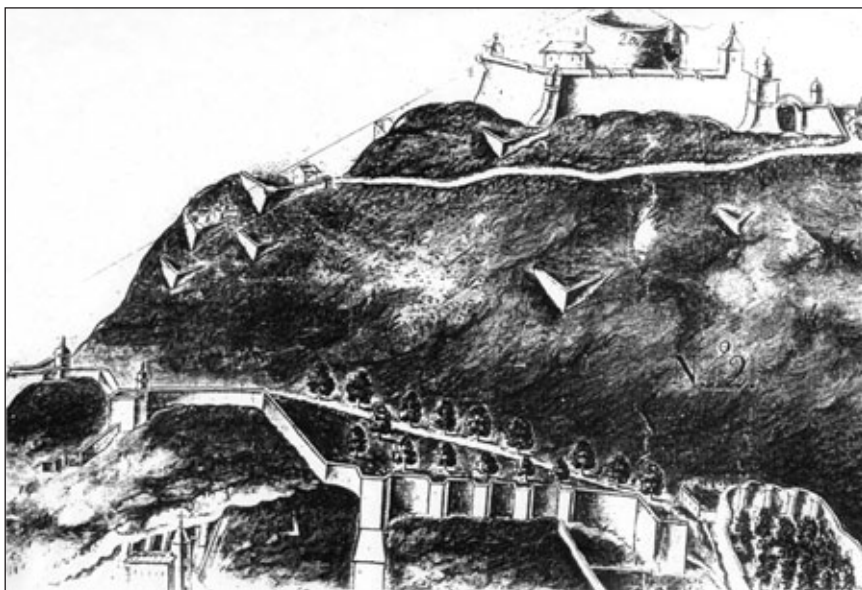


Lámina 3. Pedro Ignacio de Lizardi. Detalle de la zona izquierda del monte Urgull.



Lámina 4. Detalle del torreón donde comenzaba la muralla de Spanochi.



Lámina 5. Batería triangular del Suroeste.



Lámina 6. Batería triangular a barbeta debajo de la batería del Gobernador.



Lámina 7. Macho del castillo.



Lámina 8. Cuartel del castillo.



Lámina 9. Puerta de entrada al castillo.

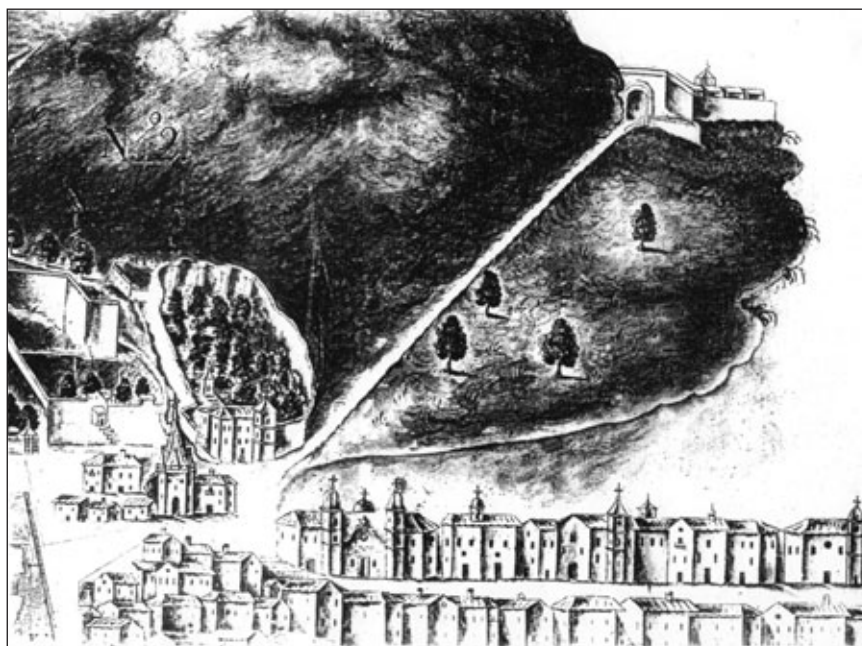


Lámina 10. Pedro Ignacio de Lizardi. Detalle de la zona derecha del monte Urgull.



Lámina 11. Puerta de la batería del Mirador.



Lámina 12. Parte derecha del monte Urgull con la batería del Mirador en la parte superior.

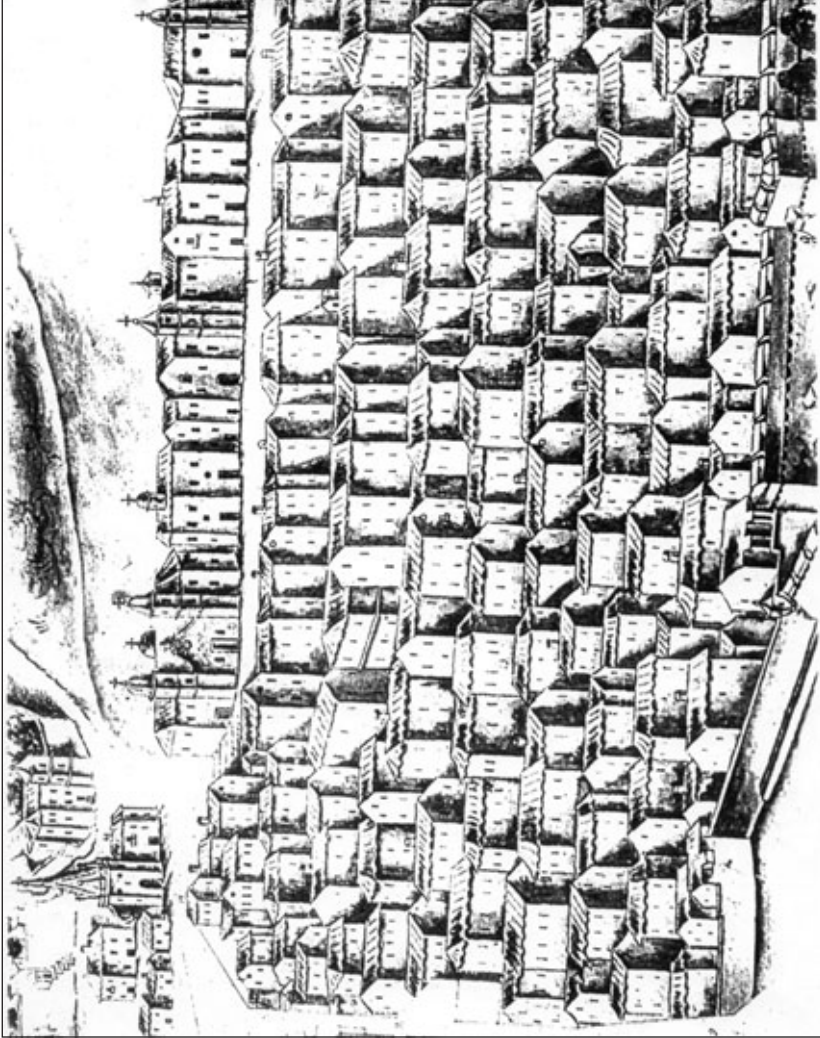


Lámina 13. Pedro Ignacio de Lizardi. Detalle de la ciudad.



Lámina 14. Pedro Ignacio de Lizardi. Detalle del espacio de la Concha entre Santa Clara e Igueldo.

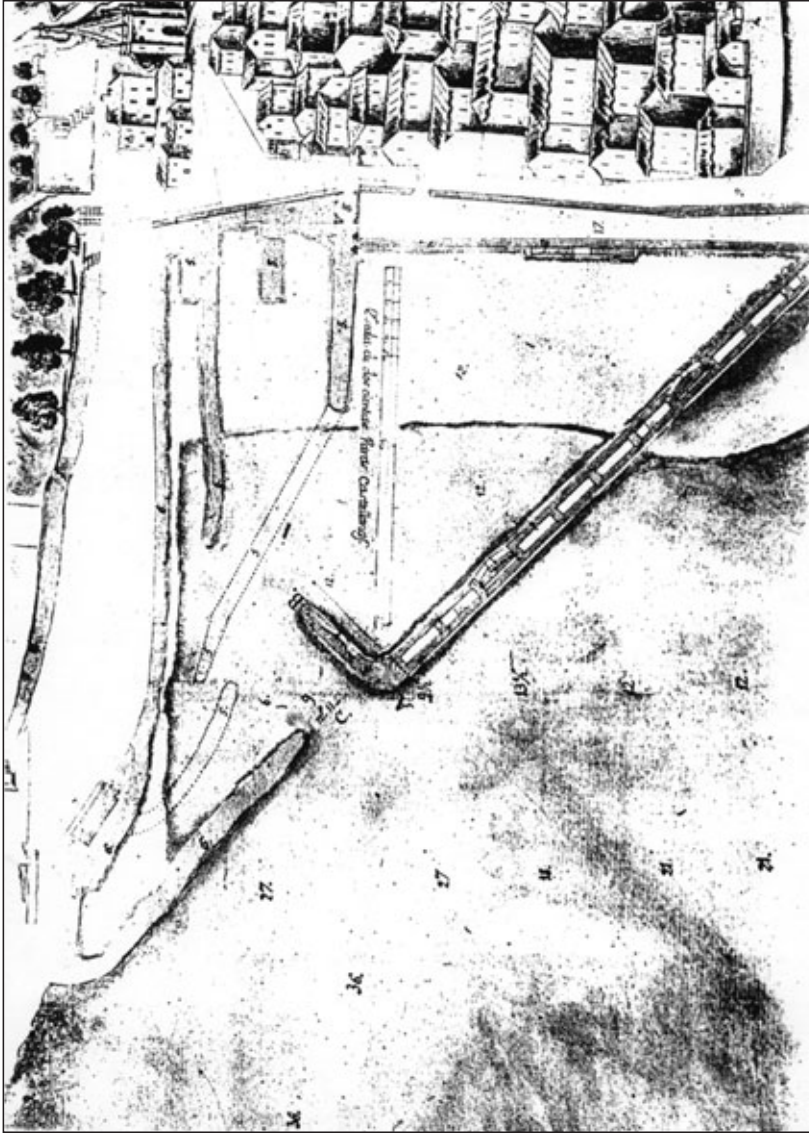


Lámina 15. Pedro Ignacio de Lizardi. Detalle del proyecto de dársena.



Lámina 16. Pedro Ignacio de Lizardi. Detalle del martillo y sección del muelle.

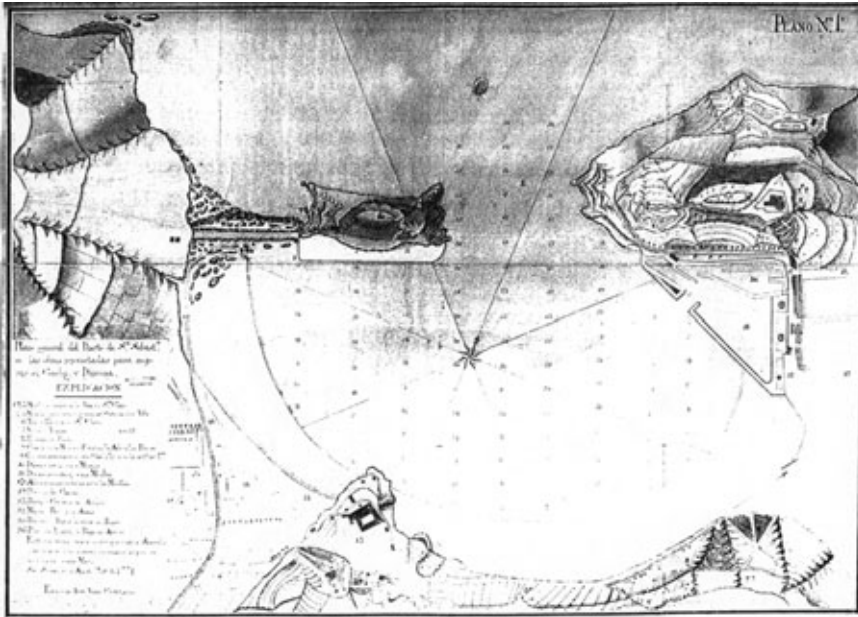


Lámina 17. Julián Sánchez Bort. Plano general del puerto de San Sebastián.

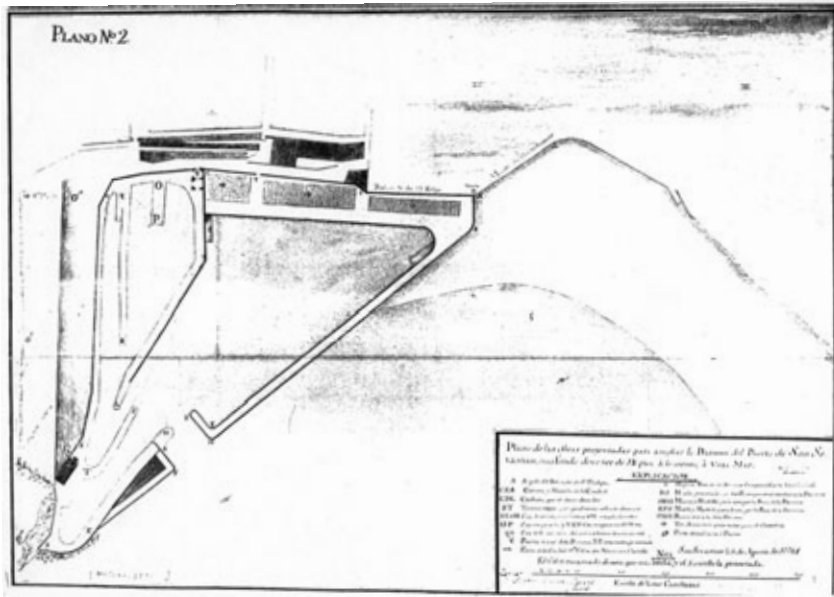


Lámina 18. Julián Sánchez Bort. Plano del proyecto de la dársena.

LOS FUERTES DE ORIAMENDI Y MONTEVIDEO

Juan Antonio SÁEZ GARCÍA

1. El Fuerte de Oriamendi

1.1. Características

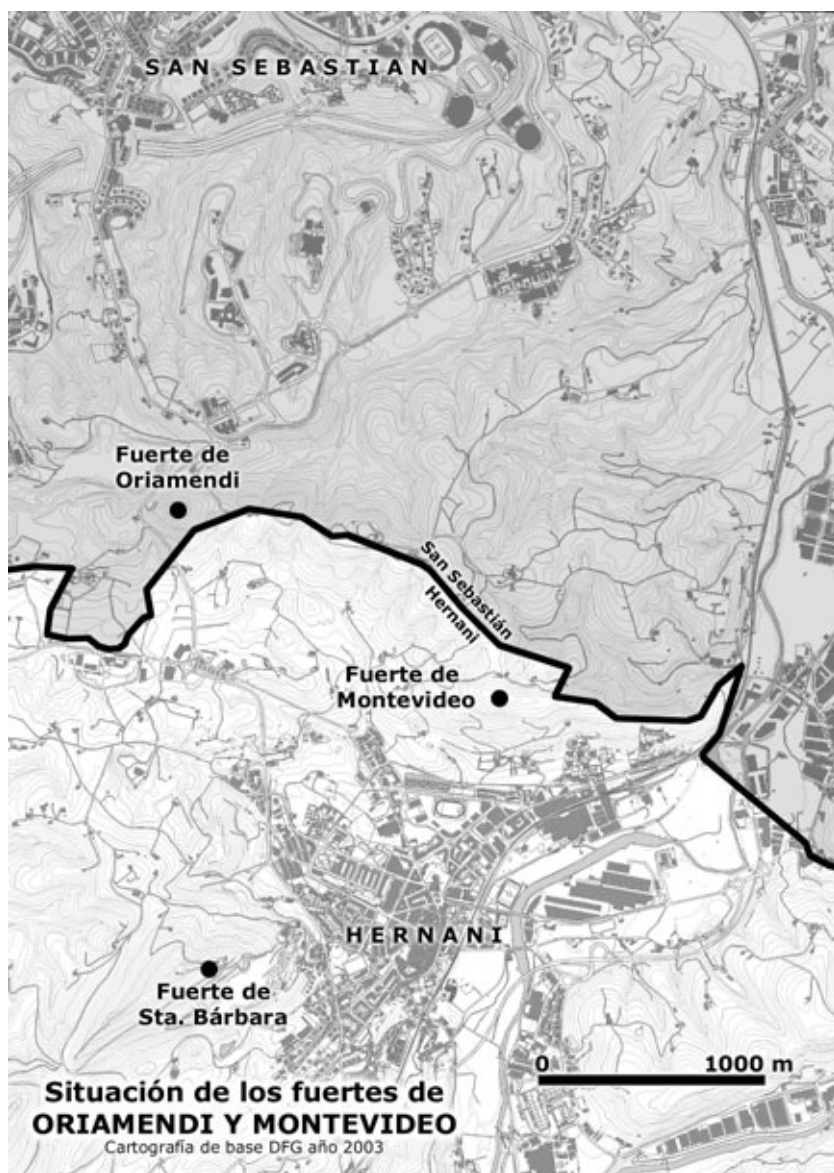
El monte Oriamendi está situado en el extremo meridional del término municipal de San Sebastián, muy cerca del límite con el municipio de Hernani. Su altura es modesta (190 m), pero su estratégica posición posibilitaría al ejército que la ocupase un notable control sobre las comunicaciones del territorio inmediato. Por ello, tanto en la primera como en la última guerra carlista fueron levantadas en él sendas fortificaciones.

No es objeto del presente escrito la formulación de los pormenores estratégicos y militares del fuerte en el contexto bélico¹, sino la descripción de su estructura con objeto de mejorar su gestión como elemento del patrimonio histórico-cultural. Diremos únicamente que formó parte de la línea de fortificación denominada de *San Sebastián sobre Usurbil*.

No son demasiadas las fuentes² de información existentes sobre su construcción y estructura. Sabemos que su trazado fue aprobado por R. O. de 10 de abril de 1875 y que éste consistía genéricamente en la ocupación de la parte alta del monte, estableciendo dos planos de asentamiento.

1. La situación con relación al resto de los fuertes del entorno de San Sebastián puede encontrarse en: Sáez García, Juan Antonio. Las fortificaciones liberales en las proximidades de San Sebastián durante la última guerra carlista. *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*. – 35 (2001), 255-327.

2. Principalmente el material gráfico conservado en la Comandancia de Obras de Burgos procedentes de la extinguida Comandancia de Obras de San Sebastián (sin signatura).



El superior ocupaba la cima del monte propiamente dicha, formando una plataforma (20)³ de planta aproximadamente elíptica de 26 m de eje mayor y 17 m de eje menor, dispuesta longitudinalmente en dirección E-W.

Está limitada en todo su contorno por un parapeto de tierra (14) de espesor variable (en torno a 2 m) revestido exterior e interiormente mediante mampostería (61). Dos sectores de parapeto (25) de 8 m de longitud aproximada, situados hacia el norte y hacia el sur poseían seis y siete aspilleras respectivamente para uso de la fusilería .

El resto del parapeto se configuraba adecuadamente para servir a dos baterías artilleras. La batería occidental estaba destinada a albergar tres piezas de artillería en cañonera practicada en el parapeto, que en este sector poseía 2 m de altura. Las cañoneras dirigidas hacia el NW y W (16 y 17) fueron concebidas para servicio de sendas piezas de 12 cm corto y la orientada al SW (18) para una pieza de 8 cm corto. La batería oriental se organizaba a barbata mediante un parapeto (14) de unos 60 cm de altura, destinada a cañones de 8 cm corto⁴. Para el adecuado asentamiento de los cañones se establecieron dos explanadas de madera que ocupaban el tercio oriental (19) y occidental (15) de la plataforma superior.

En el centro de la plataforma se levantaba un edificio (3) de madera, dotado de planta prácticamente cuadrada (8x7,5 m) y cubierta a dos aguas. Interiormente se presentaba dividido en siete estancias (destinadas genéricamente a *pabellones*). La fachada septentrional contaba con tres puertas y dos ventanas, la meridional con dos puertas y la oriental y occidental con dos ventanas. El edificio fue protegido por un pararrayos (63) y estaba comunicado mediante una estación de telégrafo óptico (62) cuyo mecanismo radicaba entre la explanada occidental y el edificio.

Antepuesto al sector meridional de la plataforma se desarrolla un foso (10) de 46 m de longitud y 3 metros de anchura en el fondo (4 m en la parte superior) tallado en la roca. Entre el fondo del foso y la parte superior de los merlones de la batería occidental existiría una diferencia de cota del orden de 5 m. El aljibe (35) estaba localizado precisamente en el extremo oriental del foso.

El plano inferior del fuerte se desarrolla entre cotas aproximadamente 6 y 12 m más bajas que la plataforma superior formando un “anillo” en

3. Los números entre paréntesis corresponden a la rotulación de las ilustraciones.

4. Aún cuando en la documentación no identifica el modelo exacto de cañón, pudiera tratarse del cañón de acero de 8 cm corto modelo 1874, diseñado por Augusto Plasencia. Era éste un cañón de retrocarga, rayado, llegando su alcance hasta 3.000 m. Por ser un cañón de montaña, su cureña era baja y por ello el parapeto de la batería a barbata tenía que ser igualmente bajo.

torno a la montaña. Este anillo, en realidad, es un polígono irregular de once lados de longitudes muy diversas y 200 m de perímetro. Está constituido por un parapeto (11) de tierra de entre 1,8 y 4 m de grueso (según zonas) revestido por mampostería⁵. Gran parte del mismo posee cubrecabezas para la fusilería.

Entre el parapeto y las paredes del monte discurre un camino de servicio (36) de 2 m de ancho que en ciertos lugares se amplía para albergar diversas dependencias.

El sector meridional está situado a cota más baja que el resto de la parte inferior del fuerte. Por ello, para acceder al mismo desde el camino de servicio, existen sendas escaleras (31) en cada ramal de camino que en él convergen. Estas escaleras están desenfiladas por medio de traveses, siendo el occidental (30) de mayor tamaño que el oriental (29). Bajo ellos pasan las escaleras mediante un pequeño túnel. Este espacio deprimido con relación al resto del fuerte está ocupado por dos construcciones.

El alojamiento de tropa (1) tiene capacidad para 100 hombres. Es un edificio de madera, planta rectangular muy alargada (20x4,6 m) y dos pisos con cubierta a dos aguas. Interiormente está organizado mediante camastros corridos (44) apoyados en las paredes mayores, dejando pasillos en la parte central y frente a la entrada, que tiene lugar por el punto medio de uno de los lados mayores. Hacia el oeste el edificio se continua mediante un corto ala (5x4,6 m), ligeramente girada con relación al cuerpo del edificio, que albergaba los pabellones de los oficiales (2). Un recinto de 3x1,5 m situado unos metros al oeste del cuartel acogía la cocina (6).

En el lado opuesto del fuerte –es decir al norte–, cerca de la entrada (37), se encontraba un cuerpo de guardia (4) con capacidad teórica para 20 hombres⁶. Estaba construido de madera; tenía planta rectangular (7x3 m) y cubierta a un agua.

El único edificio constituido por muros de fábrica fue el almacén de pólvora (5). Tenía planta rectangular de 3,7x2,4 m (superficie útil). Su lado sur estaba apoyado parcialmente en la roca del monte, mientras que el septentrional y el occidental (41) presentaban un revestimiento de tierra

5. En los sectores de menor grosor se transformaba prácticamente en un muro de mampostería.

6. Teniendo en cuenta que disponía de un sólo camastro corrido (44) pegado a uno de los lados mayores, su capacidad no podría exceder de 14 hombres, y ello con gran justeza. El cálculo probablemente tiene en cuenta que una parte de los 20 hombres estaría de guardia en otros lugares del fuerte y que se irían turnando periódicamente, de forma que las personas que utilizarían simultáneamente el cuerpo de guardia estaría comprendida entre 7 y 14.

superpuesto al muro. En el lado oriental se abría la puerta, frente a la cual se levantaba un muro (40) reforzado también mediante tierra que dejaba con relación al almacén un corredor de 70 cm de anchura. Este corredor permitía también acceso a una escalera (39) que se dirigía hasta la plataforma superior del fuerte. La cubierta del almacén estaba formada por una bóveda rebajada cubierta por 50 cm de tierra.

En el sector este se estableció una tercera batería de artillería dotada de un parapeto de 4 m de tierra con capacidad para dos cañones de 8 cm en sendas cañoneras (27 y 28), para cuyo servicio se construyó una explanada corrida (26) de madera con forma pentagonal y seis metros de lado (salvo uno, el occidental, que tenía 4 m).

Sólo el sector oriental poseía foso (7). Tiene 50 m de longitud, 2 m de anchura en el fondo y 4 en la parte superior, con el consiguiente talud de escarpa (9) y contraescarpa (8) que, por estar excavados en la roca natural, no necesitaron revestimiento.

El recinto bajo está flanqueado por medio de tres caponeras para fusilería y aún cuando el sector oriental queda parcialmente sin flanqueos de caponera, tal carencia se ve compensada por la existencia del foso.

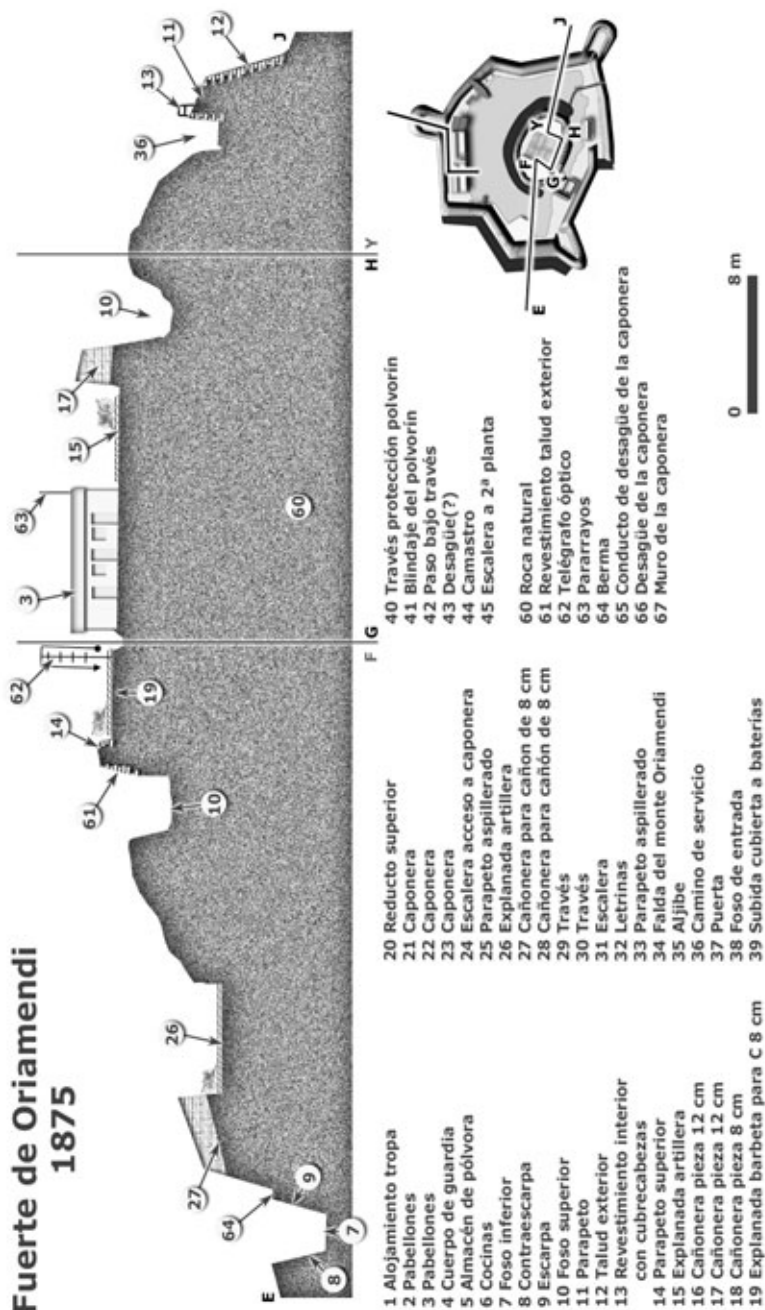
La caponera meridional (22) tiene forma de hexágono irregular (4x4x4x2x2x2 m). Consiste en el terreno natural convenientemente completado⁷ mediante terraplén y revestido exteriormente de un muro de mampostería formando talud. Sobre el perímetro del terraplén se levanta un parapeto (33) de mampostería ordinaria de 1 m de grueso en su parte inferior y 50 cm en la superior. Está perforado por 14 aspilleras (4 en los dos flancos y 2 en cada uno de los 3 lados que conforman el frente), disponiendo de una banqueta paralela al parapeto. La caponera está a cota aproximadamente 1,5 m inferior a la de camino de servicio, por lo que el acceso a aquella se realiza por medio de una escalera (24) descendente. Está también previsto el drenaje de las aguas pluviales mediante su recogida en la parte central y desagüe al exterior de la fortificación mediante una conducción descendente (65) que discurre bajo la caponera hasta desembocar (66) a media altura del muro⁸.

La caponera oriental (23) tiene planta aproximadamente trapezoidal con su lado avanzado muy estrecho (6x6x1x10 m), lo que la convierte prác-

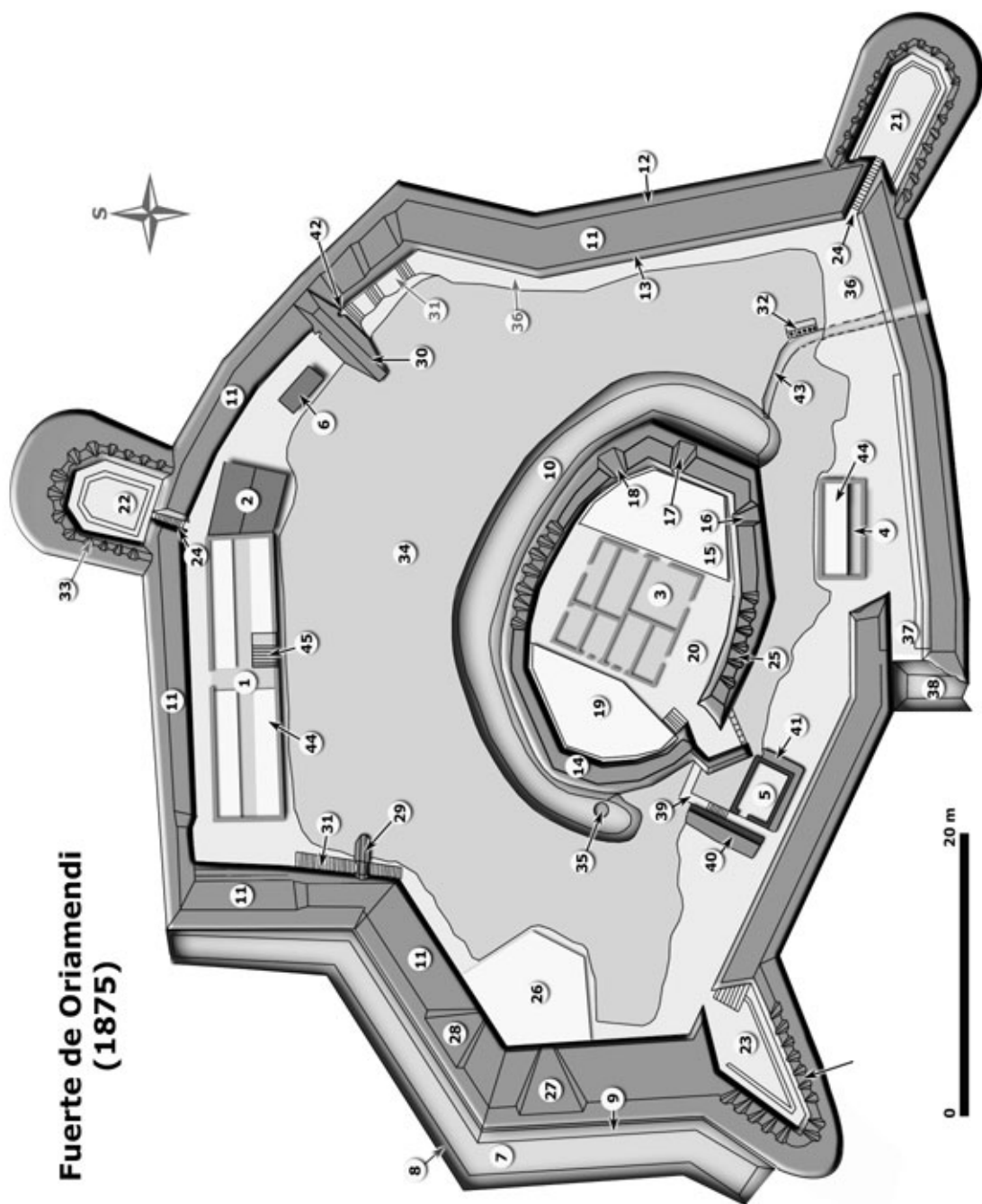
7. En algunos lugares fue necesario realizar un corte en el terreno para lograr adecuar la forma del terreno a la caponera, de forma que aún hoy en día subsiste un reducido sector de foso derivado de esta necesidad.

8. Mediante sistema similar se realiza el drenaje de aguas pluviales en las otras dos caponeras.

Fuerte de Oriamendi 1875



**Fuerte de Oriamendi
(1875)**

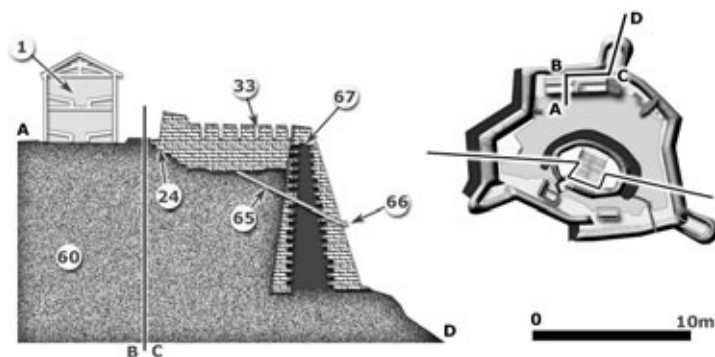


ticamente en un triángulo. Posee un terraplén revestido por muro de mampostería en talud. En su parte superior se forma un muro en el que se abren cinco aspilleras en el lado oriental, dos en el norte (frente) y 7 en el occidental; en total 14. Una corta escalera permite salvar la diferencia de cota con el camino de comunicación.

La caponera occidental (21) presenta planta de hexágono irregular (8x7x2x2x2x4 m) formada por un terraplén revestido exteriormente por muro de mampostería en talud. Su parapeto dispone de 19 aspilleras (7 en el flanco oriental, 6 en el occidental y dos en los tres restantes). El acceso tiene lugar desde el camino de servicio mediante una escalera (24).

Las letrinas (32) tomaban acomodo cerca del extremo occidental del fuerte y tenían probablemente cuatro plazas para tropa y una para oficiales.

Una vez concluida la Guerra, la autoridad militar competente clasificó las fortificaciones levantadas durante la guerra en tres grupos, considerando el fuerte de Oriamendi dentro de las que podrían llegar a utilizarse en algún momento. Por ello se ordenó su conservación⁹.



1.2. Estado actual y actuaciones posibles

El estado actual general puede calificarse de ruinoso, fruto del paso del tiempo (130 años), de las características intrínsecas de la construcción (realizada con premura y con materiales perecederos o de mala calidad) y del abandono (la vegetación lo invade casi totalmente a pesar de las operaciones de limpieza parciales realizadas cada cierto tiempo).

9. Archivo Municipal de Oiartzun E-5-II-3-2.

La inspección ocular efectuada al único sector del fuerte accesible con cierta facilidad (el comprendido entre la puerta de acceso y la plataforma superior¹⁰) confirma que la documentación gráfica utilizada para la formación del plano y perfiles adjuntos no está en contradicción con la realidad, si bien se observan algunas pequeñas variaciones que, al menos en parte, han sido fruto de modificaciones llevadas a cabo posteriormente a la finalización de la obra¹¹ o a la realización de ésta de forma un tanto tosca.

Teniendo en cuenta las características de la fortificación, puede afirmarse que aún cuando no constituye un elemento valioso dentro del conjunto de la fortificación decimonónica, no debe negársele un cierto valor histórico, tecnológico, cultural e incluso paisajístico. Por ello estimamos interesante acometer su “recuperación” despojándolo de vegetación y de depósitos térreos ajenos a la obra; consolidando las estructuras en peligro de desaparición y marcando sobre el terreno la situación de elementos que hayan podido desaparecer.

Dada la poca entidad de las obras de fábrica, podría acometerse sin gran esfuerzo económico la restauración de un cierto porcentaje de los muros aspillados, de una de las caponeras y de la mitad de la plataforma superior. También sería preciso acometer la mejora del acceso, el establecimiento de un plan anual de mantenimiento, la instalación de algunos paneles informativos y, sobre todo, dotarle de la protección legal necesaria.

2. El Fuerte de Montevideo

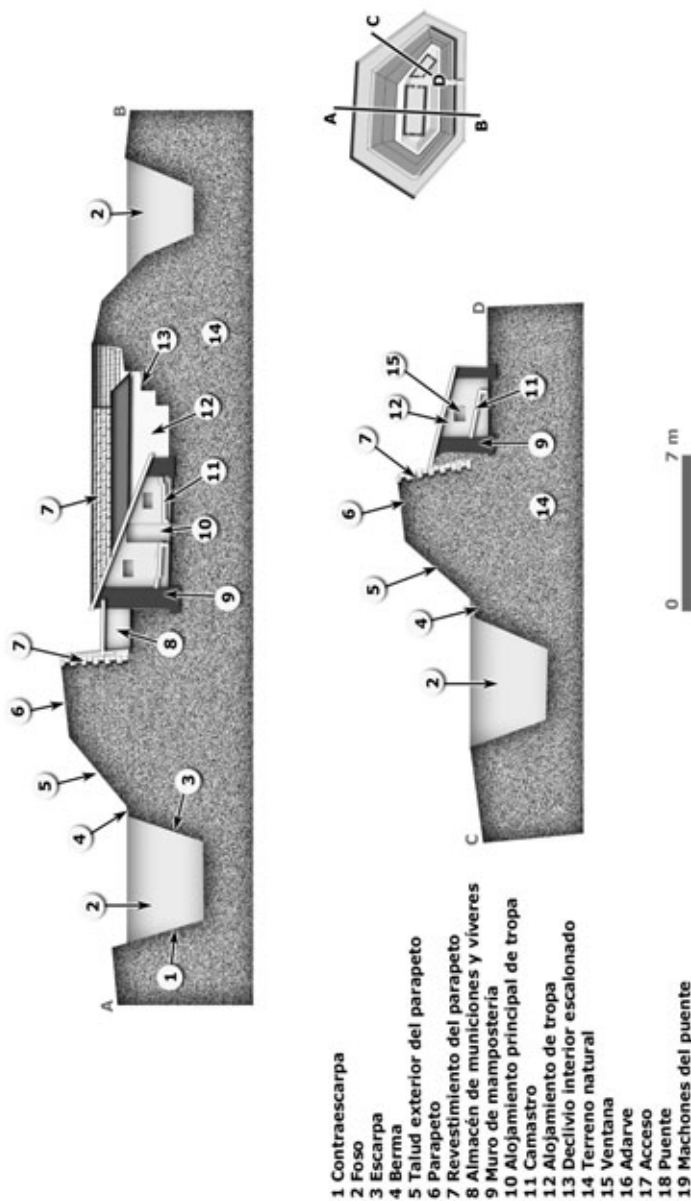
2.1. Características

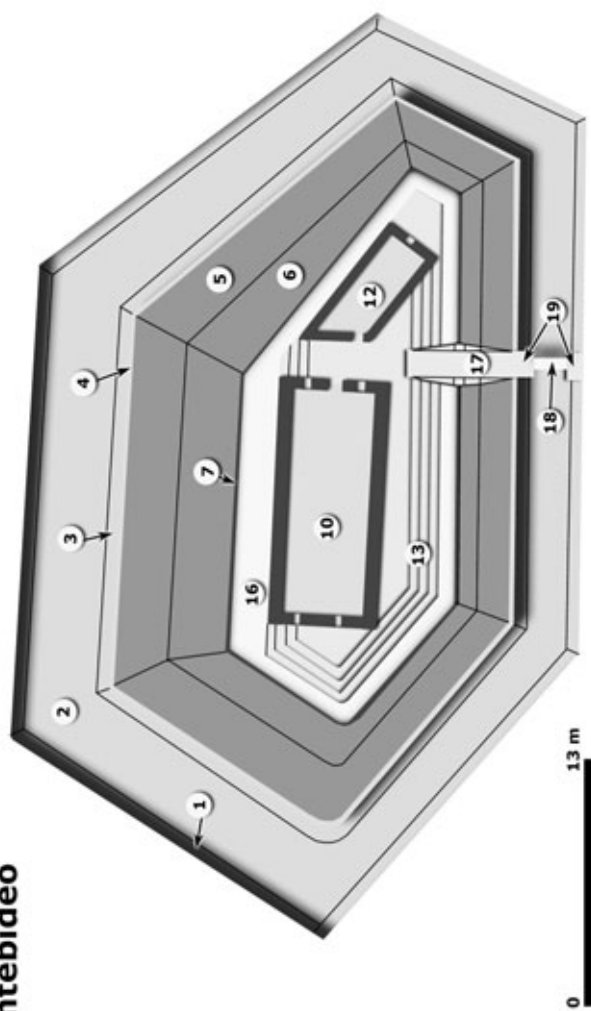
El topónimo *Montevideo* (o *Montebideo*) es un localismo empleado por los habitantes de Hernani para denominar a la ladera meridional del monte *Aizmendi* (135 m), situado prácticamente sobre la línea limítrofe entre el citado municipio y San Sebastián.

El fuerte construido en la cima de *Aizmendi* fue levantado hacia 1875 formando parte de la línea liberal de *Hernani sobre San Sebastián*. Las fortificaciones más cercanas pertenecientes a la misma línea fueron el fuerte de Santa Bárbara, situado 1.650 m hacia el suroeste y las inmediatas al núcleo urbano de Hernani. Otro fuerte cercano, pero perteneciente –como

10. Con muchísimo esfuerzo puede ser visitado algún que otro sector aislado. El resto está totalmente invadido por vegetación impenetrable.

11. Por ejemplo la escalera de acceso a la caponera meridional no existe, pero se observan trazas en la mampostería de que fue tapiada en algún momento.



**Fuerte de
Montevideo**

ha se ha afirmado líneas más arriba— a la línea de *San Sebastián sobre Usturbil*, fue el de Oriamendi, situado a 1.250 m hacia el noroeste.

Conocemos el trazado del fuerte gracias a un plano¹² firmado por Pedro Lorente Turon (1842-1894), comandante de Ingenieros de San Sebastián entre octubre de 1874 y marzo de 1878. Tal documento está fechado el 1 de septiembre de 1875 y aprobado por R. O. de 3 de marzo de 1876¹³, aunque para esta fecha suponemos que ya estaría concluido, como lo prueba el hecho de aparecer consignado en un documento cartográfico¹⁴ que representa las posiciones de liberales y carlistas en enero de 1876.

Su estructura es muy sencilla. Consta de un parapeto de tierra (6) que forma un hexágono irregular de 99 m de perímetro. Su grosor y altura no son uniformes. Dos de los lados son más gruesos (5 y 6 m) y altos que el resto y un tercero tiene anchura (entre 3,4 y 6) y, probablemente, altura variables. El resto de los lados tienen 3 m de ancho.

Hacia el exterior el parapeto forma un talud (5) y hacia el interior está revestido por un muro de mampostería (7) de 1,2 m de altura que conforma un adarve para fusilería de 1 m de anchura en todo el perímetro del fuerte, salvo en el lado frontal (16), en el que el adarve llega a tener 2 m. No consta que el fuerte estuviera pensado para ser artillado, pues los dos metros del adarve únicamente permitirían la instalación de pequeños cañones de montaña; pero éstos necesitarían de adarves más bajos para poder disparar sobre ellos¹⁵.

Desde la cota del adarve hasta la del plano general de asentamiento del fuerte, el terraplén forma hacia el interior tres escalones (13) de 50 cm de altura y 60 cm de anchura.

El citado graderío es sustituido en dos de los lados por sendos edificios, una de cuyas paredes perimétricas de mampostería (9) hace de muro de con-

12. Archivo Histórico de la Comandancia de Obras de Burgos. Documentación perteneciente a la antigua Comandancia de Obras de San Sebastián (Sin signatura). Tal plano ha servido de base para la confección del que ilustra estas líneas.

13. Recuérdese que la guerra había acabado unos días antes.

14. *Plano topográfico de la línea de operaciones en la provincia de Guipúzcoa con todas las posiciones que ocupaban las fuerzas liberales y carlistas a fines de enero de 1876, tomado del campo carlista / dibujado y litografiado...* por José María Múgica. — Escala 1:70.000. — Tolosa : 1876. — 1 plano : grabado ; 56x40 cm. — Inserta relación de fortificaciones y plano detallado de los alrededores de San Sebastián. - Signatura: Centro Cartográfico del Ejército, Cartoteca Histórica (Arm. F, Tabl. 1, Carp. 4, N. 158)

15. Tal vez pudiera aceptar morteros, pero no nos consta.

tención del parapeto. Los citados edificios están destinados a alojar conjuntamente a 60 individuos de tropa.

El edificio principal (10), adosado al lado que conforma el frente de la fortificación, tiene planta rectangular de 13x6 m y cubierta a un agua, circunstancia que determina que la pared opuesta al parapeto sea considerablemente más baja (1,5 m) que la otra (3 m). En los testeros se abrían dos ventanas disimétricas y, en el más próximo al acceso del fuerte, la puerta de entrada al edificio. La distribución interior es similar a la de otros recintos con la misma función: dos camastros corridos apoyados en las paredes.

En realidad, la altura del parapeto en este lado del frente (7) llega a tener 2,5 m con objeto de permitir la formación de los depósitos pólvora y de alimentos (8) mediante la colocación de una serie de vigas de madera sujetadas por un lado en el parapeto y por el otro en la pared del edificio. Sobre esta estructura se dispuso una capa de tierra de 30 cm que conformaba el piso del adarve para fusilería con la altura adecuada de 1,2 m.

El edificio menor (12) tiene planta trapezoidal (6x3x8x4) y cubierta a un agua¹⁶ Posee una puerta en el testero más próximo al acceso del fuerte y una ventana (15) en el opuesto.

Un foso (2) rodea totalmente la fortificación descrita. Su altura es de 3-3,5 m en la contraescarpa (1) y 2-2,5 en la escarpa (3), disponiendo de una berma (4) de 30 cm de anchura entre la escarpa (3) y la parte baja del talud exterior del parapeto (5). Su anchura también varía, según el lado considerado: entre 2,3 y 3,5 en su fondo y entre 3,5 y 5 m en su parte superior, ofreciendo, tanto escarpa como contraescarpa, cierto talud.

La puerta (17) del fuerte consiste en una abertura en el parapeto de 1,5 m de anchura. El acceso a la misma se realiza mediante un puente sobre el foso formado por tablas (18) de madera que se apoyan en dos machones de mampostería (19). El sencillo puente así configurado podría ser fácilmente retirado en caso de ataque.

16. La altura del edificio menor es ligeramente inferior a la del cuartel principal: la pared pegada al parapeto mide 2 m de altura y 1,5 la opuesta.

Fuerte de Montevideo (dimensiones en metros)					
Lado	Longitud Contraescarpa¹⁷	Anchura del fondo del foso¹⁸	Anchura del parapeto¹⁹	Longitud fuego²⁰	Anchura del línea de adarve
1 (gola)	25	2,3	3	21,5	1
2	7,5	2,3	3	3	1
3	18	2,3-3,5	3,4- 6	14	1
4 (frente)	20	3,7	6	14,5	2
5	14	3,7	5	7,5	1
6	14,5	2,3	3	8,5	1
Total	99			69	

2.2. Estado actual

En la cima del monte existen actualmente bajo un bosque restos muy alterados de una fortificación que debemos suponer que es la que nos ocupa. Difícilmente es determinable su planta en tanto en cuanto el trazado de un gaseoducto ha provocado la remoción del entorno inmediato.

17. Las longitudes corresponden a la parte superior de la contraescarpa en el punto de contacto con la berma.

18. Distancia entre la escarpa y la contraescarpa en el fondo del foso. La misma es aproximadamente un metro mayor en la parte superior del foso debido a los taludes de escarpa y contraescarpa.

19. Comprendida entre la berma y el revestimiento del parapeto para la fusilería.

20. Longitud de los lados del fuerte medidos por el revestimiento del parapeto de fusilería.

Coordenadas de los fuertes		
Denominación (Término municipal)	Coordenadas UTM ED50	Coordenadas UTM WGS84
Oriamendi (San Sebastián)	X=582236 m Y=4792986 alt.= 190m	X= 4647798 Y=-161306 m Z=435062 m
Montevideo (Hernani)	X=583634m Y=4792167m alt=135 m	X=4648376m Y=-159937m Z.=434997 m

3. Bibliografía

- SÁEZ GARCÍA, Juan Antonio. *Viejas piedras : fortificaciones guipuzcoanas*. San Sebastián : Michelena, 2000. – 246 p.
- SÁEZ GARCÍA, Juan Antonio. Fortificaciones liberales en el entorno de San Sebastián en la última Guerra carlista. – *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*. – 35 (2001), 255-327.
- SÁEZ GARCÍA, Juan Antonio. Fortificaciones liberales en el entorno de San Sebastián en la I Guerra Carlista. *Boletín Sancho el Sabio / Fundación Sancho el Sabio*. – 14 (2001), 11-39.
- SÁEZ GARCÍA, Juan Antonio. *Gotorlekuak Gipuzkoan XVI-XIX mendean = Fortificaciones en Guipúzcoa siglos XVI-XIX / texto*, Juan Antonio Sáez García ; fotografías Juan Antonio Sáez García y Gorka Agirre. – Donostia : Gipuzkoako Foru Aldundia, 2002 (Bertan ; 18). 120 p. – Edición en castellano, euskara, francés e inglés.
- SÁEZ GARCIA, Juan Antonio. Fortificaciones decimonónicas en el sector oriental del término municipal de Donostia-San Sebastián. – *Altza : Hautsa Kenduz / Patronato municipal de Cultura de Donostia-San Sebastián*. - (2003).

**JARDINES PROYECTADOS Y LLEVADOS A CABO
POR LA FAMILIA DE LA PEÑA DUCASSE
(1909-1946)**

*Ignacio Javier LARRAÑAGA URAIN**

Llegaron a mis manos en su día, unas hojas escritas y numeradas con un encabezamiento impreso con el nombre de Villa María Luisa. En ellas y a modo de “Curriculum”, se enumeran los jardines que la familia De la Peña Ducasse fue creando durante 37 años de profesión. No me gustaría que esta familia que tanto trabajó la jardinería, quedase en el olvido. Precisamente, el 23 de febrero de este año se han cumplido 126 años que D. Pierre Ducasse y Perés adquiriera en 1878 a D. Bonifacio Ruiz de Velasco y Baranda, por treinta y seis mil reales de vellón ó séase nueve mil pesetas, los terrenos ubicados en Puertas Coloradas en el partido de Ulía en los que posteriormente se creó el Establecimiento de Horticultura “Villa María Luisa”.

Veamos lo que está escrito en dichas hojas:

D. Alfredo de la Peña Ducasse hijo de Dionisio y María nació en San Sebastián (Guipúzcoa) el 25 de Agosto de 1887.

Cursó sus primeros estudios en los Marianistas de Aldapeta; ingresando en la Escuela de Horticultura de Hyères (var) Francia formando parte de la primera promoción el año 1902 saliendo con el nº 3 en 1904; entró por oposición como alumno oficial en la Escuela Nacional de Horticultura de Versalles (Francia) en 1904, saliendo el 3º en 1907.

Trabajó con D. Julio Vacheros arquitecto paisagista [sic] conservador del Bosque de Bolonia de Paris y con D. Eduardo André también arquitecto paisagista [sic], especialmente en proyectar parques y jardines con sus respectivas plantaciones llevándolos a su ejecución.

* Ignacio Javier Larrañaga Urain es Ingeniero Técnico Agrícola.



Pierre Ducasse y Perés
(1836-1892) Jardinero de la Real Casa, fundador en el año 1878 del establecimiento de Horticultura “Villa María Luisa” en Ategorrieta*.

Dirigió los Jardines de la Exposición Hispano Francesa de Zaragoza el año 1908.

Al fallecer su padre D. Dionisio de la Peña García en 1907 se dedicó con su Señora Madre Doña María Ducasse a continuar realizando los trabajos de Jardinería que “Villa María Luisa” establecimiento de floricultura y arboricultura fundado por su abuelo materno D. Pedro Ducasse Perés en 1878 que fue encargado de proyectar y realizar el Parque de Ayete para el E.^{mo} S.^{or} Duque de Bailén, actualmente es propiedad del E.^{xmo} Ayuntamiento de San Sebastián y residencia de su E.^{xcia} el Jefe del Estado Español Generalísimo Franco.

El de Arbaicenea del E.^{xmo} S.^{or} Duque de Sotomayor.

Bide-bieta del S.^{or} Artazcoz.

San Bernardo del E.^{mo} S.^{or} Conde de San Bernardo.

Cristina -enea del E.^{mo} S.^{or} Duque de Mandas.

Toki-eder de la E.^{xma} S.^{ra} Baronesa de Satrústegui.

Siendo encargado de construir el parque de Miramar para S.M. la Reina Regente Doña María Cristina.

* Todas las fotos son cortesía de viveros Villa María Luisa de Oiartzun.



María Ducasse Camy
(1862-1928) hija de Pierre
Ducasse y madre de Alfredo y
Carlos de la Peña.

Desde el año 1908 son numerosos los jardines proyectados y llevados a cabo por todo el Norte de España, señalando a continuación los más destacados.

- 1 Villa Dominica propiedad de D. Inocencio de Echeverría año 1909.
- 2 Villa Manuela de D. José María Angulo 1910.
- 3 La Providencia de los S.^{res} Lizariturry y Rezola 1910.
- 4 La Cumbre del E.^{xmo} S.^{or} Duque de Tovar 1911 actualmente residencia de S.E.^{mo} Ministro de Asuntos Exteriores.
- 5 Aldama-enea del E.^{mo} S.^{or} Marqués de Aldama 1912.
- 6 Vista Alegre del E.^{xmo} S.^{or} Marqués de Muñiz en Zarauz años 1912-1914.
- 7 Villa Josefina en Miracruz del S.^{or} D. Felix Gasis.
- 8 Gastañaga en Alza de D. José Antonio Rezola 1913.
- 9 Villa Zuloaga. Santiago 1913 de D. Ignacio Zuloaga en Zumaya.
- 10 Munive del E.^{mo} Conde de Urquijo en Marquina año 1914.
- 11 Quita pesares de la S.^{ra} V.^{da} de D. Félix Latorre en Valmaseda 1914.
- 12 El campo de Golf de Lasarte 1914.
- 13 Moratalla (Córdoba) E.^{mo} S.^{or} Marqués de Viana 1915.
- 14 Finca de D. Julio Arceche en Las Arenas 1915.
- 15 Artaza del E.^{mo} Marqués de Triano. Las Arenas 1915-16.
- 16 El Pinar de D. José Vergarajauregui Loyola 1916.
- 17 San Josheren de D. José Luis Oriol. Las Arenas 1917.

- 18 Villa Tarifa del E.^{mo} S.^{or} Duque de Tarifa. Zarauz 1918.
- 19 Villa Borghetto del E.^{xmo} S. Marqués de Borghetto. Zarauz 1919.
- 20 Villa Mendibea de D. Luis Ballestero. Fuenterrabía 1920.
- 21 Villa Argentina de D. Laureano Azpiazu. San Sebastián 1921.
- 22 Finca de D. Emilio Pisón (Haro) 1921.
- 23 Finca de D. Joaquín Pérez Agote. Orio 1921.
- 24 Villa Atxegindegui de D. Francisco Rodriguez Castillo 1922.
- 25 La Magdalena de D. José Luis Ibarra. Pamplona 1922.
- 26 Villa de D. Perfecto Ruiz en Burgos 1923.
- 27 Villa de D. Juan Alberdi en Villareal 1923.
- 28 Valdenoja de D. Angel Pérez Eizaguirre. Santander 1924.
- 29 Icus-Alaya de D. Serapio Zaragueta. Irún 1925.
- 30 Villa Olazabal de D. Ramón Olazabal. Irún 1926.
- 31 Villa Zabalaga de D. Pablo Churruca. San Sebastián 1927.

Al fallecimiento de su S.^{ra} Madre 1927 (sic) siguió en colaboración con su hermano Carlos.

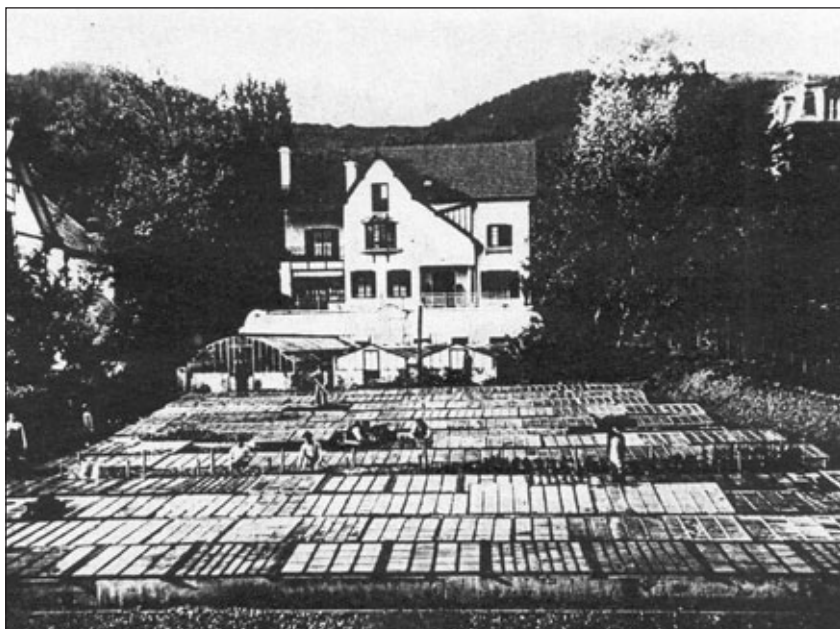
- 32 Villa Zinza del E.^{mo} S.^{or} Conde de Labry. 1928.
- 33 Finca del E.^{mo} S.^{or} Conde de Larix en Elorrio 1928.
- 34 Hospital Civil de Santiago. Vitoria 1928.
- 35 Torre de D. Ambrosio Zatarain. Usurbil 1927.
- 36 Finca Iriarte de D. José Egaña en Alcoz. 1928.
- 37 Villa Elvira de D. Agustín Altolaquirre. 1929.
- 38 Toki Eder de D. Juan Garay. Oñate 1929-30.
- 39 Cía Auxiliar de Ferrocarriles. Beasain 1930.
- 40 Merke-Zabal de D. Emiliano Eizaguirre. 1930.
- 41 Huerto del Inglés S.^{or} Sanz. Logroño 1930.
- 42 Jardín de D. Enrique Herreros de Tejada. Logroño 1922.
- 43 El Castillo de D. Pío Garagorri. Valmaseda 1931.
- 44 Parque Izurra de D. Ramón García Salas. Durango 1931.
- 45 Arquivolta de D. Luis Elizalde. San Sebastián 1932.
- 46 Casa Maternidad. Aldacoenea 1933.
- 47 Finca D. Toribio Aguirre. Mondragón 1934.
- 48 Finca D. José M^a Urrutia en Gueñes. 1934.
- 49 - - - en Trespaderne 1935.
- 50 - S.^{res} Elosegui. Tolosa 1938.
- 51 - Irache de D. Angel Larraiza 1940.
- 52 - V.^{da} de Maldonado. 1941.
- 53 Astillona de D. Alejandro Gandarias. Santander 1942.
- 54 Villa Elena de D. Julian Troncoso. Fuenterrabía 1942.
- 55 Elosegui- enea del Doctor Oreja. Villafranca 1943.
- 56 Cristina-enea S.^{res} Goñi. San Sebastián 1943.
- 57 Colonia escolar de la Caja de Ahorros de Navarra en Fuenterrabía 1944.
- 58 Villa Motrico del E.^{mo} S.^{or} Conde de Motrico 1944.
- 59 Villa Dorremy de D. Pedro Laffort. Miracruz 1945.
- 60 Regiones devastadas Eibar Irún. 1946
- 61 Alberdi H.^{os} Zarauz 1946.



Alfredo de la Peña Ducasse
(1887-1959) Arquitecto Paisajista.



Carlos de la Peña Ducasse
(1892-1971) Ingeniero Hortícola.



Invernaderos.

VILLA MARIA VISA

Hoja núm. 12

D. Alfredo de la Peña Ducasse
 hijo de Dionisio y María nació en San
 Sebastián (Guipúzcoa) el 25 de Agosto de 1887.
 cursó sus primeros estudios en los Marianistas
 de Aldapeta; ingresando en la Escuela de Pon-
 tificia de Artes (vaz) Francia, formando
 parte de la primera promoción el año 1902
 saliendo con el N.º 3 en 1904; entro por último
 como alumno oficial en la Escuela Nacional de
 Horticultura de Versailles (Francia) en 1904,
 saliendo el 3.º en 1907.
 Trabajó con D. Julio Vacherot arquitecto paisa-
 gista conservador del Bosque de Boulogne de
 París y con D. Eduardo André también ar-
 quitecto paisagista, especializándose en pro-
 yectar parques y jardines con sus respectivas
 plantaciones llevándolos a su ejecución.
 Dirigió los jardines de la Exposición Hispano-
 Francesa de Zaragoza el año 1908.
 Al fallecer su padre D. Dionisio de la Peña
 Cadena en 1907 se dedicó con su Señora
 Madre Doña María Ducasse a continuar
 realizando los trabajos de jardinería que
 «Villa Maria Viza» Establecimiento de Ho-
 ricultura y arboricultura fundado por
 su abuelo materno D. Pedro Ducasse Ferrer
 en 1878 que fue encargado de proyectar y
 realizar el Parque de «Ayete» para el Duque
 Duque de Bailen, actualmente es propiedad
 del 6.º Ayuntamiento de San Sebastián y
 residencia de Su Orca el Jefe del Estado
 Españól Generalísimo Franco.

VILLA MARIA IVISA

Hoja núm. 2^a

- del de Arbucenea del Conde de San Roque de
Sotomayor;
Páide-bieta del Sr. Artarcoz
San Bernardo del Conde de San Bernardo
Cristina-enea del Conde de Mendas
Joki-eder de la Baronesa de Sarruslegui
siendo encargado de construir el parque
de Miramar, para S. M. la Reina Regente Doña
María Cristina.
Desde el año 1908 son numerosos los jardines
proyectados y llevados a cabo desde el año 1908.
por todo el Norte de España señalando
a continuación los más destacados.
- 1 Villa Dominica, proximidad del Inocencio de
Lebecevia año 1909.
 - 2 Villa Mariola de D. Jose Maria Arribas 1910
 - 3 La Providencia de los Sres. Arribas y Serrano
 - 4 La Cumbre del Conde de San Roque 1911
actualmente residencia de S. E. Ministro
de asuntos exteriores
 - 5 Aldarra-enea del Conde de Aldama 1912
 - 6 Vista Alegre del Conde de Munitz
en Zarduz años 1912-1914
 - 7 Villa Josefina en Miracuz del Sr. Teja Casis
 - 8 Crayandaga in Alra de D. Jose Maria Berda 1913
 - 9 Villa Zubaga. Santiago 1913 de D. Ignacio
Zubaga en Zuriaya
 - 10 Munitz del Conde de Sarruslegui en Mar-
quina año 1914
 - 11 Quinta pesares de la Pava de D. Teja Larore
en Valmarada 1914

VILA MARIA VISA

Hoja núm. 3^o

12	El Campo de Golf de Lasarte	1914
13	Moratalla (Córdoba) 6 ^o y 7 ^o Marques de Viana	1915
14	Tinca de D. Julio Arteche en Las Arenas	1915
15	Antara del 6 ^o Marques de Viana Las Arenas	1915-16
16	El Pinar de D. José Vergara Jauregui	Astoria 1916
17	San Justener de D. Eusebio Buitrago	Sancti Spiritus 1917
18	Villa Jarifa del 6 ^o Marques de Viana	Las Arenas 1918
19	Villa Borghetto del 6 ^o Marques de Borghetto	Sancti Spiritus 1919
20	Villa Merdibea de D. Luis Ballester	Sancti Spiritus 1920
21	Villa Argentina de D. Laureano Bernal	S. J. 1921
22	Tinca de D. Eusebio Pardo (Haro)	1921
23	Tinca de D. Joaquín Pérez	Sancti Spiritus 1921
24	Villa Alexindegui de D. Francisco Indurain	Sancti Spiritus 1922
25	La Magdalena de D. José Luis Zabala	Sancti Spiritus 1922
26	Villa de D. Perfecto Navar en Bayona	1923
28	Villa de D. Juan Alberdi en Villorreal	1923
29	Valdenoja de D. Angel Pérez	Burguine 1924
30	Jesus-Alaya de D. Jerónimo Zabala	Sancti Spiritus 1925
31	Villa Glazabal de D. Ramon Glazabal	Sancti Spiritus 1926
32	Villa Zabalaga de D. Pablo Garbina	S. J. 1927
	al fallecimiento de su 8 ^o Madre	1927
	trabajo en colaboración con su hermano Carlos	
33	Villa Zorra del 6 ^o Conde de Zorra	1928
34	Tinca del 6 ^o Conde de Zorra en Olavarría	1928
35	Hospital Civil de Santiago V. 1928	1928
36	Fosrea de D. Ambrosio Zatarain	Sancti Spiritus 1927
37	Tinca Priante de D. José Laguna en Olavarría	1928
38	Villa Olvina de D. Augustin Olvina	1929
39	John Oder de D. Juan Garay	Haro 1929-30
40	1 ^o Auxiliar de Ferrocarriles	Beasain 1930
41	Merke-Zabal de D. Eusebio Burguine	1930

VILA MARIA VISA

Hoja núm. 17

42	Huerto del Ingles J ^{te} Larz. Logroño	1930
43	Jardin de D. Enrique Herrero de la Peña Logroño	1922
44	El Castillo de D. Fco. Garagoiti Valmancada	1931
45	Parque Izquierda de D. Manuel Garcia Salas Ourense	1931
46	Quinta de D. Luis Olalde J. S.	1932
47	Casa Maternidad Almadena	1933
48	Finca D. Fructo Aguirre Mondragón	1934
49	Finca D. Juan María de Oñativia en Guernica	1934
50	- en Pineda de Guernica	1935
51	- en Oteiza	1938
52	- Finca de D. Angel Larrañaga	1940
53	- Finca de Morederrado	1941
54	- Asitlona de D. Alejandro Gandarías Irujo	1942
55	- Villa Elena de D. Juan Irujo en Tuenterrabia	1942
56	- Oteiza en finca de D. Juan Irujo en Villafranca	1943
57	- Cristina en finca de D. Juan Irujo	1943
58	- Colonia en finca de la Casa de Abogados de Navarra en Tuenterrabia	1944
59	Villa Matrua del Sr. D. Juan de la Peña	1944
60	Villa Sorrento de D. Pedro Laffont Miracruz	1945
61	Regiones de Santitas Eibar Euzkadi	1946
62	Alberdi Sr. Larrañaga	1946

INDICE GENERAL

Introducción	5
--------------------	---

ESTUDIOS:

LAS CUENTAS DEL CONCEJO DONOSTIARRA EN 1512

César M. FERNÁNDEZ ANTUÑA	11
---------------------------------	----

ESTUDIO SOBRE EL PADRÓN DE SAN SEBASTIÁN DE 1566

Iñaki GARCÍA DE VICUÑA OLAIZOLA	77
---------------------------------------	----

EL FERROCARRIL EN SAN SEBASTIÁN. 1851 - 1925

Fermín MUÑOZ ECHABEGUREN	149
--------------------------------	-----

DONOSTIAKO EGIA AUZOA

Joseba INTXAUSTI	341
------------------------	-----

“CASA CIRIZA” CONTADA POR DON MIGUEL CIRIZA

Rosa GARCÍA-ORELLÁN	515
---------------------------	-----

NOTAS:

LAS “COMUNIDADES DE VECINOS” DE LA JURISDICCIÓN DE SAN SEBASTIÁN. DE SU ORGANIZACIÓN EN LA ÉPOCA MODERNA A SU PERSISTENCIA EN LA CONTEMPORÁNEA. EL CASO DE LA COMUNIDAD DE ZUBIETA

Estibaliz GONZÁLEZ DIOS	673
-------------------------------	-----

EL PROYECTO DE PEDRO IGNACIO DE LIZARDI PARA LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SAN SEBASTIÁN EN 1773	
María Isabel ASTIAZARAIN ACHABAL	693
LOS FUERTES DE ORIAMENDI Y MONTEVIDEO	
Juan Antonio SÁEZ GARCÍA	721
JARDINES PROYECTADOS Y LLEVADOS A CABO POR LA FAMILIA DE LA PEÑA DUCASSE (1909-1946)	
Ignacio Javier LARRAÑAGA URAIN	737

**KUTXA FUNDAZIOA-
REN EDIZIOAK
ETA GAINERAKO
ARGITALPENAK**

**EDICIONES Y OTRAS
PUBLICACIONES DE LA
FUNDACION KUTXA**

EDIZIOAK / EDICIONES

- “ANTZERTI” BILDUMA (Antzerkia euskaraz) / COLECCION “ANTZERTI” (Teatro en euskera)
- “ARGAZKIAK” BILDUMA / COLECCION “FOTOGRAFIAS”
- DICCIONARIO “HAUTA LANERAKO EUSKAL HIZTEGIA”
- “AGIRI” BILDUMA / COLECCION “DOCUMENTO”
- “ECONOMIA” BILDUMA / COLECCION “ECONOMIA”
- “SAIAKERA” BILDUMA / COLECCION “ENSAYO”
- “IKERLAN ETA TXOSTENAK” BILDUMA / COLECCION “ESTUDIOS E INFORMES”
- “EUSKARAZKO” BILDUMA / COLECCION “EN EUSKERA”
- “EUSKAL HERRIAREN LAGUNEN ERRET BAZKUNAREN AKTALABURPENAK” BILDUMA / COLECCION “EXTRACTOS DE LAS ACTAS DE LA REAL SOCIEDAD BASCONGADA DE LOS AMIGOS DEL PAIS”
- DIBULGAZIO-LIBURUSKAK / FOLLETOS DE DIVULGACION
- “GIPUZKOA” BILDUMA / COLECCION “GUIPUZCOA”
- “GURE HIRIAK” BILDUMA / COLECCION “NUESTRAS CIUDADES”
- “HERRIKO SEMEALABAK” BILDUMA / COLECCION “HOMBRES DEL PAIS”
- “IZURUN” BILDUMA / COLECCION “IZURUN”
- “JAKIN” BILDUMA / COLECCION “JAKIN”
- “KUTXA” BILDUMA / COLECCION “KUTXA”
- “HIZKUNTZALARITZA ETA FILOLOGIA” BILDUMA / COLECCION “LINGUISTICA Y FILOLOGIA”
- “ESKULIBURU” BILDUMA / COLECCION “MANUALES”
- MAPAK / MAPAS
- AROTZ-ENEA BILDUMA / COLECCION AROTZ-ENEA
- GIPUZKOAR HERRIEN MONOGRAFIAK” BILDUMA / COLECCION “MONOGRAFIAS DE PUEBLOS GUIPUZCOANOS”
- “AITA LARRAMENDIREN OBRAK” BILDUMA / COLECCION “OBRAS DEL PADRE LARRAMENDI”
- BESTE ZENBAIT EDIZIO / OTRAS EDICIONES
- “IRUN HIRIA LITERATUR SARIK” BILDUMA / COLECCION “PREMIOS LITERARIOS CIUDAD DE IRUN”
 - “Euskarazko Ipuina” Saila / Serie “Cuento en Euskera”
 - “Gaztelerezko Ipuina” Saila / Serie “Cuento en Castellano”
 - “Euskarazko Olerkia” Saila / Serie “Poesía en Euskera”
 - “Gaztelerezko Olerkia” Saila / Serie “Poesía en Castellano”
 - “Euskarazko Eleberria” Saila / Serie “Novela en Euskera”
 - “Gaztelerezko Eleberria” Saila / Serie “Novela en Castellano”
 - “Euskarazko Saiakera” Saila / Serie “Ensayo en Euskera”
 - “Gaztelerezko Saiakera” Saila / Serie “Ensayo en Castellano”
- “DONOSTIA HIRIA LITERATUR SARIK” BILDUMA / COLECCION “PREMIOS LITERARIOS CIUDAD DE SAN SEBASTIAN”

- “Gaztelerazko Antzerkia” Saila / Serie “Teatro en Castellano”
- “Euskarazko Antzerkia” Saila / Serie “Teatro en Euskera”
- “EUSKAL HERRIKO PERRETXIKOAK” BILDUMA / COLECCION “SETAS DEL PAIS VASCO”
- “GIPUZKOAKO GAIK” BILDUMA / COLECCION “TEMAS GUIPUZCOANOS”
- DR. CAMINO INSTITUTUA, DONOSTIARI BURUZKO IKERLAN HISTORIKOEN BULETINA / INSTITUTO DR. CAMINO, BOLETIN DE ESTUDIOS HISTORICOS SOBRE SAN SEBASTIAN
- DR. CAMINO INSTITUTUA, “DONOSTIAKO GAIK” BILDUMA / INSTITUTO DR. CAMINO, COLECCION “TEMAS DONOSTIARRAS”
- DR. CAMINO INSTITUTUA, “MONOGRAFIK” BILDUMA / INSTITUTO DR. CAMINO, COLECCION “MONOGRAFIAS”
- DR. CAMINO INSTITUTUA, “KOKKA” BILDUMA / INSTITUTO DR. CAMINO, COLECCION “KOKKA”
- DR. CAMINO INSTITUTUA, BESTE ZENBAIT EDIZIO / INSTITUTO DR. CAMINO, OTRAS EDICIONES
- “IKUS-ENTZUNAK” BILDUMA / COLECCION “AUDIOVISUALES”
- DISKOAK / DISCOS
- BIDEOAK / VIDEOS

BESTE ZENBAIT ARGITALPEN / OTRAS PUBLICACIONES

- HAURRENTZAKO BILDUMAK / ALBUMES INFANTILES
- ERAKUSKETEN KATALOGOA / CATALOGO DE EXPOSICIONES
- BESTE ERAKUNDEEKIKO KOEDIZIOAK / COEDICIONES CON OTRAS INSTITUCIONES
- ARTEAGA-ZABALEGI FUNDAZIOAK ARGITARATURIKO LIBURUAK / OBRAS EDITADAS POR LA FUNDACION ARTEAGAZABALEGI
- AGORTU GABEKO ARGITALPENAK / PUBLICACIONES NO AGOTADAS
- GIZARTE-LANERAKO UNIBERTSITATE-ESKOLAK ARGITARATURIKO LIBURUAK / OBRAS EDITADAS POR LA ESCUELA UNIVERSITARIA DE TRABAJO SOCIAL
- DONOSTIAKO G.L.U.E.ren ARGITALPENAK / PUBLICACIONES DE LA E.U.T.S. DE SAN SEBASTIAN
- GIPUZKOAKO BELENZALEEN ELKARTEAK ARGITARATURIKO LIBURUAK / LIBROS EDITADOS POR LA ASOCIACION BELENISTA DE GIPUZKOA”
- BELENZALEEN ELKARTEAREN EDIZIO-MULTZOA / FONDO EDITORIAL DE LA ASOCIACION BELENISTA
- GABON-GAIEN KOADERNOAK / CUADERNOS DE TEMAS NAVIDEÑOS

DR. CAMINO INSTITUTUA, DONOSTIARI
BURUZKO IKERLAN HISTORIKOEN BULETINA /
INSTITUTO DR. CAMINO, BOLETIN
DE ESTUDIOS HISTORICOS SOBRE SAN SEBASTIAN

- N.º 1 (1967) Zenbait egile / Varios
- N.º 2 (1968) " " "
- N.º 3 (1969) " " "
- N.º 4 (1970) " " "
- N.º 5 (1971) " " "
- N.º 6 (1972) " " "
- N.º 7 (1973) " " "
- N.º 8 (1974) " " "
- N.º 9 (1975) " " "
- N.º 10 (1976) " " "
- N.º 11 (1977) " " "
- N.º 12 (1978) " " "
- N.º 13 (1979) " " "
- N.º 14 (1980) " " "
- N.º 15 (1981) " " "
- N.º 16 (1982) " " "
- N.º 17 (1983) J. Ignacio Tellechea Idígoras omenaldiko edizioa (2 liburuki) / Edición-homenaje a J. Ignacio Tellechea Idígoras (2 vols.)
- N.º 18 (1984) Zenbait egile / Varios
- N.º 19 (1985) " " "
- N.º 20 (1986) " " "
- N.º 21 (1987) " " "
- N.º 22 (1988) " " "
- N.º 23 (1989) " " "
- N.º 24 (1990) " " "
- N.º 25 (1991) " " "
- N.º 26 (1992) " " "
- N.º 27 (1993) " " "
- N.º 28 (1994) " " "
- N.º 29 (1995) " " "
- N.º 30 (1996) " " "
- N.º 31 (1997) " " "
- N.º 32 (1998) " " "
- N.º 33 (1999) " " "
- N.º 34 (2000) " " "
- N.º 35 (2001) " " "
- N.º 36 (2002) " " "
- N.º 37 (2003) " " "
- N.º 38 (2004) " " "

**DR. CAMINO INSTITUTUA, "DONOSTIAKO GAIAK" BILDUMA /
INSTITUTO DR. CAMINO, COLECCION
"TEMAS DONOSTIARRAS"**

1. EL TERMINO MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN (SU EVOLUCION HISTORICA)
Leandro Silván
2. EL BERTSOLARI BORDEL EN EL CASTILLO DONOSTIARRA (1823)
Antonio Arrúe
3. CANTO A JOSE (RECOPILACION DE ARTICULOS SOBRE JOSE DE ARTECHE)
J. Ignacio Tellechea Idígoras
4. EL ORGANO CAVAILLE-COLL DE LA BASILICA DE SANTA MARIA DEL CORO, DE SAN SEBASTIAN
Angel Inaraja
5. MONOGRAFIA DE LA IGLESIA PARROQUIAL DE SANTA MARIA DE LA CIUDAD DE SAN SEBASTIAN
Antonio Cortázar y Machimbarrera
6. CATALINA DE ERAUSO, LA MONJA ALFEREZ
José Berruezo
7. A LOS CIENTO AÑOS DE SU MUERTE. BILINTX (1831-1876). CONFERENCIAS Y CONCURSOS LITERARIOS
Zenbait egile / Varios
8. EL CASTILLO DE SANTA CRUZ DE LA MOTA Y LAS MURALLAS DE LA PLAZA DE SAN SEBASTIAN
Fernando Mexía Carrillo
9. CARTA AL P. DONOSTIA (SELECCION - VERSION - NOTAS)
Jorge de Riezu
10. UN PROYECTO EN LA PARTE VIEJA. MEDITACION SOBRE EL FUTURO DE ESTE CONJUNTO URBANO
Juan Manuel de Encío
11. NACIONALES Y REALISTAS. UN EPISODIO DONOSTIARRA (1827)
J. Ignacio Tellechea Idígoras
12. EL SAN SEBASTIAN DE ANTAÑO (I. UN PASEO POR LA HISTORIA DE LA CIUDAD.- II. LA LARGA Y DRAMATICA HISTORIA DE SAN SEBASTIAN)
José Luis Banús y Aguirre
13. LA IGLESIA DE SANTA MARIA DE SAN SEBASTIAN
María Isabel Astiazarain Achabal
14. ADUNA
Jesús Amundarain
15. PARROQUIA ALTZA SAN MARTZIAL. CENTENARIO VI MENDEURRENA (1390-1990)
Félix Elejalde Aldama
16. EL COMERCIO HISPANOAMERICANO A TRAVES DE PASAJES-SAN SEBASTIAN (1778-1795)
Isabel Miguel
17. CATALOGO DE LOS DOCUMENTOS DEL ARCHIVO DEL MONASTERIO DE SAN BARTOLOME DE SAN SEBASTIAN
Gabriela Vives Almandoz
18. EL VASCO FRANCISCO GRANDMONTAGNE. SUS CARTAS A MIGUEL DE UNAMUNO
J. Ignacio Tellechea Idígoras

19. VIDA Y OBRA DEL DR. VICTORIANO JUARISTI
Rosa María Ceballos Vizcarret
20. ORIGENES DE LA ACADEMIA MUNICIPAL DE MUSICA DE SAN SEBASTIAN
J. Ignacio Tellechea Idígoras
21. GABRIEL VERKOS. HOMENAJE DE AMOR Y ADMIRACION
María Lourdes Goiti de Verkós
22. EL CUARTO DE SOCORRO DE SAN SEBASTIAN. ORIGEN Y DESARROLLO (1881-1936)
Carlos Placer y José M.ª Urkia
23. UNAMUNO Y SALAVERRIA. EPISTOLARIO (1904-35)
J. Ignacio Tellechea Idígoras
24. LOIOLAKO S. INAZIO PARROKIA. PARROQUIA DE SAN IGNACIO DE LOYOLA (DONOSTIA-SAN SEBASTIAN, 1897-1997)
Félix Elejalde Aldama
25. MIGUEL DE UNAMUNO Y JOSE MARIA SALAVERRIA. EPISTOLARIO (1904-1935)
J. Ignacio Tellechea Idígoras
25. EL BUEN PASTOR. DE PARROQUIA A CATEDRAL (1897-1997)
Antonio Antia Munduate
26. ANALES DE LA PRIMERA GUERRA CARLISTA. Cómo se vivió la guerra carlista en la ciudad
Fermín Muñoz Echebeguren
27. SAN SEBASTIAN EN EL SIGLO XIX
Angel Pirala
28. JOSE DE OLAIZOLA. OROITZAPENAK 1883-1969. RECUERDOS DE UNA EPOCA
Imanol Olaizola
29. MEMORIAS DEL AÑO 1843 (LA PRIMERA GUERRA CARLISTA)
Conde de Mirasol
30. HISTORIA DE LA CRUZ ROJA DE GIPUZKOA
Dr. Enrique Samaniego
31. ANALES DE LA SEGUNDA GUERRA CARLISTA) EN SAN SEBASTIÁN. Cómo se vivió la guerra en la ciudad
Fermín Muñoz Echabeguren
32. GURE AIETE / NUESTRO AIETE
Claudio Artesano Garicano
33. SANTA KLARA GURE UHARTE EZEZAGUNA
Txillardegí

**DR. CAMINO INSTITUTUA, “MONOGRAFIAK” BILDUMA /
INSTITUTO DR. CAMINO, COLECCION “MONOGRAFIAS”**

1. LA REFORMA TRIDENTINA EN SAN SEBASTIAN. EL LIBRO DE “MANDATOS DE VISITA” DE LA PARROQUIA DE SAN VICENTE (1540-1670)
J. Ignacio Tellechea Idígoras
2. GESTION DEL MUNICIPIO DE SAN SEBASTIAN (1901-1925)
Baldomero Anabitarte
3. FUNDACION Y CONSTRUCCION DE SAN TELMO DE SAN

- SEBASTIAN (ESTUDIO Y DOCUMENTOS)
Tarsicio de Azcona
4. ¿QUIEN DESTRUYO SAN SEBASTIAN?
Juan Bautista Olaechea
 5. GESTION MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN (1894-1900)
Baldomero Anabitarte
 6. SAN SEBASTIAN Y LA PROVINCIA DE GUIPUZCOA DURANTE LA GUERRA DE LAS COMUNIDADES (ESTUDIO Y DOCUMENTOS)
Tarsicio de Azcona
 7. DE CRONICAS Y TIEMPOS BRITANICOS (HISTORIA DE UNA EXPEDICION MILITAR INGLESA EN GUIPUZCOA. JUNIO-OCTUBRE DE 1512)
Julio-César Santoyo
 8. INDICE DE DOCUMENTOS DEL ARCHIVO MUNICIPAL DE LA VILLA DE HERNANI
Fausto Arocena
 9. ANCLAS DE HERNANI. I, EL REGISTRO DE CARTAS DE DON FRANCISCO ANTONIO DE OQUENDO, INSPECTOR DE LA FABRICA DE ANCLAS (1750-1755)
J. Ignacio Tellechea Idígoras
 10. UN PLEITO PERDIDO POR SAN SEBASTIAN (1623-1627). FUNDACION DE LA PARROQUIA DE PASAJES DE SAN JUAN Y JURISDICCION ESPIRITUAL SOBRE LA BAHIA. (ESTUDIO Y DOCUMENTOS)
Tarsicio de Azcona
 11. EL NACIMIENTO DE LAS VILLAS GUIPUZCOANAS EN LOS SIGLOS XIII Y XIV: MORFOLOGIA Y FUNCIONES URBANAS
Beatriz Arizaga Bolumburu
 12. HERNAN PEREZ DE YARZA, ALCAIDE DE BEHOBIA. LAS COMUNIDADES Y LA GUERRA DE NAVARRA (1520-1521). (DOCUMENTOS INEDITOS)
J. Ignacio Tellechea Idígoras
 13. ESTUDIOS SOBRE SAN SEBASTIAN. (EDICION-HOMENAJE)
Serapio Múgica
 14. LA CONTIENDA CIVIL DE GUIPUZCOA Y LAS COMUNIDADES CASTELLANAS (1520-1521)
Luis Fernández Martín
 15. EL ALMIRANTE D. ANTONIO DE OQUENDO
Ignacio de Arzamendi
 16. CARMELITAS DESCALZAS EN SAN SEBASTIAN (1663)
Luis Enrique Rodríguez - San Pedro Bezares
 17. LOS FRANCISCANOS EN SAN SEBASTIAN (1512-1606)
Fr. José Ignacio Lasa
 18. EL DIEZMO VIEJO Y SECO, O DIEZMO DE LA MAR DE CASTILLA (s. XIII-XVI). (APORTACION AL ESTUDIO DE LA FISCALIDAD GUIPUZCOANA)
Luis Miguel Díez de Salazar
 19. CRECIMIENTO Y ESTRUCTURA URBANA DE SAN SEBASTIAN
María Jesús Calvo Sánchez
 20. CAPUCHINOS EN RENTERIA. Obra dirigida por Tarsicio de Azcona, conmemorativa del XXV Aniversario del regreso de la Orden. (1983)
Zenbait egile / Varios
 21. APROXIMACION A LA GEOGRAFIA SOCIAL Y URBANA

- DE LA COMARCA DONOSTIARRA
Francisco Javier Gómez Piñero
22. IR A AMERICA. LA EMIGRACION VASCA A AMERICA (GUIPUZCOA 1840-1870)
María Pilar Pildain Salazar
23. ARQUITECTURA PUBLICA EN LA CIUDAD DE SAN SEBASTIAN (1813-1922)
María Carmen Rodríguez Sorondo
24. SAN SEBASTIAN. REVOLUCION LIBERAL Y II GUERRA CARLISTA (1868-1876)
Francisco Rodríguez de Coro
25. VASCOS EN CADIZ (siglos XVII-XVIII)
José Garmendia Arruebarrena
26. EL ARCHIVO QUEMADO. INVENTARIOS ANTIGUOS DEL ACERVO DOCUMENTAL DE LA M. N. y M. L. CIUDAD DE SAN SEBASTIAN ANTES DE LA DESTRUCCION DE 1813
José Luis Banús y Aguirre
27. URBANISMO Y ARQUITECTURA ECLECTICA EN SAN SEBASTIAN (1890-1910)
Yazmina Grandío
28. CARMELO DE ECHEGARAY. CARTAS A D. SERAPIO MUGICA (1899-1925)
José Tellechea Jorajuría y J. Ignacio Tellechea Idígoras
29. JUAN MIGUEL DE ORCOLAGA Y EL OBSERVATORIO METEOROLOGICO DE IGUELDO
Miguel Laburu
30. OTRA CARA DE LA INVENCIBLE. LA PARTICIPACION VASCA. (Premio Virgen del Carmen 1988)
J. Ignacio Tellechea Idígoras
31. LA REAL COMPAÑIA GUIPUZCOANA DE CARACAS
Montserrat Gárate Ojanguren
32. PODER MUNICIPAL, ECONOMIA Y SOCIEDAD EN LA CIUDAD DE SAN SEBASTIAN (1813-1855)
Celia Aparicio Pérez
33. DON FRANCES DE ALAVA Y BEAMONTE. CORRESPONDENCIA INEDITA DE FELIPE II CON SU EMBAJADOR EN PARIS (1564-1570)
Pedro Rodríguez y Justina Rodríguez
34. LA MONJA ALFEREZ. DOÑA CATALINA DE ERAUSO
J. Ignacio Tellechea Idígoras
35. 1813 SAN SEBASTIAN INCENDIADA, BRITANICOS Y PORTUGUESES
Luis Murugarren
36. PRESENCIA DE LO INGLES EN PIO BAROJA
Lourdes Lecuona Lerchundi
37. GUIPUZCOA Y SAN SEBASTIAN EN LAS ELECCIONES DE LA II REPUBLICA
José Antonio Rodríguez Ranz
38. DARIO DE REGOYOS. CARTAS
J.I. Tellechea Idígoras
39. LUIS MARTIN-SANTOS. HISTORIA DE UN COMPROMISO
Pedro Gorrotxategi
40. CIEN AÑOS DE LA VIDA ECONOMICA DE SAN SEBASTIAN (1887-1987)
Montserrat Gárate Ojanguren y Javier Martín Rudi
41. JOSE DE ARTECHE ARAMBURU: VIDA Y OBRA DE UN VASCO UNIVERSAL
Antonio Villanueva Edo

- | | |
|--|--|
| <p>42. LOS PROLOGOS DE PIO BA-ROJA
<i>Luis Urrutia Salaverri</i></p> <p>43. LA SOCIEDAD URBANA EN LA GUIPUZCOA COSTERA MEDIEVAL: San Sebastián, Rentería y Fuenterrabía (1200-1500)
<i>M^a Soledad Tena García</i></p> <p>44. Ferrerías GUIPUZCOANAS: Aspectos socio-económicos, laborales y fiscales (siglos XIV-XVI)
<i>Luis Miguel Díez de Salazar Fernández</i></p> <p>45. UNA HISTORIA TURBULENTA. LA FUNDACION DE LA COMPAÑIA DE JESUS EN SAN SEBASTIAN (1619-1627)
<i>J. Ignacio Tellechea Idígoras</i></p> <p>46. EL CONSULADO DE SAN SEBASTIAN Y LOS PROYECTOS DE AMPLIACION DE SU PUERTO EN EL SIGLO XVIII
<i>M^a Isabel Astiazarain Achabal</i></p> <p>47. LA TELEFONIA EN GIPUZKOA: UN MODELO ORIGINAL
<i>M.^a Luisa Ibisate Elícegui</i></p> <p>48. ACTIVIDAD ECONOMICA Y CAMBIO ESTRUCTURAL EN SAN SEBASTIAN DURANTE</p> | <p>LA RESTAURACION. 1875-1914
<i>Carlos Larrinaga Rodríguez</i></p> <p>49. CORSARIOS GUIPUZCOANOS EN TERRANOVA 1552-1555
<i>J. Ignacio Tellechea Idígoras</i></p> <p>50. LA BENEFICENCIA EN SAN SEBASTIAN
<i>M^a Rosario Roquero Ussia</i></p> <p>51. EL ASEDIO DE SAN SEBASTIAN POR EL DUQUE DE BERWICK. UNA GUERRA DENTRO DE OTRA GUERRA
<i>J. Ignacio Tellechea Idígoras</i></p> <p>52. EL MAL QUE AL PRESENTE CORRE: GIPUZKOA Y LA PESTE (1597-1600)
<i>José Ramón Cruz Mundet</i></p> <p>53. SANTIAGUISTAS GUIPUZCOANOS
<i>J. Ignacio Tellechea Idígoras</i></p> <p>54. PEIRONCELY, SAN SEBASTIAN Y EL FERROCARRIL DE LOS ALDUIDES A MEDIADOS DEL SIGLO XIX
<i>Carlos Larrinaga</i></p> <p>55. SAN SEBASTIÁN AVANZADA TEATRAL (1900-1950)
<i>M^a Luisa Ibisate Elícegui</i></p> |
|--|--|

**DR. CAMINO INSTITUTOA, “KOXKA” BILDUMA /
INSTITUTO DR. CAMINO, COLECCION “KOXKA”**

1. SAN SEBASTIAN. HISTORIA Y ALMA DE SUS CALLES
Ignacio Pérez-Arregui Fort

**DR. CAMINO INSTITUTUA, BESTE ZENBAIT EDIZIO /
INSTITUTO DR. CAMINO, OTRAS EDICIONES**

1. GENESIS Y PLAN DE ACTUACION DEL GRUPO LOCAL "DOCTOR CAMINO DE HISTORIA DONOSTIARRA". APROBADO INICIALMENTE POR LA JUNTA DIRECTIVA DE LA COMISION GUIPUZCOANA DE LA REAL SOCIEDAD BASCONGADA DE LOS AMIGOS DEL PAIS EN 2 DE ENERO DE 1964 (1966)
DONOSTIA. FRANTZISKO "QUICO" LETAMENDIAren OMENEZ. HOMENAJE A FRANCISCO "QUICO" LETAMENDIA
Francisco Letamendía y Juan Antonio Garmendia
2. CURIOSIDADES HISTORICAS DONOSTIARRAS
Serapio Múgica
3. REAL SOCIEDAD VASCONGADA DE LOS AMIGOS DEL PAIS. SUS ANTECEDENTES (Reedición 1984)
Nicolás de Soraluze
4. NAVEGANTES GUIPUZCOANOS (Edición patrocinada por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de San Sebastián)
Ramón Seoane y Ferrer, marqués de Seoane
5. DONOSTIA ZAHARREKO IRUDIAK. ESTAMPAS DEL VIEJO
6. ANTIGUA 1900. (Euskaraz / edición en euskera)
José Luis Alvarez Enparantza "Txillardegi"
7. ANTIGUA 1900. (Edición en castellano)
José Luis Alvarez Enparantza "Txillardegi"
8. DONOSTIAKO TOPONIMI ERREGISTROA / REGISTRO TOPONIMICO DONOSTIARRA. (Edición financiada por el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián)
Josu Tellabide Azkolain
9. EL CORO MAITEA. MEDIO SIGLO DE ARTE
Ignacio Pérez-Arregui Fort
10. JOSÉ GOIKOA, ARQUITECTO AUTOR DE SAN SEBASTIÁN
Antonio Mendizabal Etxeberria

