

AMARA BERRI Y SUS CALLES



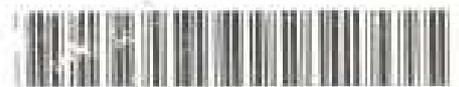
**ASOCIACION DE PADRES DE ALUMNOS
DEL COLEGIO PUBLICO «AMARA BERRI»**

DB 914 6015

AMM

AMARA BERRI
Y
SUS CALLES

AMARA liburutegia



1110180431

AMARA BERRI Y SUS CALLES

Prólogo y dirección de la obra:

FELIX ELEJALDE ALDAMA

Ilustraciones:

JON ETXEBESTE ARRIANDIAGA

AMARA liburutegia
ACASARES KUIAR liburutegia

EDITA

Asociación de Padres de Alumnos del Colegio Público Amara Berri

SAN SEBASTIAN

1984



[Faint, illegible text, possibly a title or subtitle]

I. S. B. N.: 84 - 398 - 0788 - 0

Depósito Legal: S. S. 31/84

Impreme: Gráficas IZARRA. - Polígono 36. Usurbil (Guipúzcoa)

*La Asociación de Padres de Alumnos del Colegio Público
«Amara Berri» quiere agradecer las aportaciones de:*

EXCMA. DIPUTACION FORAL DE GUIPUZCOA
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIAN
CAJA DE AHORROS PROVINCIAL DE GUIPUZCOA
CAJA DE AHORROS MUNICIPAL DE SAN SEBASTIAN

que han hecho posible la edición de este libro.

INDICE CRONOLOGICO

PROLOGO	9
1.— AMARA	19
2.— URUMEA, Paseo del	21
3.— ERRONDO, ANOETA Y ZORROAGA	25
4.— SANCHO EL SABIO, Avenida de	28
5.— FERRERIAS, Plaza de las	31
6.— ASTILLEROS, Calle de los	35
7.— ARMERIAS, Plaza de las	39
8.— PREBOSTES, Plaza de los	43
9.— BALLENEROS, Paseo de los	45
10.— PESCADORES DE TERRANOVA, Calle	49
11.— PESCADORES DE GRAN SOL, Calle	52
12.— PODAVINES, Paseo de los	55
13.— MERCADERÉS, Plaza de los	57
14.— MARINOS, Plaza de los	60
15.— COFRADIAS DONOSTIARRAS, Plaza de las	63
16.— CORSARIOS VASCOS, Calle de los	67
17.— SOLDADOS, Plaza de los	71
18.— IRUN, Plaza de	75
19.— CARLOS I, Avenida de	79
20.— AMEZKETA, Calle de los	82
21.— ECHEVERRI, Plaza de los	85
22.— CATALINA DE ERAUSO, Calle	88
23.— FELIPE IV, Avenida de	91
24.— CONSULADO, Calle del	94
25.— COMPANIA DE CARACAS, Calle	97
26.— PARQUE DE ALAVA Y (PASEO DE VIZCAYA)	100
27.— ALAVA, Parque de	101
28.— VIZCAYA, Paseo de	103
29.— AZPEITIA, Calle de	105
30.— JAVIER BARCAIZTEGUI, Calle de	107
31.— JOSE MARIA ZUAZNABAR, Calle de	109
32.— COLLADO, Calle de	111
33.— ISABEL II, Avenida de	113
34.— EUSTASIO AMILIBIA, Calle de	116
35.— CORTAZAR, Calle de	119
36.— MAMELENAS, Calle de los	122
37.— JOSE MARIA SALAVERRIA, Calle de	125
38.— PIO XII, Plaza de	127
39.— AVENIDA DE MADRID Y LA VARIANTE	129



Haga clic en
Compartir
enviar archivo

INDICE ALFABETICO

ALAVA, Parque de	101
AMARA	19
AMEZKETA, Calle de los	82
AMILIBIA (Eustasio), Calle de	116
ARMERIAS, Plaza de las	39
ASTILLEROS, Calle de los	35
AZPEITIA, Calle de	105
BALLENEROS, Paseo de los	45
BARCAIZTEGUI (Javier), Calle de	107
CARLOS I, Avenida de	79
COFRADIAS DONOSTIARRAS, Plaza de las	63
COLLADO, Calle de	111
COMPANIA DE CARACAS, Calle de	97
CONSULADO, Calle del	94
CORSARIOS VASCOS, Calle de los	67
CORTAZAR, Calle de	119
ECHEVERRI, Plaza de los	85
ERAUSO (Catalina), Calle de	88
ERRONDO, Paseo de	25
FELIPE IV, Avenida de	91
FERRERIAS, Plaza de las	31
IRUN, Plaza de	75
ISABEL II, Avenida de	113
MADRID, Avenida de	129
MAMELENAS, Calle de los	122
MARINOS, Plaza de los	60
MERCADERES, Plaza de los	57
PESCADORES DE GRAN SOL, Calle de	52
PESCADORES DE TERRANOVA, Calle de	49
PIO XII, Plaza de	127
PODAVINES, Paseo de los	55
PREBOSTES, Plaza de los	43
SALAVERRIA (José María), Calle de	125
SANCHO EL SABIO, Avenida de	28
SOLDADOS, Plaza de los	71
URUMEA, Paseo del	21
VIZCAYA, Paseo de	103
ZORROAGA, Paseo de	25
ZUAZNABAR (José María), Calle de	109

PROLOGO

Con gran satisfacción accedo a escribir el prólogo, que ha de encabezar este trabajo sobre AMARA BERRI Y SUS CALLES, realizado, en su mayor parte, por mis alumnos de los últimos cursos de EGB del Colegio Público de AMARA BERRI.

Vaya por delante la aclaración de que el libro ha podido ver la luz gracias al interés y al tesón con que la Asociación de Padres de Alumnos del Colegio acogió la idea de su publicación.

Ciertamente, el trabajo no me era desconocido, puesto que yo mismo lo sugerí y lo he dirigido en todo momento, estructurándolo, proporcionando material de consulta, distribuyendo las materias, procurando estar presente en los momentos de desaliento y..., en muchas ocasiones, corrigiéndolo y completándolo.

—¿Ha sido mucha la intervención? —Quizá pregunte algún curioso.

Pues, la necesaria. La suficiente para que el niño no se encontrara solo ante materias, en ocasiones complicadas, totalmente desconocidas, y con escasa bibliografía y por otra parte, procurando que se sintiera protagonista y con ganas de realizar la labor y más contando con el poderoso estímulo de su posterior publicación.

En algún momento pensé destacar las correcciones y los añadidos, pero juzgué que la prevención era innecesaria, dado el carácter del libro. Se iba a convertir en un verdadero tormento para el lector a causa de los cambios de letras, llamadas y notas.

Creo que así cumple, perfectamente, la doble o triple intencionalidad didáctica que me propuse al iniciarlo. Si se logra lo sus-

tantivo, lo adjetivo, el andamiaje, realizada la tarea, puede olvidarse.

Primeramente, los alumnos han accedido a unos métodos de trabajo activo, de pequeña investigación: consulta de libros, visitas a bibliotecas, entrevistas... En segundo lugar han logrado unos conocimientos fundamentales sobre su barrio y su pueblo que, quizá, de otro modo, siempre los hubieran ignorado y, finalmente, ahora con su edición, van a dotar a los niños que ocupen las aulas, cuando ellos las abandonen, de unos libros de lectura interesantes y de fácil comprensión, en los que podrán seguir aprendiendo cosas sobre su pueblo. Y... ¿no se habrá echado la semilla de la que puede brotar algún investigador?

La idea de realizar este trabajo fue fácil de concebir. Es algo que surge espontáneamente. A cualquier persona que llega a Amara Berri llama inmediatamente su atención la rotulación de las calles. En ella se advierte un claro afán de dar a conocer nuestro pasado. Pero para una persona que se ha esforzado a lo largo de su vida profesional en enseñar a sus alumnos cómo es su Pueblo —con mayúscula y con minúscula— la tentación de utilizar el sencillo subterfugio de emplear el nombre de las calles, una realidad anclada en el presente, que el niño ve diariamente, como una proyección histórica, tomando esta sugerente motivación, como punto de arranque, para proporcionar ciertos conocimientos, es una tentación demasiado fuerte, muy difícil de evitar.

El callejero de Amara Berri nos ofrece un muestrario que recoge los hitos históricos de nuestra ciudad. Desde los lejanos topónimos que nos hablan de agua limpia, de carrascas, zarzas o pastizales, hasta la Avenida de Madrid, que nos recuerda una realidad política actual, insoslayable y una notable obra de ingeniería.

Lo que más me satisface de esta intencionalidad de rememorar el pasado, es que patentiza a los verdaderos protagonistas de esta historia, a los hombres. Así nos recuerda a todo un enjambre de hombres —o mujeres— de armas, de leyes, de empresas, de cartabón y plomada... y sobre todo a sus agrupaciones, gremios, instituciones... Es decir unos hombres y unas formas de vida.

Resulta también interesante conocer el singular destino de este Amara Berri, que en muy pocos decenios ha convertido unos arenales pantanosos en un tremendo complejo de hormigón, que alberga 40.000 personas. Conocer la historia de este «Ensanche de las Marismas de Amara» como se le llamó en su día.

Derribadas las murallas en 1864 llegó la fiebre de la construcción. La ciudad, que tras las murallas ocupaba 100.000 metros

cuadrados y contaba con 14.000 habitantes, duplicó su población en menos de un cuarto de siglo. Los Ensanches se dispararon en todas las direcciones. El Ensanche Oriental, que en números redondos alcanzaría una superficie de 180.000 metros, el de Gros con 230.000, Ondarreta, 50.000, el que hoy llamaríamos Amara Viejo, 250.000... El ritmo fue trepidante. Pero se preveía un crecimiento todavía más espectacular y para trazar nuevos Ensanches no quedaba otra opción que ocupar las marismas de ambas orillas del río.

El Urumea frenaba la expansión. El río era poco menos que intocable. Era el recuerdo de un largo sueño histórico no olvidado por completo. Estaba considerado como la última posibilidad de construir un gran puerto y convertir a Donostia en una importante ciudad comercial. Todavía eran pocos los que le concedían otro porvenir aceptable.

El Ensanche de Amara nació documentalmente en 1895. Visto el éxito que acompañó a los Ensanches se pensó en la necesidad de urbanizar nuevos terrenos. Los señores Barrio y Goicoa presentaron una memoria al Ayuntamiento, insistiendo en la conveniencia de encauzar y desviar el Urumea por los terrenos de los caseríos Presaburu y Errota-txiki. El Municipio consiguió autorización para llevar a cabo esta desviación, comprendida entre el puente de Santa Catalina y el arranque de la curva del río, por Real Orden de 15 de junio de 1905.

El procedimiento empleado para su saneamiento sería el mismo que se utilizó en el resto de los Ensanches. Rellenar toda la zona hasta tres metros por debajo del plano que se iba a utilizar para las vías públicas.

La empresa encargada del relleno de las marismas utilizó un pequeño ferrocarril que transportaba la arena desde las dunas de Gros. Utilizaba dos máquinas que trabajaban, ininterrumpidamente, desde el amanecer hasta bien entrada la noche. Una de estas pequeñas locomotoras se llamaba «Amara» y la otra «Victoria», en honor a la señora del ingeniero director de la obra —D.^a Victoria Areizaga— que fue D. Manuel Alonso Zabala.

Con la rectificación desapareció el caserío Errota-txiki. Este caserío tenía un molino que utilizaba la fuerza de las mareas para trabajar; molino hidráulico que prensaba manzanas. En sus lagares se producía una sidra excelente, cosa bien conocida por los donostiarras que lo visitaban con frecuencia, a pesar de que había que utilizar una gabarra para acceder hasta él. Pero parece que merecía la pena realizar el dificultoso recorrido.

No era éste el único molino, que utilizaba el mar como fuerza motriz, que existió en los solares sobre los que se construyó Amara Berri. Hubo otro semejante en el caserío «Santiago», construido a comienzos del siglo XVI y otro en «Juanindegui» de construcción todavía más antigua. El Museo Municipal de San Telmo conserva algunas de las ruedas que utilizaban.

Al desviar el Urumea hacia Mundaiz los caseríos de Aldunania y Presaburu pasarían a pertenecer del barrio de Eguía al de Amara, o lo que es lo mismo, de la margen derecha a la margen izquierda.

Antes de su canalización el río se acercaba a la curva que dibujan las vías del «Topo». Este ferrocarril se construyó con anterioridad a su encauzamiento por lo que, como puede verse, su trazado conserva la curva del río. Este pasaba frente a la actual Fábrica de Gas y por los lugares que ocupan las calles de José M.^º Salaverria, Errondo, Plaza del Centenario..., etc.

En 1907 el muro de encauzamiento de la orilla izquierda había llegado a unos 120 metros, aguas arriba, del puente de María Cristina. El puente se había inaugurado dos años antes. En 1911 también el muro de la margen derecha llegaba, prácticamente, hasta la curva del río.

Según el proyecto de Barrio y Goicoa con el encauzamiento y posterior desecación del terreno, se salvaban de las marismas 400.028 metros cuadrados, de los cuales 86.448 correspondían a particulares, mientras que 313.580 eran de dominio público.

La canalización total se realizó entre los años 1924 y 1926. A partir de 1933, se llevaron a cabo las obras de saneamiento del cauce antiguo y el terraplenado de la avenida principal del Ensanche.

Pero ya en 1913, el ingeniero D. Horacio Azqueta había entregado en el Ayuntamiento donostiarra un trabajo relacionado con la ejecución del nuevo ensanche. La Corporación aprobó el plan y anunció un concurso público para ponerlo en práctica. Optaron al premio dos proyectos. Después de larguísimos trámites se adjudicó el primer premio al que iba firmado por los señores Azqueta, como ingeniero y Garruchaga como arquitecto.

Baldomero Anabitarte da cuenta minuciosa de este proyecto que lo califica de «grandioso». Las publicaciones de la época le dan la razón. Nos ofrecen dibujos magníficos. El cronista describe los distintos servicios que incluía: servicios municipales y del Estado, edificios religiosos, escuelas, teatros, Palacio de Exposiciones y de la Música, parques...

El Ensanche contaba con una superficie total de 633.913 metros cuadrados. Solamente era edificable el 46 %, el resto estaba destinado a vías y parques públicos. Podía albergar un máximo de 25.000 habitantes, correspondiendo 25 metros cuadrados a cada persona.

El proyecto tuvo, entre otros muchos, el mérito de estar concebido como un conjunto armonioso con todas sus partes interdependientes. Estaba trazado de acuerdo a unos gustos y unas características muy del siglo XIX. La zona quedaba dividida en dos sectores, articulados en torno a una gran plaza central. El sector más cercano al centro urbano era el más elegante y estaba proyectado como zona residencial. El segundo sector, que contenía los servicios municipales y estatales, se abría en abanico en torno a esta gran plaza. Los inmuebles eran rectangulares y las manzanas quedaban abiertas.

En 1933 se inició el proceso de expropiación de fincas y seguidamente la venta de los primeros solares.

El proyecto, lamentablemente, no se realizó. Considerándolo anticuado, el ingeniero de Obras Municipales Sr. Machinbarrena presentó un plan de reforma, convocándose un nuevo concurso de anteproyectos. Se respetaba del anterior la infraestructura, principalmente, el terraplenado, que unía el nuevo Ensanche con el resto de la ciudad.

Concurrieron al certamen cuatro trabajos. Obtuvo el primer premio el presentado por los señores Gaiztarro y Machinbarrena. Como arquitecto e ingeniero respectivamente. El proyecto fue definitivamente aprobado el 17 de enero de 1940.

Aunque este último se presentaba como un proyecto de reforma del Ensanche de Amara, en realidad, difiere bastante del anterior. Ampliaba los límites propuestos por Arqueta, que lo limitaba por el río y el Puente de Hierro. Según la reforma de Machinbarrena el Ensanche se prolongaba al otro lado de las vías del ferrocarril, finalizando con una ciudad-jardín en las proximidades de Loyola. También en la margen derecha situaba otra ciudad-jardín

Dividió el Ensanche en dos zonas, la primera con 640.590 metros cuadrados, que llegaba hasta el puente de Hierro, y la segunda hasta Loyola con 217.189 metros.

Para la primera se diseñaron tres fórmulas, según la superficie a urbanizar. Una con 4.000 viviendas y capacidad para 25.000 personas. Otra con 5.120 viviendas y 31.672 habitantes y la tercera con capacidad para 5.680 viviendas y 35.032 habitantes.

La superficie a edificar resultaba inferior a la autorizada en las Ordenanzas Municipales. En la construcción, solamente, se utilizaba el 41 %, quedando el 24 % para zonas verdes. Presidía ante todo la preocupación de que la densidad humana no fuera excesiva, para lograr unos mínimos de comodidad y bienestar. Se limitaban a seis las «alturas» de las casas, procurando que éstas guardaran relación con la anchura de la calle, logrando, al mismo tiempo, que las viviendas estuvieran bien aireadas y soleadas y que, incluso, tuvieran una buena iluminación.

Pero todo esto era demasiado hermoso, para que se convirtiera en realidad. Lo curioso es que fue, precisamente, el mismo Machinbarrena quien propuso, en 1943, la aplicación de unas nuevas Ordenanzas Municipales, propuesta que supuso el inicio del desquiciamiento para este Amara Berri que hoy soportamos.

Ya no se respetaba el principio de manzanas abiertas, «en peine», con bandas ajardinadas y una proporción equilibrada entre espacios abiertos y cerrados. Se autorizaba más altura para los edificios, de los 27 metros se pasaba a los 29, en las calles de 30 a 40 metros de ancho y a 26 metros en las más estrechas. Además se permitía construir un piso retranqueado.

Se adivina fácilmente la razón, que impulsaba, estas modificaciones. El aumento de edificabilidad suponía un incremento en las ganancias de los promotores. Había llegado la hora de una feroz especulación. Esta fiebre del oro se vio favorecida por las nuevas situaciones que trae consigo una larga postguerra. Todo ello iba avalado con razones: que el Ayuntamiento debía pagar ahora más por las expropiaciones e indemnizaciones, puesto que las obras de saneamiento, urbanización y pavimentación realizadas por el mismo Ayuntamiento revalorizaban los terrenos, comenzando muy pronto a realizarse sustanciosas plusvalías. Se argumentaba también que con el aumento de edificabilidad se aliviaba el problema de la carencia de viviendas, problema que realmente existía. En 1940 se había proyectado un Ensanche de Amara para 25 ó 35 mil habitantes —hasta las vías del ferrocarril del Norte— y ahora ya se calculaba que Amara podía albergar de 50 a 60 mil habitantes, incluida su prolongación hasta Loyola.

En 1947 se construyeron las primeras viviendas, ya de acuerdo con el plan remodelado de Machinbarrena y con la especulación desatada. A finales de la década de los 40, se habían construido seis manzanas, llegándose a la plaza de Pío XII, o sea la denominada «primera zona».

A pesar de que en la época en que se comenzó a edificar, era

difícil adquirir materiales «de primera calidad», como especificaban los contratos de compra-venta, las nuevas viviendas tenían una relativa suntuosidad; además incorporaban los adelantos técnicos más modernos y las últimas modas en la construcción de viviendas, como servicios centralizados, instalación de más de un cuarto de baño en todas las viviendas, colocación de trituradora de desperdicios... Los inquilinos, casi siempre propietarios, pertenecían a una clase media acomodada, como altos funcionarios, titulares de profesiones liberales, industriales...

Las desgracias para nuestro barrio no habían hecho más que comenzar. Las empresas constructoras ya habían conseguido que las viviendas tuvieran nueve alturas. En este momento la cooperativa AMARA elaboró un plan parcial y propuso la construcción de 1.070 viviendas de características más modestas, en una zona próxima al monte, entre Anoeta y la Fábrica de Gas, por considerarla poco adecuada para la construcción de viviendas con la calificación de residenciales. Se varió el tipo de construcción, las manzanas dejarían de ser cerradas, llegándose a formar auténticos laberintos de bloques aislados. Estas rectificaciones trastocaban, completamente, el plan Machinbarrena en esta zona del Ensanche. También es cierto que se acomodaba a la entrada de la variante, eventualidad no prevista en el plan.

Las modificaciones aumentaban gravemente la densidad humana del barrio, una de sus grandes servidumbres.

Pero las calamidades se precipitaron para Amara Berri. En 1962 entró en vigor el Plan de Ordenación Urbana, que contribuyó eficazmente a su deterioro.

Para entonces ya se había construido un tercio de su capacidad. La zona estaba habitada por unas 8.000 personas. La puesta en marcha del Plan del 62 se ha desarrollado en base a Planes Parciales. Dos de éstos se refieren a Amara, el de 1965 y el de 1972.

Con el Plan de 1962 culmina el proceso de degradación de Amara Berri, que había comenzado con las correcciones introducidas por Machinbarrena. Poco hay que decir de su resultado, lo tenemos delante de nosotros. Es suficiente con efectuar un lento recorrido por sus calles y plazas. He aquí algunas causas por las que se ha llegado a estas altas cotas de deterioro.

Aunque los planes parciales, en líneas generales, respetaban el Plan Machinbarrena, el suelo urbano que, en un principio, en sus dos terceras partes resultaba de propiedad pública, pasó a ser, casi exclusivamente, de propiedad privada, lo que trajo, como inmediata consecuencia, la petición y consecución, en la totalidad

de los expedientes, de un aumento legal en la tasa de edificabilidad. Todas las compensaciones por cesión de algún terreno para un determinado servicio público, se realizaban mediante la concesión de un aumento en la edificabilidad. Con facilidad se llegó a las 10 y 11 alturas, sin contar con los rascacielos de 14 ó 17 pisos. Los permisos acarrearón estas secuelas: grave aumento de congestión humana, disminución de espacios destinados a zonas verdes y de equipamientos, red viaria insuficiente, pues estaba prevista para un tercio de la población resultante, pavimentación de escasa calidad, infraestructura sanitaria deficiente...

Y ¿el Apéndice Territorial? Sigue el trazado de Machinbarrena, aunque con algunas variaciones, como la introducida en la estructura de las manzanas y las modificaciones que imponen las obras de la variante. Ahora bien, el trazado de la continuación del Ensanche, al otro lado de las vías del ferrocarril, es totalmente distinto.

Si se llevan a cabo los proyectos, tal como nacieron del Plan de Urbanismo del 62, se agudizarán los problemas que acucian a Amara Berri. Ya desde 1967 las distintas Comisiones de Urbanismo del Ayuntamiento han venido reconsiderando la necesidad de reducir las tasas de edificabilidad.

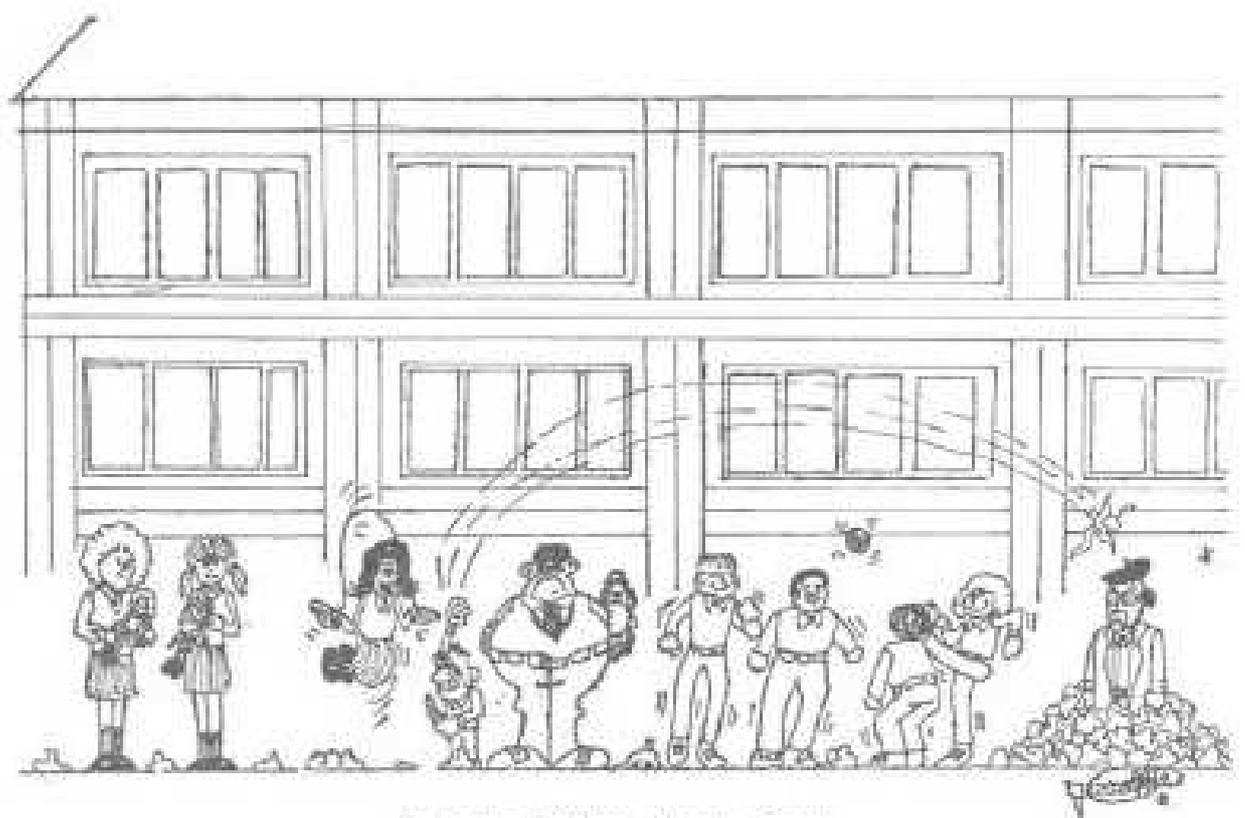
Esperemos, que un nuevo Plan más congruente, consiga no agravar la situación. Hoy existen mecanismos, que pueden cooperar en tal sentido, superando antiguas situaciones.

Este es muy brevemente el relato de una frustración. Unos datos escuetos de cómo se formó un Ensanche que pudo ser bonito, hasta espléndido, en el que se pudo vivir agradable y cómodamente y que ahora vamos a conocer un poco mejor gracias a este trabajo que nos presentan los alumnos de su Colegio Público que, por cierto, no lo he visto incluido en ninguno de los proyectos de Machinbarrena.

FÉLIX ELEJALDE



Piazza de Pio XII.



Colegio Público Amara Berri.

1

AMARA

Este trabajo va a consistir en ir averiguando el POR QUE del nombre de las calles de Amara, de Amara Berri. Amara es un barrio nuevo, reciente, pero al rotular sus calles, se ha hecho una cosa muy buena, se les ha puesto nombres que van unidos a personas, hechos o instituciones con profundo sentido histórico. Conociendo su significado podremos reconstruir gran parte de la historia de nuestra ciudad. Ha ocurrido como si a un niño, o sea a un barrio recién nacido, se le hubiera vestido con ropas de persona mayor.

El mismo nombre de AMARA nos aporta datos o noticias del pasado del barrio.

La calle Amara no se encuentra en nuestro barrio, pero nos ocupamos de ella, porque su nombre se ha extendido a los dos AMARA, al Viejo y al Nuevo.

Amara viejo nació al construirse, a principio de siglo, el muro que encauza el río, a partir del puente de María Cristina. Así se formaron los terrenos, donde hoy se encuentran las calles Urbieta, Prim, Larramendi... quizá la misma calle Easo. Más adelante, los muros llegaron hasta el Puente de Hierro y se desecaron las marismas, donde se construyó Amara Berri.

Pero vamos con el nombre. Tenemos muy pocos datos sobre él. Sabemos sí, que es un nombre muy antiguo, y que se llamó así un caserío, que unos planos sitúan en un montículo, sobre el Paseo de Errondo, al que se accede por la calle de la Salud. Pero el dato del plano es falso, no se sabe dónde estuvo situado, exactamente, este caserío.

En el Diccionario de Auñamendi se citan otros dos caseríos de

San Sebastián con el nombre de Amara, Amara-Errotaburu y Amara-Errotazar. Estos tampoco se localizan, aunque tendrían que estar ubicados junto a algún riachuelo; tal vez hacia el Caño de Anoeta.

Serapio Múgica dice, que este caserío dio el nombre a la calle de Amara y que el nombre, después, se extendió a todo el barrio. Naturalmente, que Serapio Múgica se refirió a Amara Viejo, porque es el único que conoció.

Hoy el nombre casi lo monopoliza Amara Berri. Quizá hayan contribuido a ello los autobuses, que pasean el nombre de Amara-Anoeta por toda la ciudad. Si alguien dice que vive en Amara o que se encamina hacia Amara, todo el mundo sitúa el lugar a partir de la plaza del Centenario.

Lo que sí podemos decir que este caserío ha sido como el *soldado desconocido* del callejero donostiarra. No sabemos quién es, pero su nombre es el más famoso y el más extendido del callejero.

Y ¿qué significa AMARA? He comprobado una cosa importante y que, por otra parte confirma que el nombre es muy antiguo, según el Diccionario de Isaac López de Mendizábal «AMARA» en euskera significa «Carrasca» o «pequeña encina»; o sea que este término con toda probabilidad es un topónimo, o sea, un nombre que procede de las características del lugar. Las alturas que rodean a Amara debieron estar cubiertas de «carrascas». Efectivamente, todavía se conservan, por los alrededores de Morlans y en el camino de la Clínica de San Juan de Dios.

También L. de Eleizalde considera la palabra AMARA como topónimo vasco.

Así que estudiando un poco el nombre de nuestro barrio podemos llegar a una conclusión importante, que se trata de un topónimo, y que aquí ha ocurrido, como ocurre siempre en el País Vasco, que el nombre a estas marismas que se inundaban en las mareas altas o en las crecidas del Urumea, nos ha bajado de un caserío.

*Roberto Ayape
Alberto Estébanez*

2

PASEO DEL URUMEA

El río Urumea no podía faltar en el callejero del Amara. El se paseó hasta hace muy poco tiempo, por todo el barrio, hasta que lo encauzaron entre grandes muros, como único dueño y señor. Desde el Puente de Hierro se dirigía hasta donde, actualmente, se encuentra la plaza de las Ferrerías, desde allí y bordeando los terrenos donde está hoy la fábrica de gas, seguía hasta el cauce actual, que lo encontraba en las proximidades de la plaza del Centenario.

El río y el mar han estado muy presentes en la historia de San Sebastián. (El callejero del barrio ha colocado juntos y cerca del cauce del río las calles cuyos nombres hacen relación al mar, como Mamelenas, Pescadores de Terranova, Marinos, Balleneros..., etcétera).

El Urumea tiene unos cincuenta kilómetros de largo. Nace en los montes de Ezcurra y desciende por un hondo y estrecho valle llega hasta el pueblo navarro de Goizueta. Atraviesa Fagoaga y Picoaga para llegar a Hernani. Pasa por el barrio donostiarra de Loíola; después lo vemos por nuestro barrio. Está cruzado por tres puentes muy hermosos para salir al mar por la Zurriola.

San Sebastián nació con permiso del Urumea. Y no me refiero a las obras modernas de su encauzamiento, que se iniciaron a principios de siglo y tuvieron que hacerse para poder construir los ensanches, sino mucho antes cuando salía libremente al mar, tanto por el lado donde hoy está la plaza de la Concha, los jardines de Alderdi Eder, la plaza de Cervantes, como por la Zurriola. Siempre tuvieron que poner defensas, más o menos rudimentarias, hechas con troncos de árboles, para defender alguna parte

de la ciudad, o simplemente para proteger el camino que unía la ciudad con tierra firme.

En los primeros documentos, referidos a San Sebastián ya aparece el nombre del río o del valle escrito de esta forma Ur Humea o Urumea; también se hablaba de sus pesquerías y de las fértiles tierras que le rodeaban.

El Urumea iba a tener importancia como medio de transporte. Una mercancía que subió aguas arriba durante muchos años fue el mineral de hierro, que se transportaba, en ocasiones, desde las minas de Vizcaya con destino a las ferrerías instaladas en sus márgenes, a las ferrerías de Picoaga, Ereñozu, o Fagoaga. Estos mismos barcos después bajaban llevando productos elaborados o simplemente productos del campo.

Algunos historiadores sospechan que llegó a servir de enlace, —aunque no completamente fluvial— entre el reino de Navarra y San Sebastián, que en ocasiones fue puerto de este reino. Si existió un proyecto del tiempo de Felipe II de unir el Urumea con el río Oria. Este podría ser navegable hasta Tolosa y uniría su cuenca a la del Urumea en las proximidades de Urnieta, hacia Osinaga, o en Hernani, en Portuene.

Aparte de este aspecto histórico me han dicho que me fije en otros dos, en las obras modernas de su encauzamiento y en su escandalosa contaminación.

La historia del encauzamiento es más reciente. Ya he dicho que en nuestro barrio se paseaba por él para ir hacia su actual cauce entre las plazas de Pío XII y la del Centenario. Pero después formaba un gran meandro, llegando hasta las actuales calles de Urbieta, Loyola y San Marcial, que tal vez hubiera sido interesante conservar, en lugar de enviarlo tan derecho hacia el mar.

Estaba ya bastante adelantado el ensanche Cortázar y todavía el río no se había tocado. Los donostiarras todavía querían convertir a San Sebastián en un gran puerto, no veían en nuestra ciudad otro porvenir que el de ser una gran ciudad comercial, como lo pudiera ser Bilbao. Todavía se pensaba en la posibilidad de convertir sus márgenes más próximas a la desembocadura, en muelles y darle salida al mar por la plaza de Cervantes. Esto ocurría en 1870.

Pero cuando se pensó en serio en los ensanches y estos ya estaban en marcha hubo que encauzar el Urumea. Ya habían comenzado las construcciones en las actuales calles de Hernani, San Martín, Avenida...



Amara Berri desde el otro lado del río Urumea.

En 1864 —un año después de haberse iniciado el derribo de las murallas— se recibió el permiso para construir los muros del encauzamiento. Prácticamente se arrancó de las proximidades de las murallas de los alrededores del Museo de San Telmo, y de allí hasta el puente de Santa Catalina. Por fin ya se prescindió de la idea de tener un gran puerto y se rectificó el cauce del río. Se había comenzado por la margen izquierda.

Años más tarde se construyeron los muros de la margen derecha, dando origen al ensanche de la Zurriola. Aquí se siguió el mismo proceso que en los otros ensanches: trazado del muro, relleno de los terrenos conquistados al mar, y preparado de los solares para la construcción.

Aquí se planteó una gran discusión sobre la conveniencia o no de que existiera la playa de la Zurriola, pero, por fin, nos quedamos sin ella.

Las obras del encauzamiento del último tramo total del río se acometieron entre 1924 y 1926.

Antes de decir algo sobre la contaminación actual del río Urumea no puedo resistir a la tentación de copiar lo que dice Larra-mendi de este río: «Es un río de muy regaladas truchas, salmones en abundancia, salmonetes, que llamamos izoquisemes, albu-res, platuzas, y algunos otros».

Hoy, como lo vemos todos los días, es un río muerto y malo-liente. Solamente en su desembocadura se ven corcones, que van nadando entre alcantarilla y alcantarilla.

La causa de la contaminación del río está en que atraviesa una zona muy poblada a partir de Urnieta-Hernani y como no existen depuradoras, todas las aguas sucias de uso doméstico van directamente al río.

Pero el problema se agrava más por las fábricas que hay en sus márgenes que son las principales causantes de la degradación del río: la cosa comienza a ponerse mal a partir del polígono de Epeleku. Hay industrias como Policloro que vierten residuos de cloro, Electroquímica, papeleras, como Biyak-Bat, Zikuñaga, Gu-reola, del Norte, industrias químicas...

Se han construido algunos colectores y están en proyecto otros varios. A ver si pronto vemos un río Urumea como lo vio Larra-mendi, que nos dice precisamente que Urumea quiere decir «agua limpia o delgada».

Idurre Neira

ERRONDO, ANOETA Y ZORROAGA

El ir caminando de la mano de los nombres de las calles de AMARA nos va a permitir conocer, prácticamente, toda la historia de nuestra ciudad. Pero antes de nada nos encontramos con tres nombres que están ahí y que seguramente, estuvieron antes de que hubiera «historia» en nuestra ciudad. Son tres topónimos, o sea nombres que recogen las características del lugar en que nacieron: ERRONDO, ANOETA y ZORROAGA.

Tal y como están hoy puestos los nombres de las calles de Amara Berri, fijándonos en su posición, parece que estas tres denominaciones se han apartado un poco y se han quedado rodeando el barrio. Pero están, donde únicamente podían haber estado, rodeando su parte central, que como se sabe estaba ocupada por unas extensas marismas. Allí no había más que agua, más o menos estancada, algunos trozos con hierbas altas, unos juncales... y alguna gaviota que sobrevolara la zona, despistada o curiosa y tal vez... algún pececillo inexperto, dando saltos angustiado, atrapado entre los juncales...

Pero a través de estos tres nombres, que han llegado hasta nosotros, podemos saber algo más de lo que hubo en nuestro barrio.

ERRONDO que como he dicho es un topónimo viene de «erro» que significa «zarzal» y «ondo», que da idea de proximidad. Algo semejante nos viene a decir «Zorroaga», que se deriva de «orra», que es «zarza» y «aga» que denota «lugar». O sea que ya sabemos algo más, que por estos alrededores había abundancia de zarzas.

En cambio ANOETA, tiene otra etimología, «ana» significa «pasto» y «eta» tiene significado de «abundancia»; como dice

Issac López de Mendizábal. Para Koldo Michelena ANOETA viene a significar una cosa parecida, algo así «comida para el ganado».

Con estos tres topónimos ya tenemos una idea de lo que había en nuestro barrio hace unos cientos de años.

El paseo de ERRONDO corre paralelo a la carretera, que nos conduce al alto de Errondo. Este nombre le viene de dos caseríos que hubo allí y que todavía están. Errondo Aundi y Txiki. (Aunque Linazasoro cita a Errondo-Berri y lo da como despoblado).

En tiempos todavía no muy lejanos ir a Errondo suponía un agradable paseo, para los donostiarras. Además del paseo era obligada la visita a estos caseríos, cuyo mayor aliciente era las meriendas que se hacían. También había buena sidra y algunos días txun-txun, a los acordes de un acordeón.

Hoy los tiempos han cambiado y a la gente le divierten otras cosas.

El nombre de ANOETA enseguida lo asociamos a la Ciudad Deportiva. Antes era famoso su «caño», que lo citan algunos historiadores de la ciudad, para indicar ese lugar apartado e incluso aparece en algún documento.

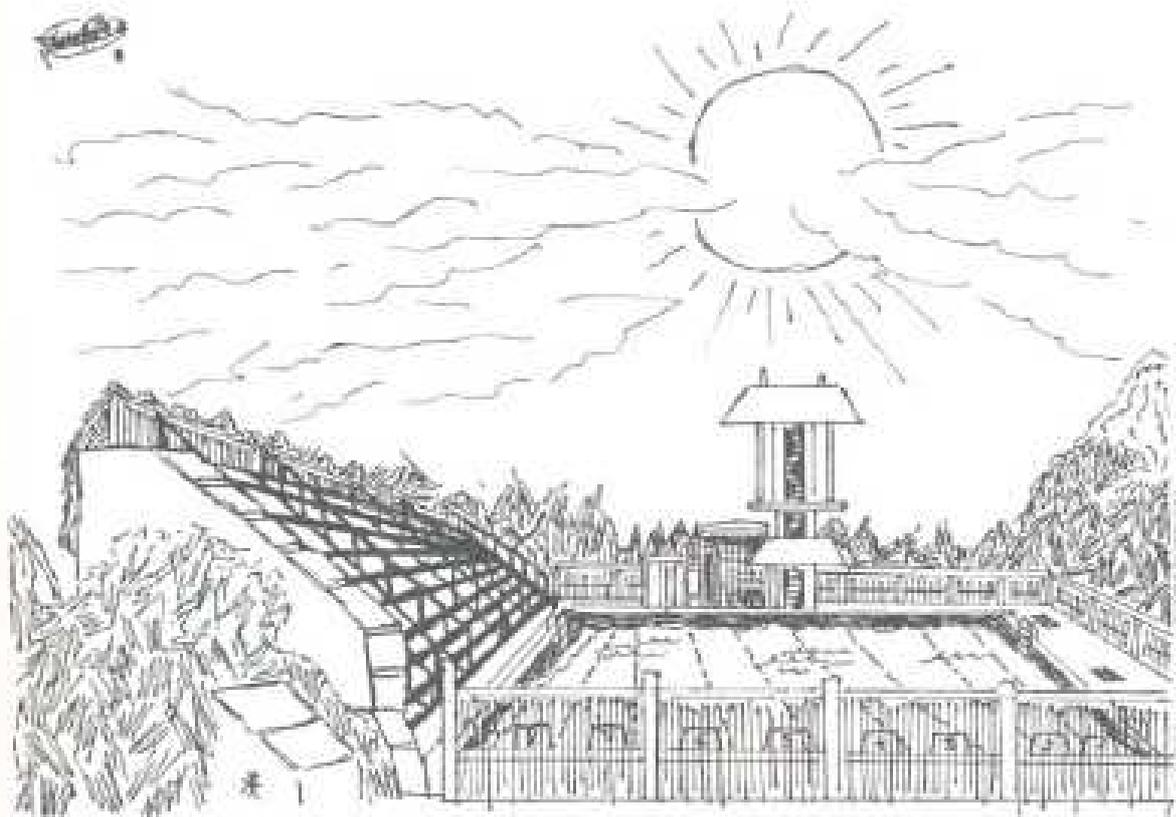
Debió ser un lugar muy bonito. Existió una pequeña cascada de extraordinaria belleza, un bosque frondoso con diversas clases de árboles y unos prados de hierba muy agradables.

Hace aproximadamente unos 30 años Donostia no contaba con ningún lugar en el que practicar el deporte. Se pensó en construir unas instalaciones, para solucionar el problema. En su día dieron mucho que hablar, sobre todo por la distancia que había, desde el centro de la Ciudad, hasta Anoeta.

Pero a pesar de todo se construyó la Ciudad Deportiva que cuenta con las siguientes instalaciones.

En la primera zona llamada STADIUNM, se construyó un campo de fútbol reglamentario, de 98 metros de largo por 55 de ancho, y una pista atlética de ceniza de 400 metros de cuerda, con siete calles y unos lugares apropiados para practicar las modalidades de salto y lanzamiento.

En la zona segunda, llamada de las piscinas, se construyeron una piscina grande y otra pequeña, con un campo de Hokey sobre hierba, dos campos Baloncesto, Campo de Tenis, Pista de Atletismo pequeña, de 200 metros de cuerda, con sus servicios de Salto, y Lanzamiento y tres campos de fútbol.



Piscina de Anoeta.

Pasados unos años se suprimieron los tres campos de fútbol y la pista de atletismo de esta segunda zona, para construir el actual Frontón CARMELO BALDA y el PALACIO DE HIELO. Más adelante se suprimió el campo de Hokey, Salto y patines y los dos de Balónbolea, para comenzar a construirse la piscina cubierta. En la zona cerrada se hicieron un gimnasio y una sala de judo, ya que antes no existía y algunas otras salas que suelen utilizarse para jugar al pimpón, ajedrez... etc.

En la zona donde se encontraba la pequeña cascada se construyó el Velódromo y anteriormente, junto a la primera zona, el Trinquete y tres frontones abiertos y de rebote que se inauguraron, para el Mundial de Pelota, que se celebró en 1952. Posteriormente, se demolieron los frontones abiertos, para levantar el actual Frontón Anoeta. También quitaron el Frontón de Rebote, para poder construir el actual Polideportivo.

*Susana Nozal
Aitor Iradi*

AVENIDA DE SANCHO EL SABIO

La principal avenida de Amara, que tiene quinientos metros de largo y cincuenta de ancho —la más ancha de la ciudad, juntamente, con la Avenida de Madrid— lleva el nombre de un monarca. Este rey fue, efectivamente, muy importante en la historia de San Sebastián. Se trata del rey navarro Sancho, el Sabio, que reinó entre los años 1150 y 1194.

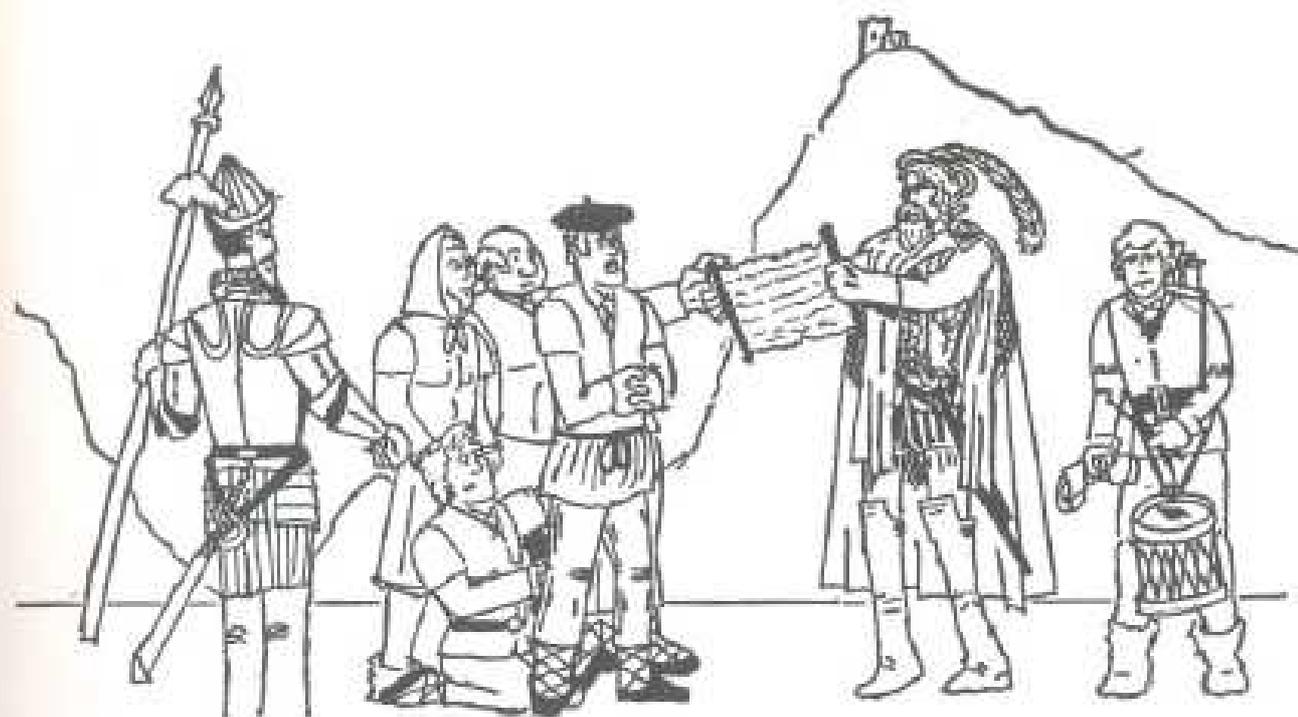
Vamos a ver quién fue este Sancho VI y por qué lo tenemos presidiendo nuestra hermosa Avenida.

Estamos en el siglo XII. El Reino de Navarra se extendía más allá de los límites entre los que estamos acostumbrados a ver encerrada la provincia de Navarra. Llegaba desde el río Zadorra hasta el Duranguesado, allá en tierras de Vizcaya; por lo que el terreno donde se encontraba San Sebastián correspondía dentro de los límites del reino de Navarra.

Y allí reinaba Sancho a quien la historia le ha dado el halagador nombre de «Sabio» y que hizo méritos para ganarse este sobrenombre. Era hijo de García IV y a su vez fue padre de Sancho VII, el Fuerte. Le correspondió vivir en unos tiempos muy difíciles. Su reinado estuvo constantemente envuelto en guerras con los reinos vecinos de Aragón y Castilla, que querían, nada menos, que repartirse su reino, pero pudo conservar todos los territorios que heredó de su padre.

Se preocupó de mejorar la administración de su reino y apoyó las artes y la cultura. Por todo ello se le concedió el bonito nombre de «Sabio», que a mí me gusta mucho.

Algunos historiadores le atribuyen la fundación de la ciudad



Sancho El Sabio concede el Fuero.

de Vitoria, otros no; pero, al menos, le concedió un Fuero; y también, como buen gobernante, concedió Fueros a 49 pueblos, entre ellos, a San Sebastián y esto es por lo que nos interesa. Reinó durante cuarenta y cuatro años.

O sea que la relación principal que existe entre este rey navarro y San Sebastián es que le concedió un Fuero. Vamos a ver qué es esto.

Los Fueros Municipales eran unas leyes o disposiciones por las que se concedía la categoría de villa a ciertas agrupaciones de gentes. Suele discutirse entre los historiadores sobre, si San Sebastián existía antes de la concesión del Fuero, o no. Puede decirse que sí, que había gentes por estas tierras, sobre todo en los alrededores del Antiguo, así que, en este sentido, hubo un Fuero de repoblación. Sí hubo, como consecuencia del Fuero, un gran aumento de la población y sobre todo, de la que vivía o iba a vivir, al pie del monte Urgull, donde hoy está la Parte Vieja. Esta zona, desde entonces, fue adquiriendo preponderancia en la futura ciudad.

El principal motivo, que tuvo el monarca navarro, para conceder este Fuero a San Sebastián, fue que quería tener aquí el puerto de su reino. Por eso el Fuero trata mucho de asuntos relacionados con el comercio. Para que pudiera funcionar bien un

puerto, era preciso que en sus inmediaciones, hubiera una villa de cierta importancia.

Como consecuencia del Fuero y, para animar a otras gentes a que vinieran a vivir aquí, no tendrían que pagar algunos impuestos por las mercancías que se trajeran por tierra o por mar.

También pudo influir en el ánimo del Monarca a conceder este Fuero, la posición geográfica que ocupaba San Sebastián, cerca de la frontera, en cuanto que podía ser la puerta que defendiera su reino, y se puede decir lo mismo de antes, para que la defensa se pudiera realizar, San Sebastián tenía que ser una ciudad bien poblada.

Además de la parte comercial, el Fuero se ocupaba de otras cuestiones, aunque parece que esto les importaba menos. Por ejemplo, señala la extensión, que debería tener la futura villa. Esta iba a ser mucho más extensa de lo que es hoy; se extendería desde el río Bidasoa, hasta el río Oria. O sea que dentro de San Sebastián se incluían las tierras donde hoy se encuentran las poblaciones de Fuenterrabía, Irún, Rentería, Pasajes, Andoain,... etc.

El Fuero organizaba también el gobierno municipal. Los vecinos podían elegir anualmente a su alcalde y a su preboste —más adelante veremos quién era este personaje—. Concede a los vecinos otros muchos derechos y también les da amplias garantías en la administración de la justicia.

Por todo ello, casi se puede asegurar, que Sancho el Sabio fue el auténtico fundador de la villa —aunque existieran gentes con anterioridad a la concesión del Fuero— y así que a nadie le puede extrañar que se le haya concedido el nombre de una de las calles de una ciudad que, al fin y al cabo, él fundó.

Iñigo Lazkano

5

PLAZA DE LAS FERRERIAS

El Ayuntamiento sin duda ha puesto este nombre de FERRE-RIAS a una plaza del barrio en homenaje a lo que fueron las ferrerías en el País Vasco. Y, naturalmente, a las establecidas en San Sebastián, principalmente, a lo largo del curso del río Urumea.

La primera actividad industrial de los vascos fue la del ferrón. El ferrón se dedicaba a obtener el hierro y a trabajar con él. Esta profesión fue tan antigua que a las ferrerías se les llamaba «jentil olak» o «jentil etxea»; esto nos quiere decir que existieron antes de la llegada del cristianismo a nuestra tierra. Es un lejano antecedente de la industria vasca, que, aunque hoy en día es muy variada, su principal industria es la metalúrgica.

Cuando los ferrones entraban en pugna con los habitantes de las villas, discutiendo sobre a quién le correspondía aprovechar la madera de los bosques, ellos decían que tenían mayor derecho, porque su actividad existió antes que los mismos pueblos.

En un principio, se obtenía el hierro por procedimientos muy rudimentarios. En cualquier lugar de un bosque se cavaba un hoyo de poco más de un metro de anchura, que servía de horno. Se echaba el mineral partido en trocitos, alternando con capas de carbón vegetal. Se añadía una mezcla de cal y arcilla.

Estas primitivas ferrerías se llamaban «agorrolas». En ellas se obtenían cantidades muy pequeñas de hierro. Más adelante, sobre todo a partir del siglo XV, cuando aumentaron las necesidades de hierro, se fueron elaborando mayores cantidades y de más calidad y entonces construyeron las ferrerías en las orillas

de los ríos, para aprovechar la fuerza hidráulica, que movía los fuelles y el martillo pilón.

Hay un texto del siglo XVI, tomado de una recopilación de leyes de Guipúzcoa, que vamos a copiar, porque nos dice muy bien lo que supusieron las ferrerías: «La principal riqueza de esta provincia, es herrerías y molinos para hacer hierro, que por la comodidad que tiene de metales, montes y aguas, hay mucho número de ellas... Lábrase cada año gran cantidad de hierro y sustentase en ellas mucho número de gentes... De aquí se provee de hierro y de muchos géneros de instrumentos que con él se hacen la mayor parte de España, las Indias orientales y occidentales, parte de Levante y otras provincias: como rejas de arar, palas, azadones, picos, martillos y otras cosas y todo género de armas ofensivas y defensivas, como coseletas, ballestas, rodelas, arcabuces, espadas, machetes, cuchillos, y otras armas. Hácese mucho y muy bien acero, de él se provee de aquí toda España, Francia, Flandes y otros reinos».

Parece que estos cronistas exageran un poco, pero lo innegable es que las ferrerías tuvieron gran importancia.

Este sistema de elaborar el hierro tenía grandes inconvenientes, utilizaba gran cantidad de mineral de hierro y quemaba mucho carbón vegetal por eso, cuando a mediados del siglo XIX se encendieron los primeros Altos Hornos en Vizcaya, en los que se utilizaban mejores procedimientos, estas ferrerías guipuzcoanas, prácticamente, desaparecieron.

En cuanto a las ferrerías donostiarra y de sus alrededores tanto por el emplazamiento de la ciudad, como por su vocación marinera se especializaron en la construcción de anclas. Aunque también hubo otras que un historiador llama «fábricas menores» en las que se hacían «azadas, cerrajas y balconerías».

Pero lo nuestro fueron las anclas. Hemos leído que ya en 1447 hubo en San Sebastián «varias fábricas de áncoras».

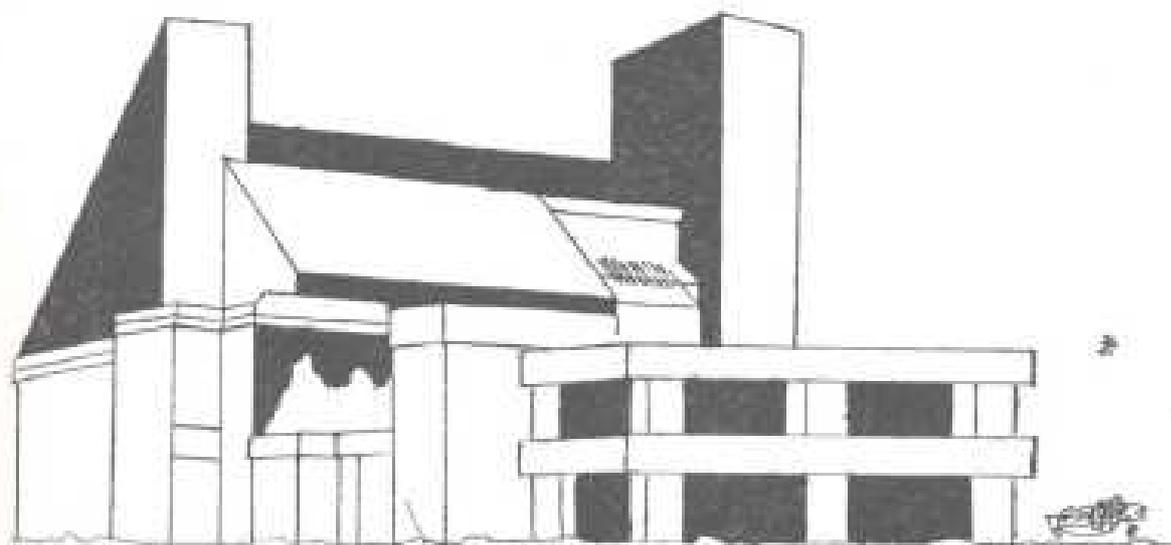
Fueron muy famosas las ferrerías de Fagollaga, aguas arriba del Urumea, Picoaga y Ereñozu. Estas ferrerías firmaron un fabuloso contrato por el que se comprometieron a entregar «anclas y anclotes» por un peso de veintiún mil quintales de hierro, cada año, con destino a la Armada.

En los momentos de mayor esplendor estuvieron dirigidas por el famoso Juan Fermín de Guilisasti, que era un ferrón que había comenzado a aprender el oficio en la ferrería de Arrazubía, perfeccionándose en el extranjero.

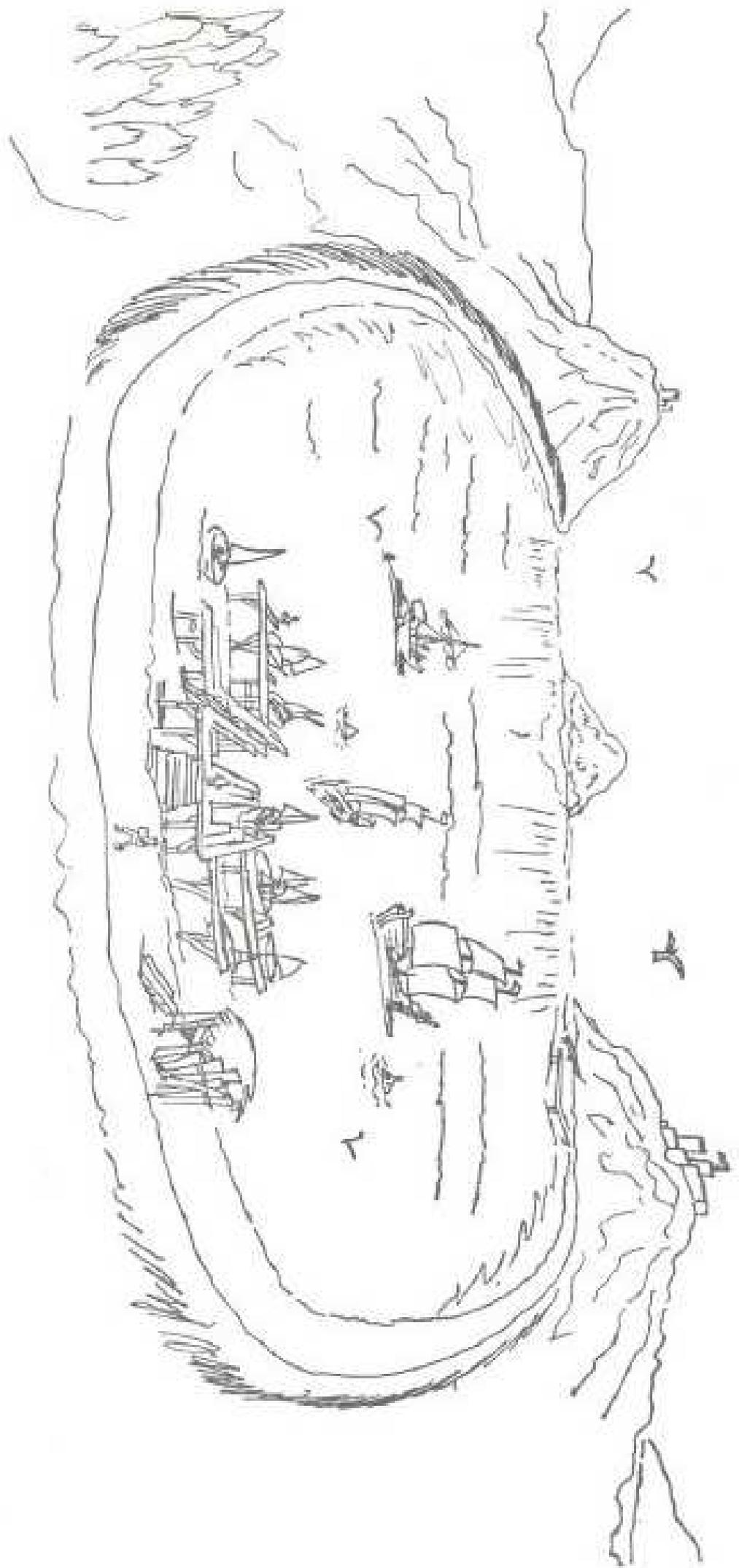
Fue tanta su habilidad, que llegó a hacer importantes innovaciones en sus trabajos. Con los inventos que introdujo construyó las mejores anclas que se hacían en aquella época en Europa. Naturalmente, que recibía encargos de toda las Armadas. Se dijo de él que era «sin igual en el mundo». Cuando ingleses, franceses y holandeses veían en el muelle de San Sebastián las anclas que él había construido, las miraban y remiraban queriendo comprender cómo estaban hechas, para imitarlas y «preguntando con cuidado, si se sacaban en el molde o se hacían a martillo».

Y no le iba mal el negocio. Se calculaba que un ancla de 58 quintales costaba unos 5.701 reales y se vendía al precio de 10.560 reales con lo que les quedaba la bonita ganancia de 4.855 reales por cada ancla, que tuviera esos 58 quintales.

*Elisabel Aizpurúa
Raquel Abad*



Plaza de Las Ferrerías. Parroquia del Rosario.



CALLE DE LOS ASTILLEROS

La construcción de barcos fue una actividad importante, desde tiempos muy antiguos, en toda la costa vasca. En cualquier punto del litoral podía verse aparecer la quilla de un barco. El Fuero Guipuzcoano ya lo advierte: «se encuentran, a cada paso, astilleros».

En la Edad Media los vascos gozaban de gran prestigio como constructores de barcos. Además los bosques del País proporcionaban abundante materia prima, la madera. Los durísimos robles vascos se transformaban, con mucha frecuencia, en los mástiles de barcos que surcaban todos los mares del mundo. Por eso no puede extrañarnos que la Marina Oficial enviase personal al País para que vigilara y evitase que se produjeran excesivos cortes en nuestros bosques. El Fuero también se preocupaba de ello y recordaba, que se cumpliera lo que la Ley disponía, que por cada árbol que se cortara, se plantasen otros dos.

La mejor época para la construcción de barcos fue durante los siglos XIV, XV, XVI, y XVII.

Así lo observó un diplomático italiano que vino de viaje por aquí y dijo que, «los vascos salen mucho al mar, por tener muchos puertos y muchas naves, construidas con poquísimo gasto por la gran cantidad de robles y de hierro que poseen».

Pero el nombre de la calle de Amara se debe, sin duda, a los astilleros que hubo en San Sebastián. La construcción de estos astilleros fue una consecuencia de la existencia de los puertos y del comercio que a causa de ellos se desarrolló.

El historiador Camino nos da una amplia referencia de esta

actividad industrial y hasta llega a decir que sería «molesto referir tantos buques ejecutados y armados en San Sebastián».

En las crónicas de los reyes Fernando III de Castilla, Enrique II y Juan I se hace constar el gran número de bajeles construidos en estos astilleros que se hallaban «en las armadas contra moros, aragoneses e ingleses».

Estos astilleros estaban instalados a lo largo de los arenales del Urumea —no será necesario advertir que entonces no estaban construidos los muros que hoy encauzan el río—. El lugar en el que más barcos se construían era el barrio de Santa Catalina, según se dice en un documento del año 1534 firmado por la reina Doña Juana de Castilla.

Este barrio estaba cerca del actual puente de Santa Catalina y se extendía por las actuales calles de Oquendo, principio de la Avenida, Camino, Idiáquez, plaza de Guipúzcoa... y hacia las murallas. Se sabe que frente al cubo del Ingente se construyó, precisamente el navío Santa Ana, almirante de la Armada y Real Capitana, en 1657.

Este conjunto de grandes y pequeños astilleros, instalados en las márgenes del Urumea, llegaba hasta el puente de Ergobia, en el límite de la jurisdicción de San Sebastián y Hernani; precisamente en este lugar, parece que estaban especializados en la construcción de galeones.

El mismo Camino dice que en las expediciones del Marqués de Santa Cruz a las Islas Terceras y en la Escuadra de Felipe II, llamada Invencible, había muchos barcos construidos en San Sebastián. Y cita el nombre de algunos constructores famosos de esta época como Martín de Villafranca, Sebastián de la Bastida, Sebastián de Urresti, Juan de Portu, Martín Durando y otros muchos más.

Nos dice también, que la madera salía de los montes «circundantes» y sobre todo de los valles del Urumea, que surtían a los astilleros de todo el material que precisaban.

La calidad de estos barcos debía ser muy buena, porque se exportaban en gran número al extranjero, «por lo ventajoso de la fábrica».

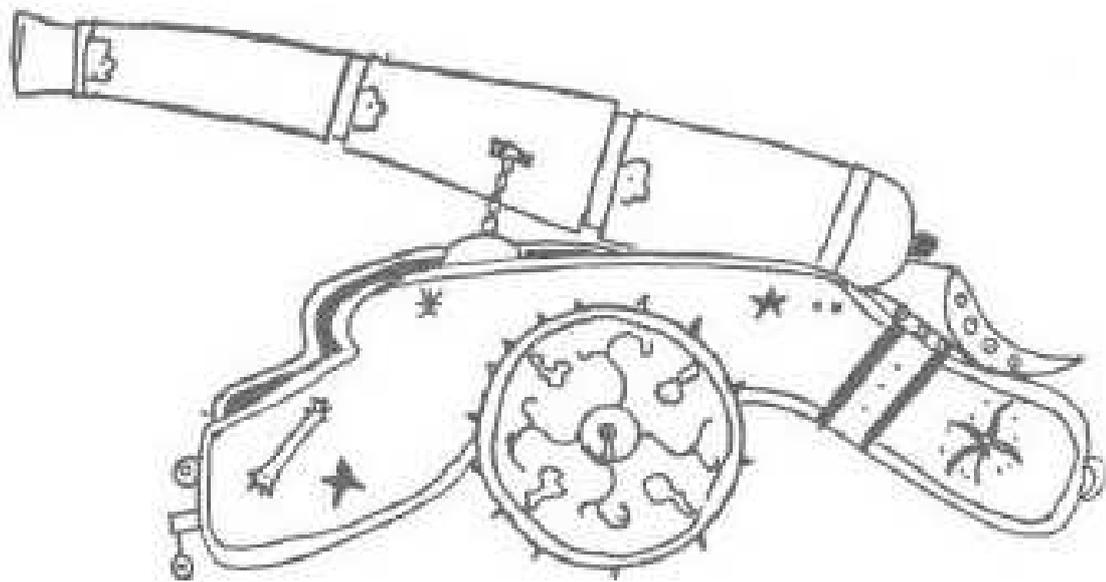
Es decir, porque estaban bien construidos y podían competir en precio. Pero había una cosa curiosa en estas exportaciones, solamente se podían hacer, según las Ordenanzas, con el consentimiento de los vecinos. Por otra parte, los exportadores deberían

contribuir con una especie de impuesto, según sus ventas, del que participaban las iglesias de Santa María y de San Vicente.

Camino también recoge, a pesar del entusiasmo, que se adivina, le proporcionaba la existencia de esta industria donostiarra que, ya en el tiempo en el que él escribió su Historia de San Sebastián, ya no quedaban prácticamente Astilleros que, «solamente, en los últimos años se han construido unos pocos barcos pequeños» y Camino escribió su Historia en la segunda mitad del siglo XVIII. Aunque dice, que los Astilleros han pasado a Pasajes —entonces jurisdicción de San Sebastián— y esto parece que le consuela un tanto, «Donde se han construido barcos para la Compañía de Caracas; la Real Capitana en tiempo de Felipe IV, el mayor barco que vieron los mares de Europa y que se estaban construyendo entonces seis barcos de guerra...».

Por todo esto vemos que los ASTILLEROS donostiarras merecen nuestro recuerdo y que está muy bien puesto el nombre de esta calle.

Eugenio del Río



Una lombarda.

PLAZA DE LAS ARMERIAS

Para averiguar el significado del nombre de la Plaza de las ARMERIAS hemos encontrado una ayuda valiosísima; hemos ido a consultar, nada menos, que a D. Ramiro Larrañaga, que es sin duda el mejor especialista del mundo en la materia, en la cuestión de las armas vascas.

Al principio de nuestra conversación, nos confesó que no conocía exactamente los motivos que pudo tener el Ayuntamiento para denominar así a la plaza Armerías. Pero tratando de encontrar la causa, nos dijo que la palabra ARMERIAS se podía tomar en varias acepciones. En primer lugar como el lugar en el que se fabrican armas; segunda acepción, el sitio en el que se custodian y tercero, se llama Armería, simplemente a un Museo. Así en Madrid está la Real Armería, que es un Museo de Armas. (Aprovechando la oportunidad nos aconsejó que fuéramos a visitar el Museo de Armas que hay instalado en el Monte Urgull).

Fijándonos en la primera acepción, como dice el Dr. Camino, en San Sebastián hubo fábricas de armas blancas y de fuego. (Nos explicó minuciosamente en que consistían estas armas y su evolución. Armas blancas son las que no utilizan pólvora, como las espadas, puñales, sables... Para la utilización de las armas de fuego se utiliza pólvora, como en la artillería, que antes era de bronce y ahora es de acero. La armería de fuego comienza con las escopetas, las espingardas, los arcabuces y los mosquetes. El fusil comenzó a utilizarse a partir de la época de Felipe V. La palabra fusil es francesa, en castellano se dice arcabuz y en inglés rifle).

El Dr. Camino relaciona la distintas clases de armas antiguas que se fabricaron en San Sebastián: «morriones, rodelas, alabardas, venablos, cotas, borgoñetas, manoplas...».

Hubo entre nosotros armeros muy hábiles que idearon y construyeron armas notables como Andrés de Loidí, que hizo para el rey Felipe III unos arcabuces de cinco tiros cada uno. Por este invento o innovación se le concedió el título de Condestable de Artillería. Tenemos otro inventor, Juan Pérez de Ercilla que, en 1574, ideó un nuevo modelo de cañón, que arrojaba balas de 33 libras, con tres libras y media de pólvora. Probó aquí su cañón, disparando desde Santa Catalina hasta la cima del monte Ulía. También se puede citar a D. Manuel Anciola que ensayó con cañones fundidos en San Sebastián, aunque su invento no tuvo éxito.

En San Sebastián existieron también armerías tomando la palabra en su segunda acepción, o sea como almacén de armas y esto debido a que aquí hubo guarnición de soldados durante muchos años y personal encargado de la reparación y conservación de las armas.

Nos advirtió que estas fábricas o almacenes no pudieron estar en los lugares donde se encuentra la calle Armerías; porque, a veces, el Ayuntamiento pone el nombre a una calle en el lugar donde existió el objeto que se quiere recordar, no es este nuestro caso, porque Amara hasta hace muy poco tiempo, no era sino tierra pantanosa, donde no había ninguna construcción. Las armerías tuvieron que estar en la Parte Vieja, los almacenes en el monte Urgull, entre las defensas de las murallas y los mismos talleres, para su puesta a punto, en las mismas fortificaciones.

Nos dijo que pudiera existir otro motivo, para haber puesto esa denominación a esta calle, el que San Sebastián, es la capital de Guipúzcoa y, desde tiempos muy antiguos, dentro de su territorio estuvieron instaladas las Armerías Reales. Guipúzcoa es la pionera en la construcción de armas y esto pudiera ser en su homenaje y recuerdo.

Lás fábricas estuvieron instaladas, sobre todo en la parte occidental de la provincia en la cuenca del Deba, en Mondragón, Plencia, Eibar, Elgóibar...

En estas armerías se fabricaron miles de fusiles para los ejércitos reales —cosa que los historiadores no suelen referir— que se utilizaron en la reconquista —armas blancas— y en la conquista de América. La Real Compañía de Caracas llevó muchas armas guipuzcoanas a América. Tuvo en Plencia la sede donde se probaban y se entregaban las armas. Aquí se hacía contrata de la producción de armas. Cerca de mil familias construyeron armas en esta zona y servía de intermediaria entre ellas y el rey. Pagaba la producción y cobraba un poco más al rey.

De la fábrica Real de Placencia se llegó a decir que era «la más adelantada de Europa». El temple que daban a los aceros las aguas del río Deba debía ser muy bueno.

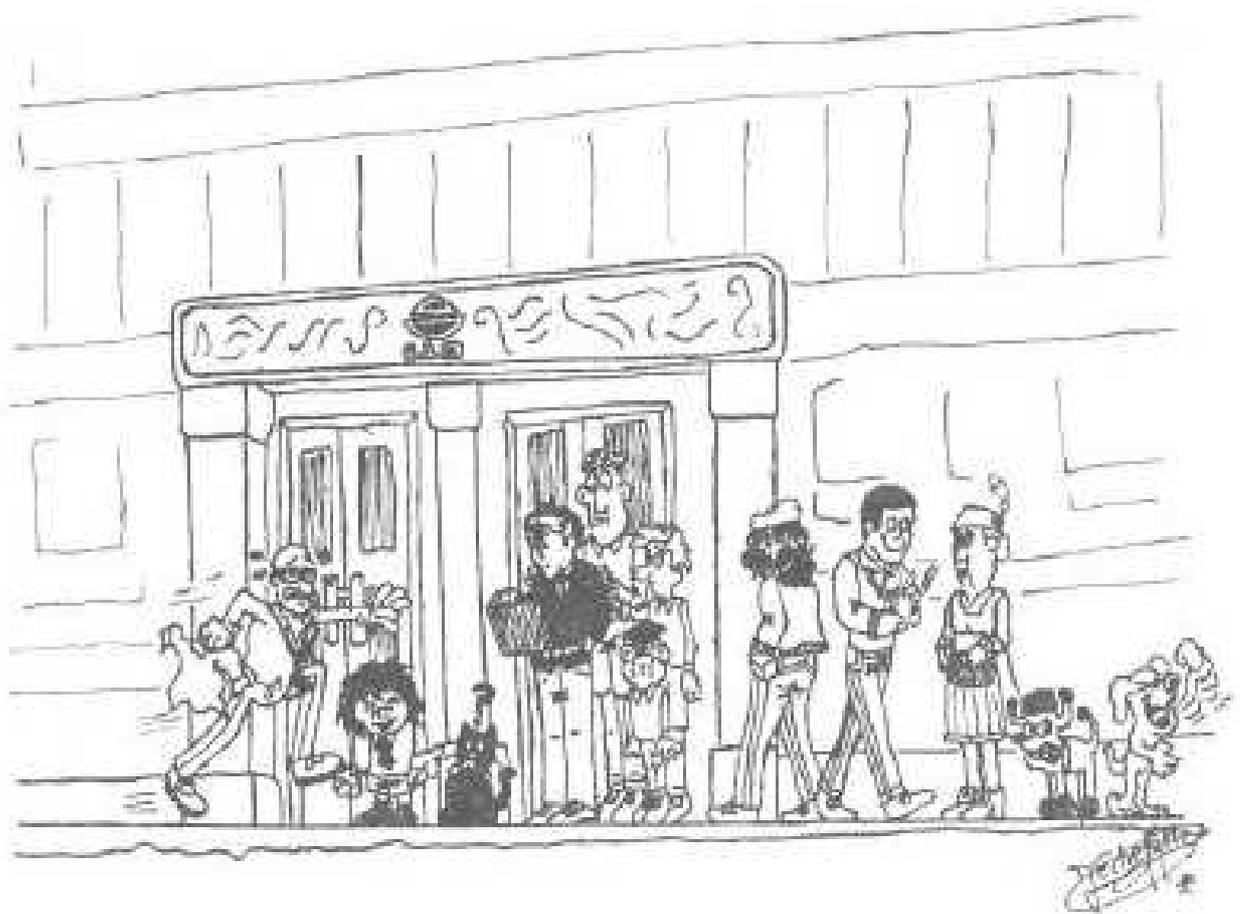
Nuestra conversación con D. Ramiro Larrañaga fue muy larga y se ve que es un enamorado de esto de las armas. Nos fue diciendo —aunque Amaya no estaba conforme con ello— que no se debe tomar a las armas como un elemento de destrucción y muerte, sino como símbolo de nobleza. Que se pueden emplear en los deportes y en la caza. También, ciertamente, se emplean para la defensa de la sociedad, pero no como instrumento de muerte.

Nos citó otros varios aspectos, considerando las armas como artículo coleccionable. Hay armas que son verdaderas obras de arte. De paso nos dijo que el damasquinado no procedía de Toledo, como suele creerse, sino de Eibar, que fue un abuelo del pintor Zuloaga el que lo practicó por unos procedimientos distintos y eso es lo que hoy conocemos por damasquinado.

También nos dijo que era un elemento importante de cultura. A través de los distintos tipos de armas podemos ir conociendo mucho de las costumbres, de la evolución, de la industria de los hombres. Nos dio una lección sobre la evolución de las armas de fuego. El fusil —por ejemplo— era un tubo que se cargaba por la boca y que iba sujeto a un palo y se le daba fuego de mecha por un agujero. Más adelante vino el sistema de rueda y el de chispa, en el que se movía la piedra como una piedra de mechero; después vino el sistema de pistón y finalmente el de percusión central.

Amaya, finalmente, quedó sin convencerse de que las armas no eran un elemento de muerte. D. Ramiro insistía en que se puede matar con cualquier cosa y cuanto más cultura hay, más se puede prescindir del uso de las armas o incluso éstas se van dulcificando. Pero, al fin, aunque Amaya no quedara muy conforme, nosotros sí sabemos por qué hay en Amara una plaza que lleva el nombre de ARMERIAS.

*Amaya Goñi
Imanol Estrada
Arantxa Barro
Pedro M.º Fernández*



PLAZA DE LOS PREBOSTES

La palabra Preboste se refiere, en general, en la Edad Media y Moderna en toda Europa a una persona que tiene poder o mando en una comunidad. También significó cierta categoría en algunos monasterios y catedrales. En Francia existió un magistrado que se le llamó «Gran Preboste», cargo que fue instituido por Carlos VI a principio del siglo XIV. En Escocia Preboste era sinónimo de Alcalde, cargo muy similar al de Corregidor. El Preboste militar era el jefe de la policía en los ejércitos que se encontraban en campaña...

O sea que aunque hoy nos cuesta saber quiénes fueron, en realidad, los Prebostes, qué alcance tuvo esta institución en los distintos campos de lo civil, de lo eclesiástico y de lo militar, en todos estos campos el preboste era como el *pre-pósito*, es decir, el que va puesto el primero. Vemos que tiene carácter y funciones diferentes en distintos lugares, pero siempre viene a ser un representante o delegado del rey.

Pero, concretamente, en San Sebastián ¿quiénes fueron estos Prebostes en cuya memoria se llama así esta plaza de nuestro barrio?

Con muchas dificultades, pues hay pocos libros o datos en los que consultar y que traten de la materia, hemos llegado a estas conclusiones.

Los Prebostes del rey eran unos personajes que tenían mucho poder en la administración de la villa, y después ciudad, aunque su comportamiento no dejó un buen recuerdo. En ocasiones llegaron a mandar más que el mismo Alcalde.

El origen del Preboste en el gobierno de la villa fue muy anti-

guo. Ya en el Fuero de San Sebastián aparece su figura. Sancho el Sabio dice a los donostiarras: «Doy como Fuero a los pobladores de San Sebastián que todos los años, y al principio del año, cambien el Preboste y el Alcalde».

En un principio, pues, fueron elegidos por el pueblo, pero después eran designados por el rey y tal vez por esto eran personajes que se consideraban un poco molestos; que estaban más atentos a defender los intereses del rey, que los del pueblo.

Se sabe que el siglo XV un rey de Castilla concedió este importante cargo al donostiarra Miguel Engómez y, durante mucho tiempo, el cargo fue hereditario, siendo la familia Engómez la beneficiaria.

El hecho de que la villa de Guetaria tuviera que regalarle, como homenaje o reconocimiento a su trabajo, nada menos que media ballena, demuestra que el cargo era considerado como importante.

El Dr. Camino dice que en 1450 se «ajustó concordia entre San Sebastián y el Preboste del Rey, empleo de mucha consideración y hereditario por algún tiempo en la casa-solar de Engómez, la más principal y una de las más primitivas del pueblo».

Estos eran algunos de los cargos o atribuciones de los Prebostes: «Tenía cárcel —por el rey—; nombraba y pagaba carcelero, mantenía verdugo, nombraba lugar-teniente, ejecutaba las sentencias de los alcaldes, intervenía en los nombramientos de los eclesiásticos, exigía derechos, hacía embargos...».

En la Edad moderna, ya no aparece el Preboste, como miembro que pertenecía al Ayuntamiento, tal vez dejara ya de serlo. Tal vez sea entonces cuando deja de ser elegido por el pueblo y designado directamente por el rey.

Por todas estas circunstancias parece un poco extraño que el Ayuntamiento haya querido honrar la memoria de estos personajes, con quienes fueron tan frecuentes las discusiones y las discordias... Aunque tal vez la determinación sea un acierto y nos dé una buena lección de filosofía o de política, queriéndonos dar a entender, que los rencores, los enfrentamientos se pasan con el tiempo, que todo lo borra y hace que los donostiarras puedan hoy mirar con buena cara —claro los que sepan quiénes fueron los prebostes— los rótulos de esta plaza.

*Amaya Goñi
Elisabet Eguren*

PASEO DE LOS BALLENEROS

Nos encontramos con tres calles que nos traen el recuerdo de nuestros fabulosos pescadores: «BALLENEROS», «PESCADORES DE TERRANOVA» y «PESCADORES DE GRAN SOL».

No hay motivo para preocuparse, porque el tema es inagotable; da para tres y para más artículos. Aunque también es cierto, que los temas pueden entrecruzarse, porque hasta Terranova zar-paba, anualmente, una considerable flota de «balleneros» y de «pescadores» que, en nuestro caso pudiera tratarse de bacaladeros.

Suele decirse que las primeras ballenas, que se aprovecharon, fueron las que muertas o moribundas eran arrojadas por las olas a las playas. Quizá, en un principio, a la vista de este animal tan gigantesco no se atreverían a meterse con él. Hay que darse cuenta de que solían medir hasta 30 metros de largo, por cinco de alto, lo que suele calcularse como un volumen de unos 200 elefantes. ¿Qué supone una chalupa con siete hombres frente a esta inmensa mole?

Lo que pudo pasar es que, a causa de la riqueza que proporcionaba, se fueron animando aún con el riesgo, que era muy grande, que su caza acarreaba.

Los primeros documentos escritos sobre las ballenas, que han llegado hasta nosotros, son del siglo XII, aunque hay referencias anteriores a la existencia de este cetáceo en nuestra costa. Estos primeros documentos se refieren a las donaciones que tenían que hacer los pescadores de las presas que cogían, a los reyes, a los prebostes, a los cabildos..., en concepto de lo que hoy llamaríamos impuestos.



Paseo de los Balleneros.

Pero algo bueno nos ha quedado de esta codicia de los reyes porque, por lo menos, así sabemos que ya en estos tiempos, las ballenas se acercaban a nuestros mares y eran cazadas por los balleneros. Y de alguna manera sabemos que debían ser muchas las que cogían, porque en los documentos —por ejemplo— se dice «la primera ballena del año, que cojan los de tal puerto...» lo que nos autoriza a pensar que serían bastantes. Tenemos otro argumento para apreciar la importancia que su pesca o caza tuvo para los vascos, es que el dibujo de una ballena aparece en los sellos o escudos de varios pueblos costeros como Guetaria, Bermeo, Motrico, Fuenterrabía, Lequeitio...

Las ballenas se acercaban al litoral cantábrico hacia el otoño. A lo largo de la costa y no lejos de los puertos, aprovechando algún lugar dominante, solía estar la «atalaya», desde la cual el vigía o atalayero observaba el mar. En el monte Uliá —por ejemplo— existe una peña que se conoce con el nombre de «Peña del Ballenero». Hay un letrero en cuatro lenguas que así lo indica y además existe documentación, bastante antigua, que trata de esta «Peña» (en una ocasión se da cuenta de un dinero para hacer una casita «para el atalayero»).

La obligación del «atalayero» era hacer una señal, que generalmente era de humo, cuando se acercaba el enorme cetáceo.

Vista la señal solía hacerse sonar la campana de la Cofradía, aunque no era necesario, pues todo el mundo se echaba gritando a la calle:

—Baliak!, Baliak!

—¡Las ballenas!, ¡Las ballenas!

¿Qué pasaba?, que las ballenas podían escapar y había que darse prisa. La ballena estaba frente a ellos y suponía una gran fortuna y era, precisamente, para quien primero la cogiera. También podían haberla visto pescadores de otros puertos, por lo que no había más remedio que darse mucha prisa.

Todo el mundo a las chalupas. Las chalupas llevaban ocho hombres. Seis hombres a los remos, el arponero y el patrón. Y a bogar a mar abierto. El atalayero les indicaba el rumbo que debían llevar. Cuando se había localizado a la ballena, su estrategia consistía en abrirse en abanico, para encerrarla en medio. La caza de una ballena era muy peligrosa. Los pecadores tenían que acercarse a estos enormes animales, que no es que fueran peligrosos, ni agresivos, pero eran tan grandes que cualquier coletazo, cual-

quier movimiento que hicieran al sentirse herida podía hacer zozobrar la embarcación.

Se acercaba una chalupa y un arponero intentaba clavarle el arpón. Al sentirse herida la ballena se hundía y podía arrastrar al arponero y a la chalupa. El arponero dejaba correr la soga, aunque la chalupa saliera corriendo a gran velocidad arrastrada por la ballena que intentaba huir. Pero la ballena tenía que salir a respirar a la superficie, momento que era aprovechado por una segunda chalupa, para intentar clavarle otro arpón. Y así irían pasando el resto de las chalupas. Este combate duraba horas de esfuerzo y de peligro. También se utilizaban unas jabalinas con las que procuraban inmovilizarla. Cuanto más profundas fuesen las heridas antes se desangraba y moría. Había que procurar herirla en los pulmones o en el corazón.

Muerta ya la ballena tenían que llevarla a la playa, tarea nada fácil, dado el peso del cetáceo. Allí se troceaba, se derritía en hornos, para obtener la famosa grasa y se repartían los beneficios. Estos hornos debían estar alejados de las villas por el mal olor que desprendían cuando estaban funcionando.

Una ballena suponía una verdadera fortuna. La lengua pesaba casi 3.000 kilos; el corazón unos 600 kilos y la envoltura de grasa llega a los 30.000 kilos. Después estaban las barbas, la carne, los huesos. Los beneficios guardaban proporción con la participación que habían tenido en su captura. Todo estaba muy bien reglamentado. A cada arpón clavado correspondía un número de quintales de carne. La chalupa cuyo arponero había logrado clavar el primer arpón —por lo visto era el más difícil— se veía mejorada por un cuarto de la cola y de la cabeza. En el reparto también entraba el atalayero que la había descubierto.

La grasa se exportaba a toda la península, a Inglaterra, Holanda y otros países del norte. Después del hierro y sus manufacturas, el negocio de las ballenas fue la mayor fuente de riqueza en el País Vasco durante muchos años. Por todo ello, por lo que supuso de heroísmo y de riqueza, para nuestro pueblo, bien merecen estos balleneros un recuerdo en las calles de San Sebastián.

Imanol Estrada

CALLE PESCADORES DE TERRANOVA

La primera cuestión es saber dónde está Terranova. Terranova es una isla, unas cinco veces mayor que Euskadi, que pertenece al continente americano. Está situada al norte del océano Atlántico, en el golfo de San Lorenzo y frente a las costas del Canadá. Franceses e ingleses se han discutido, a lo largo de la historia, su posesión, aunque fueron los pescadores vascos los primeros en pescar en aquellos mares. Modernamente, en 1949, se realizó un referéndum y sus habitantes eligieron pertenecer a Canadá, convirtiéndose en su décima provincia.

La isla fue descubierta en 1477 por el italiano Juan Cabot, un marino al servicio de la corona inglesa.

¿Y cuándo llegaron los vascos a aquellas tierras o mejor a aquellos mares? Se suscitó una cuestión muy sensacionalista, apoyada por algunos historiadores, que venían a decir que los vascos llegaron aquellos lugares o sea a América, antes de que Colón llegara a las Antillas. Parece que, modernamente, se retrasa esta llegada. Aunque fueron precisamente los pescadores donostiarras los primeros en llegar a ella, hacia 1525; los de Orio, años más tarde, en 1530 y los de Zarauz en 1545.

Pero se dice «Pescadores de Terranova» y la cosa tiene su mérito; pero los vascos bogaron mucho más al norte, entre aquellas cerradas nieblas y hielos flotantes, llegaron hasta Groenlandia y el cabo Spitzberg, llegando a los 78° de latitud.

Y ¿por qué se fueron a pescar hasta allí? Parece que observaron los movimientos migratorios de las ballenas, que se acercaban a nuestras costas en otoño, cuando las aguas de más al norte se enfriaban, y se fueron tras ellas. La cosa es que en el

siglo XVI llegaron hasta Terranova y se quedaron asombrados, al ver que allí se encontraban las ballenas en manadas; principalmente, en el golfo de San Lorenzo, entre la isla de Terranova y el litoral del Canadá. Se trata de una costa que tenía, poco más o menos la extensión del mar Cantábrico.

Actualmente, una investigadora canadiense está haciendo importantes descubrimientos por todas estas costas del Labrador y Terranova que delatan el paso de los vascos por estos lejanos lugares. Esta investigadora se llama Selma Huxley y está descubriendo restos muy interesantes. Ha descubierto arpones, que proceden claramente de nuestras ferrerías, un machete que lleva marcada una *M*, que indica la marca de origen Mondragón, alguna moneda, una hacha, una llave y hasta algún galeón hundido.

Lo que más llama la atención de estos restos o recuerdos, son los topónimos vascos, que se han conservado y que todavía pueden verse en los mapas modernos de Terranova, como Placencia, Isla de los Bascos, Puerto de los Bascos... y hay otros muchos que se han perdido como Echaide-portu, Portuchoa...

Otros hallazgos, que siempre suelen citarse, son las lápidas sepulcrales que se han hallado en Placencia, en las que además del lauburu, se pueden leer palabras en euskera como «DA HEMEN HILA MAI I 1676, sea AQUI YACE MUERTO I DE MAYO DE 1676.

El frontón que existe en una pequeña isla al sur de Terranova, en Saint-Pierre, se llama ZASPIAK BAT y en uno de los cuarteles del escudo de la misma isla aparecen los escudos de las siete provincias vascas.

El modo de cazar la ballena ya lo conocemos. El barco ballenero llegaba a la zona, que se sospechaba era frecuentada por el cetáceo. Quedaba sobre cubierta algún pescador de guardia y cuando se descubría que había ballenas, se echaban al agua las chalupas, procurando rodearlas y dándoles muerte, del modo ya conocido. Las ballenas muertas no se las traía a los puertos vascos, sino que se las arrastraba a algún calero o refugio natural, ya previamente elegido, y allí se derretía la grasa que se envasaba en barricas y esto era lo que se transportaba.

¿Cuántos barcos hubo dedicados a esta pesca? No es fácil hacer un cálculo. En ocasiones parece que hubo hasta doscientos barcos, cuyas tripulaciones oscilaban entre 50 y 75 hombres. Eran barcos grandes del tipo galeón o carabela. La época dorada de esta pesca fue durante los siglos XVI y XVII.

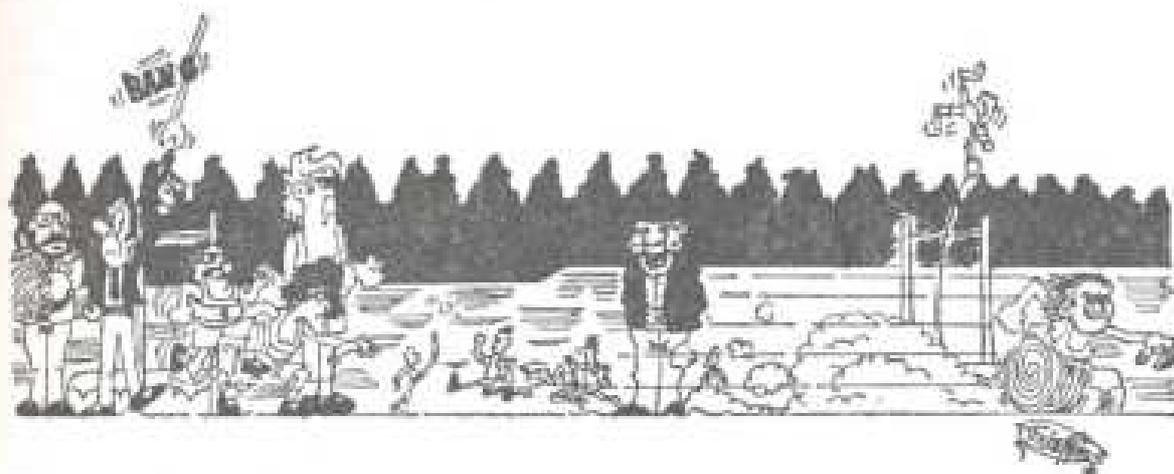
Los pescadores vascos fueron verdaderos maestros en el arte

de arponar ballenas, así lo reconocen historiadores de varios países y, para su mal, se lo enseñaron a los pescadores holandeses, ingleses y franceses, porque éstos, más adelante, no solamente fueron nuestros competidores, sino que les arrojaron de aquellos mares.

Nuestros arrantzales llegaban a estas costas por los meses de mayo y junio, después de una travesía de dos meses, y permanecían en Terranova hasta el mes de septiembre. Procuraban volver antes de que se les echara el invierno encima. Pero hubo ocasiones en las que el invierno se adelantó y los barcos quedaban atrapados entre los hielos. Entonces se producían auténticas tragedias. Hubo inviernos en los que murieron docenas de aquellos intrépidos pescadores.

Pero estos pescadores, que habían ido a Terranova tras la ballena, se encontraron allí con riquísimos bancos de bacalao. Consideraban el bacalao, como pesca de menor importancia, pero no la despreciaron. Para ella empleaban barcos de menor tamaño. Utilizaron un procedimiento similar al de la pesca de la ballena. Dejaban el barco fondeado en una cala o refugio y se hacían al mar en pequeñas chalupas. Cada una de ellas pescaba, por su cuenta, durante todo el día. Al anochecer, las capturas se llevaban a tierra y allí, en pequeñas factorías, que habían levantado los mismos pescadores, procedían a secar y salar el pescado y así lo traían a sus puertos.

David Pérez Arteché
Alfonso Martínez



CALLE PESCADORES DE GRAN SOL

Como no encontrábamos libros para podernos informar sobre este tema pensamos en ir a consultar con alguna persona experta en la materia. Así repasando algunos nombres opinamos que una persona muy apropiada sería D. Francisco Lasa que es ingeniero naval y armador en las «Pesquerías Lasa». Así que concertamos una entrevista con él y a los pocos días nos recibió muy amablemente en su oficina.

Con mucha paciencia fue contestando a todas nuestras preguntas y aun dándonos noticias sobre cosas que a nosotros no se nos habían ocurrido. A continuación vamos a resumir las cosas más salientes que recogimos en esta interesante entrevista.

Comenzó diciéndonos que, sin duda, esta calle del barrio llevaba el nombre de pescadores de «Gran Sol» en homenaje a los pescadores vascos y sobre todo donostiarras que consiguen sus capturas de merluza en esta zona pesquera, situada entre Irlanda, Gran Bretaña, y Francia. «Gran Sol» es una modificación de «Grand Sole», que traducido del francés quiere decir «gran lenguado o gallo». Nombre que nos indica que allí se pescaban grandes gallos, mientras que en otra zona en «Petit sole», se pescaban gallos de menor tamaño. Nos vino bien esta aclaración porque habíamos oído dos interpretaciones de esta denominación: una que quería decir «gran suelo» o sea una gran plataforma continental, y otra que siguiendo esa dirección se iba hacia *el gran sol*, o sea, hacia un punto del horizonte.

En la actualidad el 80 % de las piezas capturadas en «Gran Sol» está compuesto por merluzas y pescadillas.

Una pequeña parte de Gran Sol, juntamente con «Petit Sole»

pertenece a Gran Bretaña y el resto está bajo la jurisdicción de Irlanda.

Los vascos comenzaron a dedicarse a la pesca algo tardíamente. Antiguamente su modo de vivir dependía principalmente de la agricultura y algo de la caza. Sin embargo en el siglo IX los Normandos irrumpieron en el Sur-oeste de Francia y muy pronto —las primeras noticias se han encontrado en Bayona y datan del siglo XI— enseñaron a los vascos el arte de la pesca y a construir estrechas, pero ligeras embarcaciones, del tipo de las traineras, botes o galeras. Todos estos modelos eran mucho más estrechos que los mediterráneos.

A partir de estos conocimientos adquiridos de los normandos fueron construyendo naves cada vez más maniobreras con las cuales nuestros intrépidos pescadores irían a pescar a aguas francesas, dado que nuestra plataforma continental es muy estrecha y enseguida nos encontramos con un talud que nos lleva a profundidades de hasta 3.000 metros. Mientras que los necesarios para poder pescar son unos 350 metros de profundidad.

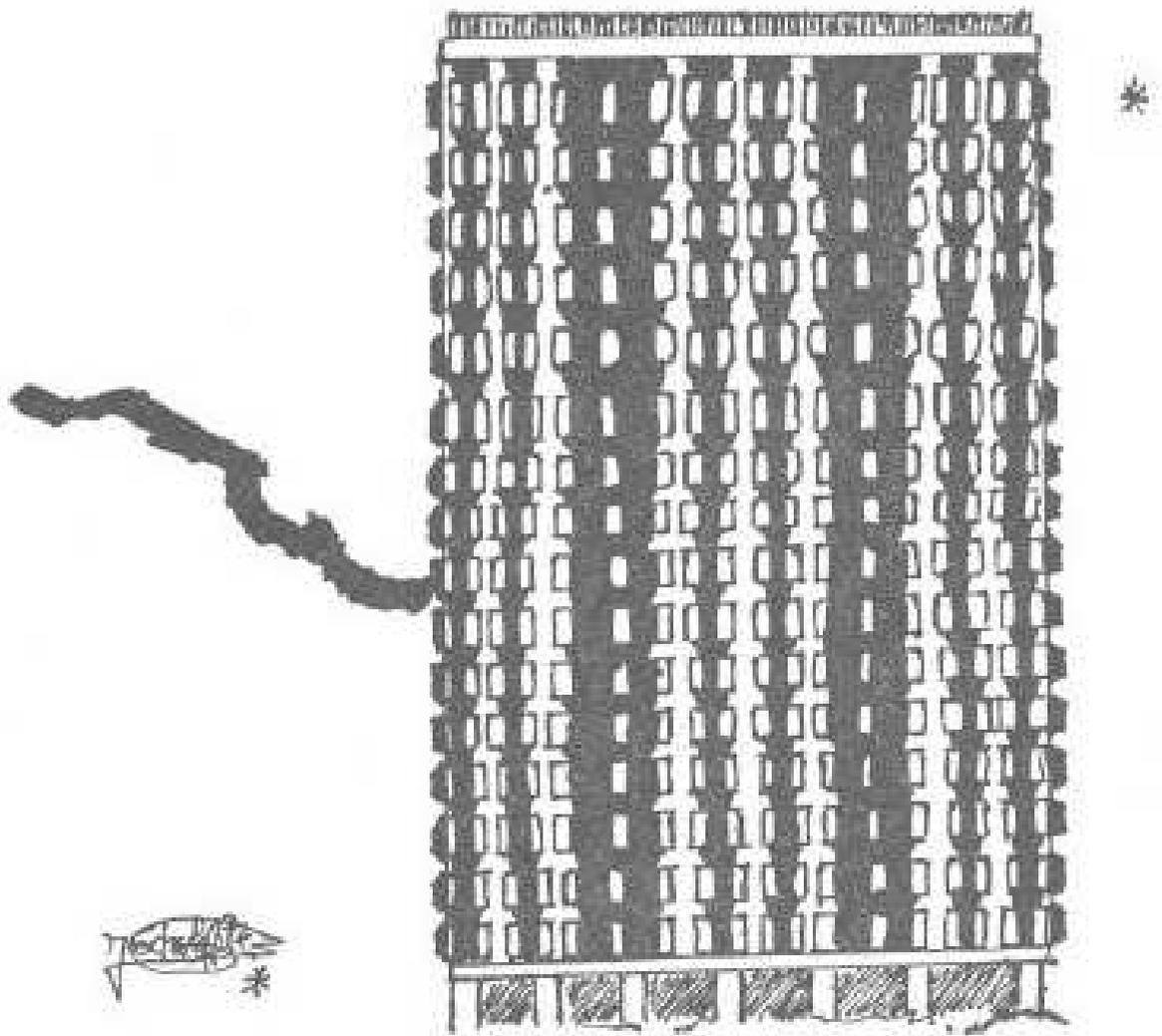
Durante siglos los pescadores vascos de alta mar —marinelak— se contentaban con pescar en estas aguas que podemos llamar francesas, hasta que un día, que podemos llamar de gran prosperidad para la pesca vasca, el pescador Eustaquio Sagarzazu, más conocido como «Seme» con los barcos «Bedúa» y «Bonanza», se encaminó hacia «gran Sol» y en sólo 12 días consiguió capturar unas 10.000 merluzas. Posteriormente se ha logrado pescar hasta 30.000 merluzas en una sola marea.

Hasta hace poco tiempo en Gran Sol solamente se pescaba con el procedimiento de arrastre, o sea, mil metros de red para rastrear un fondo de trescientos cincuenta metros de profundidad, pero ahora también se pesca con anzuelo, casi cuatro mil metros de redes, de las cuales cuelgan múltiples anzuelos.

En la actualidad se pesca más con anzuelo que por arrastre, capturándose unas mil merluzas por cada marea.

Para pescar en Gran Sol hace falta licencia desde la implantación de las 200 millas como límite de las aguas jurisdiccionales de estas naciones europeas. Estas licencias las concede la Comunidad Económica Europea. Por esta causa gran parte de la flota que faenaba en esta rica zona de pesca se encuentra anclada en puerto, estando muchos pescadores en paro.

*Francisco García
Iñigo Espinosa*



Un rascacielos de Amara Berri.

PASEO DE LOS PODAVINES

El nombre de esta calle nos recuerda un gremio muy antiguo que hubo en San Sebastián. Este gremio agrupaba a las personas que estaban encargadas de podar las abundantes vides que había en los montículos que rodeaban nuestra ciudad. Hay bastantes alusiones a las viñas del monte Urgull.

Hemos encontrado pocos datos de este gremio. Sus ordenanzas fueron aprobadas por la Reina doña Juana en Valladolid el día 7 de mayo de 1509.

La organización de los gremios nace en la Edad Media, al ir formándose las ciudades y como una especie de herencia de las Cofradías religiosas. Los gremios, como estas Cofradías se pusieron bajo la advocación de un santo. Pero los gremios ya no se ocupaban de la cosa espiritual solamente, sino principalmente de atenderles en los momentos más difíciles como en las enfermedades, o a las viudas, a los huérfanos...

En el País Vasco encontramos muchos gremios y cofradías, como las de los Pescadores que se ponían bajo la advocación de San Pedro, la de los Herreros y Armeros, bajo Santa Bárbara, la de los labradores bajo San Isidro. San Eloy era el patrón de los cuchilleros y San Crispín de los zapateros, San Antonio de Padua la de los sastres... Todas estas cofradías estuvieron representadas en el País Vasco.

La primera cosa que extraña, cuando se menciona al gremio de los Podavines, es si en San Sebastián hubo viñas en tal abundancia como para haber un gremio tan numeroso. Pues, parece que sí y este fruto que hoy entre nosotros se ha quedado arrinconado en Guetaria, se cultivó en nuestros campos.

¿Hubo muchas vides? Pues, en esta zona del país de clima atlántico, parece que no hubo muchas, a pesar de los Podavines. Y esto lo deducimos de testimonios de gentes que nos visitaron. Así Picaud nos dice, que cuando se pasan los Pirineos, en esta tierra no hay de nada, pero sobre todo la «tierra está desolada de pan y vino». Lo mismo reconoce el Fuero, que dice que el suelo «es rico en manzanas y pobre en pan y vino».

Pero en esta zona sí debieron tener las viñas cierta importancia. Así vemos que en el Fuero de San Sebastián —siglo XII— trata bastante extensamente de las viñas. Si se molestan en reglamentarlas es porque eran abundantes.

Al tratar de los robos, que se hagan en las viñas, van reglamentadas las penas que por ello corresponde. Trata también del castigo, que corresponde a quien cortase un árbol y distingue si es en viña cerrada o en viña abierta. En viña cerrada la pena es cinco veces mayor.

El mismo Fuero trata de los guardianes de las viñas, de si sufre algún daño..., etc. Y todo esto nos hace pensar, repito, que si se ocupaban de reglamentar así una materia, es porque había bastantes viñas.

*Diego López
Santiago Ochoa de Eribe*

PLAZA DE LOS MERCADERES

Según el diccionario, Mercader es la persona que comercia «compra o vende con géneros vendibles». En los nombres de las calles de Amara se hace alusión a esta actividad de los mercaderes donostiarra en numerosas ocasiones; así, por ejemplo, en las denominaciones de Consulado, Cofradías, Compañía de Caracas... y también cuando se refiere a Balleneros, Armerías, Astilleros... todas estas actividades y manufacturas estaban hechas para comerciarlas, o sea, para venderlas.

Pero no está mal puesto el nombre de esta plaza. No está demasiado repetido. Porque San Sebastián desde su fundación, hasta comienzos de este siglo, siempre soñó con ser un gran centro comercial. Aunque es cierto que, a final del siglo pasado, se cambió de rumbo y se pretendió ser más una ciudad turística que comercial.

Aquí tenemos unos detalles que demuestran lo que he dicho. Nuestra mayor atracción, nuestra joya turística, cuya imagen hemos enseñado a todo el mundo con orgullo, es la Concha, pues bien, hubo proyectos de convertir toda la Concha en un gran puerto comercial, suprimiendo, por supuesto, la playa. El mismo Cortazar que hizo un magnífico proyecto del primer ensanche no se le ocurrió otra cosa que suprimir los jardines de Alderdi Eder, para convertirlos en unas lonjas comerciales, al servicio del puerto y a los que llegaría un ramal, ¡un ramal de Ferrocarriles del Norte! Y todo para hacer de San Sebastián un centro mercantil, lleno de mercaderes.

Me imagino que todos dirán, que el nombre de la calle de que han escrito es muy importante, pero yo tengo un argumento para demostrar que la calle de Mercaderes está muy bien puesta.

Los escudos o blasones de los pueblos recogen lo más característico de cada uno de ellos y si nos fijamos en el de San Sebastián vemos la importancia que tuvieron los Mercaderes. ¿Qué hay en él? Un barco de transporte de mercancías, es decir, de Mercaderes.

El comercio tuvo importancia, desde muy antiguo, desde el siglo XII, en nuestra ciudad. Los centros comerciales se formaron en los lugares por los que cruzaban las rutas del tráfico, en nuestro caso, las de Castilla, Navarra, Aragón y Francia; y además estaba el mar y el río Urumea, que también convirtieron en ruta comercial y naturalmente todo eso lo supieron aprovechar.

La primera reglamentación de este comercio, está en el Fuero de San Sebastián. El Fuero legislaba que los donostiarras no tenían que pagar impuestos o los tenían que pagar muy reducidos, por todas las mercancías que entraran ya fueran por tierra o por mar y eso beneficiaba mucho al comercio. Es algo parecido a lo que pasa en Andorra o en Canarias. ¿Por qué hay allí tanto comercio? ¿Por qué allí la gente compra tanto? Pues porque los comerciantes no pagan ciertos impuestos.

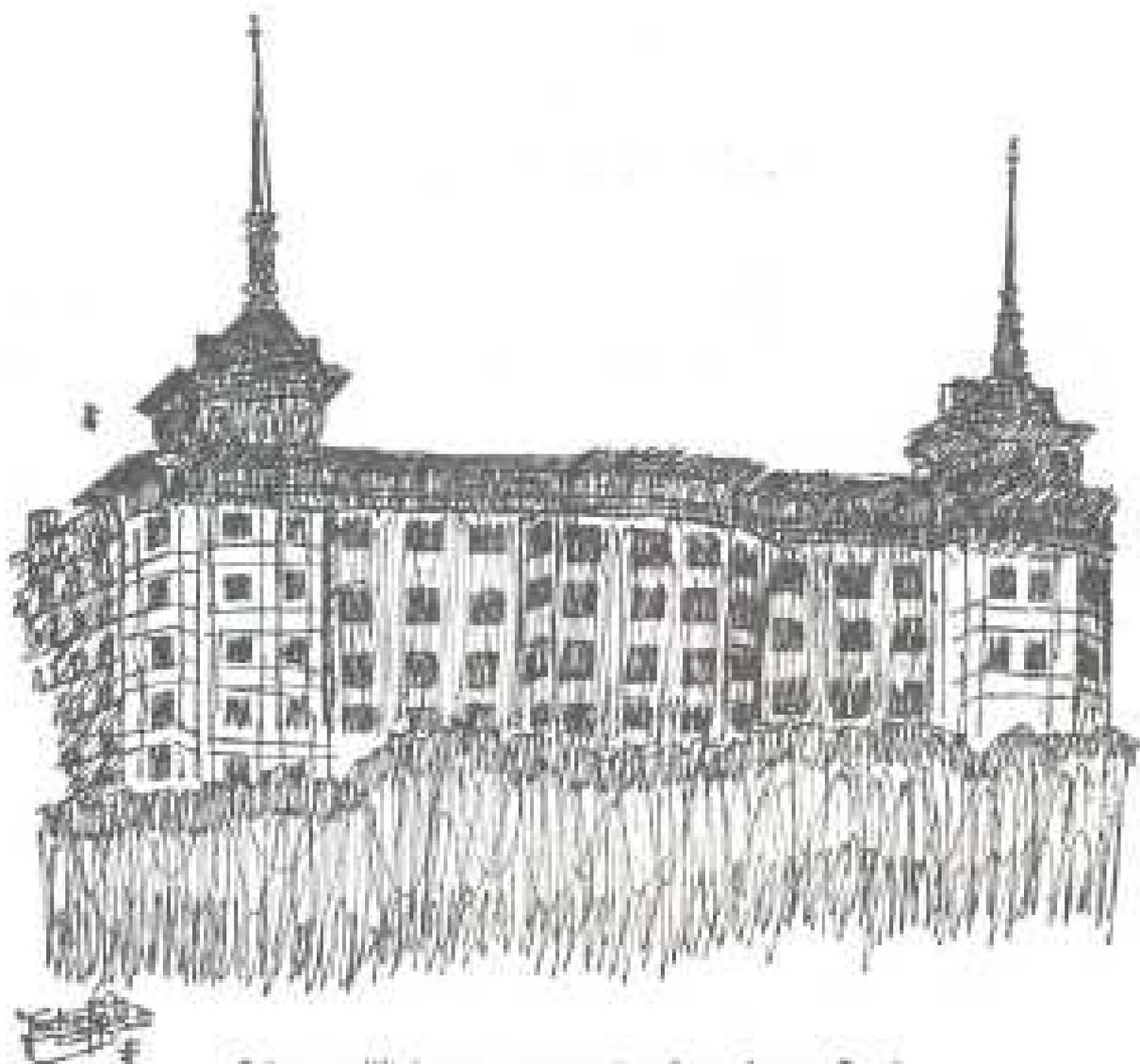
En el mismo Fuero se relaciona las mercancías que entraban y salían por San Sebastián. Entraban: Hierro, estaño, toneles, cueros, pez, cera, pimienta, pescados, cuerdas... y salían lanas, pieles, cereales, plomo, vino, aceite, grasas, aceite de ballena, pescado seco... con tanto género ya lo creo que tuvo que haber muchos mercaderes.

Todo este tráfico motivó que ya en el siglo XIV se creara en nuestra ciudad una feria importante.

A lo largo de los siglos XIV y XV fue aumentando el comercio de las lanas y la exportación de los vinos, aceites y cereales de Navarra y Aragón.

La Cofradía «Santa Catalina de Mercantes, Maestres de Navios y Mercaderes» fue para proteger el comercio y lo mismo el Consulado. Cuando al correr de los tiempos surgieron muchas dificultades y otros puertos rivales como Bayona y Bilbao, perjudicaban nuestro comercio se creó la Compañía de Caracas, pero de todo eso ya escribirán otros.

Margarita Abreu



Primer edificio que se construyó en Amara Barri.

PLAZA DE LOS MARINOS

Los Marineros. Un tema demasiado fácil, porque hay mucha materia sobre él, y demasiado difícil, para poderla resumir. Tratar de los Marineros vascos es tanto como tratar de toda la Historia del País Vasco.

El País Vasco ha nacido frente al mar y esta proximidad ha influido de manera decisiva en el desenvolvimiento de su vida política y económica. Pero voy a ir acotando. En primer lugar, es de suponer que el rótulo de esta plaza de Amara se refiera solamente a MARINOS donostiarras. Después encuentro que estos donostiarras han podido tomar parte en sus actividades marineras de tres maneras. En la pesca, en el comercio o en la guerra.

Son muchas las formas en las que los donostiarras han tomado parte en esta aventura que siempre supone hacerse a la mar. Como pilotos de barcos mercantes, constructores de buques, viajeros, descubridores, cartógrafos, capitanes, almirantes o simples grumetes o pescadores.

Para encontrarnos con marineros donostiarras podemos remontarnos hasta los orígenes de la ciudad. En el mismo Fuero de San Sebastián existe una reglamentación que trata de regular los movimientos de los buques, lo cual nos da a entender, que existió una notable actividad náutica y para ello, naturalmente, se necesitan marineros. Después nos encontramos con los «mareantes de la Cofradía de Santa Catalina», los balleneros, los pescadores de Terranova, los marineros del Consulado, los de la Compañía de Caracas, los pescadores de los Mamelenas... pero de todos ellos ya se trata en otros tantos capítulos. Vamos, pues, a fijarnos aquí un poco en la tercera manera cómo los marineros se han enfrentado con el mar, o sea, la guerra.

En las guerras navales de los siglos XIII, XIV, XV y XVI nos encontramos con una verdadera legión de marinos donostiarras. Así los vemos en las acciones de la toma de Sevilla, en 1248; en Marruecos en 1252; en la conquista de Cádiz, en 1262; en el sitio de Algeciras, en 1271; en las expediciones a Canarias, o en las costas francesas en 1512, 1522, 1524...

Todo esto ya lo había observado un ilustre viajero veneciano que en 1524 escribió que «los vascos salen mucho al mar, además de porque tienen muchos puertos y naves, por la poca extensión de la región y el gran número de gente que la habita, les obliga a salir fuera a ganarse la vida».

En los siglos XVII y XVIII continúan combatiendo a las órdenes de los Aramburu, los Oquendo, los Echeverri...

No podemos olvidar a los descubridores del siglo XVI. Es muy posible que marinos vascos acompañaron a Colón en los primeros viajes. Después vinieron Elcano, Legazpi, Urdaneta, Irala, Aguirre... por citar sólo a los guipuzcoanos. No en vano Nebrija decía que estos marinos eran gente «sabia en el arte de navegar y experta en batallas marinas... eran más instructas (más instruidas, enteradas) que ninguna otra nación del mundo».

Son docenas y docenas los pilotos anónimos que aparecen en los archivos. Así, consultando sobre la materia, ha caído en mis manos una relación, sacada de la revista Euskal Erria, que como quien no quiere la cosa, da una lista de seis pilotos donostiarras, que en 1570 aparecen en el Archivo de Indias de Sevilla, que en aquellos años estaban pilotando en barcos matriculados en Sevilla, cuyos nombres están cuidadosamente anotados y que son: Lerchundi, Villafranca, Echezarreta, Acuesti, Miguel de Santiago, Barrasaoeta. Es, solamente, un detalle, en un año y en un puerto más bien lejano —aunque importante— tenemos seis pilotos donostiarras.

¿Algunos nombres? Hay una auténtica legión. Fausto Arocena en el «Diccionario Bibliográfico Vasco» da una extensa relación de unos 400 marinos distinguidos guipuzcoanos de los cuales más de medio centenar son donostiarras.

He aquí algunos:

AGUIRRE, Pablo (s. XVIII). Almirante de la Armada. Mandó los navíos Andalucía, Castilla, Infante y Princesa. Con éste opuso una obstinada resistencia a tres barcos ingleses, por lo que fue felicitado hasta por sus mismos adversarios.

ALIRI, Alonso. Almirante de la Carrera de las Indias.

ARAMBURU, Hernando (s. XVII). General de Carabelas; Almirante de la Flota.

ARAMBURU, Marcos (s. XVI). General de la Flota de Indias.

ARGARATE, Domingo (s. XVI). Capitán de la Nao de la Escuadra que en 1590 mandó el capitán Urquiola.

Los BAIZCAIZTEGUI (que tienen una calle dedicada a ellos).

ECHAIDE, Juan (s. XVI). Navegante en los mares del Norte. Fue quien dio el nombre a Echaide-portu.

ECHEZARRETA, Miguel (s. XVII). General de galeones de Indias.

La familia de los ECHEVERRI (tiene una calle).

ERAUSO (s. XVII). Almirante en la carrera de Indias.

GOICOA, Juan José (s. XVII). Capitán de la Fragata Mercedes. Antes de rendirse mandó volar la embarcación, pereciendo en la voladura.

LAZUN, Juan (s. XVII). Capitán de un galeón.

MATHE, José María (s. XIX). Capitán de Fragata y Coronel de Artillería de la Marina.

MENDIZABAL, Ignacio (s. XVIII). Capitán de Navío.

La Familia de los OQUENDO. Entre los que destacan Miguel (s. XVI), General de Marina, que intervino en la Invencible. Antonio, General de Mar —el de la estatua en la Zurriola—, que luchó tenazmente contra los holandeses. Miguel (s. XVII), General de la Escuadra Cantábrica.

TAPIA, Sebastián (s. XVII). Capitán de Galeón.

TELLO, Juan (s. XVII). General de una escuadra en Filipinas.

UGALDE, Lorenzo (s. XVII). General de una escuadra en Filipinas.

ULAJAIN, Mateo (s. XVII). Almirante de la Escuadra.

ZULOAGA, Lucas (s. XIX). Jefe de la Escuadra.

Pedro M.^a Fernández

PLAZA DE LAS COFRADIAS DONOSTIARRAS

Hoy día la palabra COFRADIA tiene el sentido de una agrupación de personas que se reúnen con algún fin piadoso. Pero, antiguamente, más en concreto en la Edad Media, tenía otro sentido, venía a significar la reunión de individuos con la finalidad principal de ayudarse en lo social y en lo económico, aunque sin olvidar lo espiritual.

Parece que fueron las Cofradías agrarias las más antiguas en el País. Los agricultores se unían con la finalidad de cubrir los posibles riesgos que podían acarrear una mala cosecha o una epidemia en el ganado. Nos han quedado los nombres de algunas de ellas como la de Endañeta, en Zumaya o la de Goiburu en Andoain. No he encontrado ninguna en San Sebastián, entre las más de cuatrocientas que había en Guipúzcoa, pero con toda seguridad que alguna habría y más si pensamos, aunque hoy no nos lo parezca, que la agricultura tenía mucha importancia en aquella época en la que las Cofradías estuvieron en boga, entre nosotros.

Existieron también Cofradías de Artesanos, en las que se unían los que trabajaban en la misma profesión. Algunos consideran que estas Cofradías fueron el embrión de los Gremios y, a medida que éstos se fueron estructurando, las cofradías pasaron a desempeñar solamente una función religiosa. En San Sebastián se cita la *Cofradía de los Albañiles* en el momento que estaban construyendo un dique y que, a continuación, se fueron al puerto de Portugaleta.

Muy antigua fue la *Cofradía de los Pescadores*. En San Sebastián existió la *Cofradía de San Pedro de los Mareantes*. En ella se agrupaban los Marineros y los Pescadores. Aquéllos menospreciaban a los pescadores por la razón de que muchos de ellos vivían

en el Antiguo, Igueldo, Amara o Ulía y también se dedicaban a la agricultura. Estos se defendían diciendo que, no era fácil encontrar vivienda dentro de los muros de San Sebastián y que en algo se tenían que ocupar cuando, por el estado del mar, no podían salir a pescar.

Esta Cofradía tenía unas Ordenanzas muy prácticas y muy bien estudiadas. Proporcionaba ayudas y pensiones en casos de enfermedad, vejez, naufragio o alguna otra desgracia. Los cofrades contaban con distintos privilegios. Los Alcaldes de Mar constituían un tribunal que era inapelable. Sus fallos eran respetados por todos.

Muy importante fue la *Cofradía de Mareantes de Santa Catalina*. Estaba establecida en las proximidades, donde hoy se encuentra la Calle de Santa Catalina —precisamente de ahí le viene el nombre—. Contaba con una iglesia que era de la Orden Militar del Temple. Habiendo sido derribada esta iglesia, por cuestiones de estrategia militar —ya que estaba fuera de las murallas—, fue trasladada a la iglesia de Santa María.

Aquella iglesia servía a los cofrades, no solamente, para celebrar en ella sus actos religiosos, sino también para sus reuniones y asambleas; cosa que, al parecer, se llevaba en aquella época.

Esta Cofradía fue suprimida por orden de los Reyes Católicos, a causa de los escándalos que armaban sus afiliados, que solían invadir las Salas donde tenían lugar las reuniones del Ayuntamiento, llegando a amenazar a los alcaldes y queriendo imponer por la fuerza sus decisiones.

Pero los mismos Reyes Católicos reorganizaron esta misma Cofradía, sin duda porque vieron que era necesaria para el mantenimiento de la navegación y el fomento del comercio. Para su reorganización ellos mismos les concedieron unas Ordenanzas en las que se establecían, cómo tenían que elegir los cargos, hacerse las votaciones, recaudar los impuestos..., en fin todos los detalles. Comentando estas ordenanzas un historiador dice que «sus mayordomos gozaban de gran poder y jurisdicción mercantil, lo cual contribuyó al engrandecimiento de San Sebastián».

Esta Cofradía era muy rica. La cosa no puede extrañar, pues todos los barcos debían pagar un uno por ciento de sus ganancias para misas de la Cofradía y para verificar arreglos en los muelles.

Sus mayordomos tenían completa jurisdicción, para resolver los asuntos relacionados con el comercio, siempre que no se rebasara la cantidad de 6.000 maravedís. Controlaban las multas, que

se debían pagar a las parroquias de Santa María y de San Vicente, para reparar los muelles en caso de que se trabajase los domingos. Esta infracción estaba castigada con la multa de 200 maravedíes. Controlaba el importe de las licencias concedidas y ponía las penas correspondientes si se echaban «porquerías de tripas» de pescado en el muelle.

Bajo el punto de vista científico, es digna de mención una auténtica Escuela Náutica, que mantuvo. En ella, en el siglo XVI, un afamado profesor, que se llamaba Licenciado Andrés de Poza, explicó cosmografía en el claustro de la iglesia de Santa María.

También la Cofradía se preocupó de la limpieza del puerto, arreglo de la Atalaya, etc. y pagaba las correspondientes prestaciones de tipo social, como ayuda en casos de muerte, accidente, vejez, viudedad...

La organización del comercio en Europa cambió a causa del descubrimiento de América, así como también el modo de navegar, el tamaño de los barcos..., etc. y todo esto fue muy perjudicial para la Cofradía de Santa Catalina, que fue perdiendo importancia irremediablemente. Al mismo tiempo los puertos de Bilbao y de Bayona fueron adquiriendo importancia, llevándose parte del comercio donostiarra y en estas condiciones es cuando se formó el Consulado —a esta Institución se refiere otra calle— un organismo más moderno, más preparado para las nuevas situaciones. Pero la Cofradía no desapareció sino que se integró en el Consulado.

Otra Cofradía donostiarra es la de la *MISERICORDIA*, a la que también se le llamó de Veracruz. Fue fundada en 1574 en la parroquia de San Vicente. El papa Gregorio XIII le otorgó varias indulgencias a conceder en determinadas festividades. Tenía como finalidad principal atender a los pobres y a los condenados a muerte.

Amaya Goñi



CALLE DE LOS CORSARIOS VASCOS

Resulta un poco extraño el rótulo de esta calle, «CORSARIOS VASCOS». Consulto el diccionario y todavía la cuestión queda más oscura. Concede esta significación a la palabra corsario: «Pirata que recorre los mares para asaltar los barcos». El euskera tampoco me aclara gran cosa, porque corsario lo traduce simplemente como «itxas lapur». Pero leyendo más sobre esta materia, encuentro que existe una gran diferencia entre corsario y pirata. Aunque en la práctica, a veces, las dos actividades se confundieran.

He llegado a la conclusión de que entre los marinos vascos hubo piratas y corsarios. Y la calle viene a recordar a estos últimos. El pirata robaba por los mares a su antojo, sin someterse a ninguna ley. Los corsarios estaban sujetos a ciertas leyes. Ejercían su peligrosa profesión, con autorización, incluso llevaban a bordo un escribano, que tomaba nota de las acciones que realizaba el barco corsario y organizaba el reparto del botín adquirido.

Existieron, en efecto, auténticos piratas vascos, cuyos relatos escalofriantes han llegado hasta nosotros. He aquí uno de ellos. Ciertos mercaderes ingleses cargaron en Londres un barco con paños, joyas y otras mercancías con destino a Guipúzcoa. Tomaban parte de la tripulación Miguel Necola, de Orio; Juan Larrea de Asteasu; un mutrikuarra cuyo nombre no se expresa, y algún vizcaíno.

En la ruta después de una fuerte tormenta, la tripulación inglesa se dedicó a descansar, no así los vascos, que aprovecharon el momento para pasar a cuchillo a los ingleses, echarlos al mar y apoderarse del navío y las mercancías, que vendieron más tarde en Galicia. Descubierta el crimen, por haber aparecido algunos

cadáveres, se persiguió a los culpables, siendo condenados a muerte; aunque sólo uno de ellos pudo ser ejecutado.

Un famosísimo pirata vasco del siglo XVI fue el guipuzcoano Pedro de Mondragón. En cierta ocasión se apoderó de una nave en la Bahía de Cádiz. Pirateó por la zona de Cabo Verde, durante varios meses, burlando siempre a sus perseguidores con gran pericia. En cierta ocasión se apoderó de una «Carraca» portuguesa, que transportaba un riquísimo cargamento de sedas. Esta presa colmó su ambición y se retiró, al parecer rico, ya a vivir tranquilamente, como un buen burgués, a Navarra. Navarra entonces era un reino independiente de Castilla. Por ello fue inútil que Fernando el Católico cursara órdenes, para perseguir y detener al pirata de Mondragón. Al fin este astuto pirata, no se sintió muy seguro en el reino de Navarra, pasó a Francia y su pista se perdió para siempre.

Pero vamos a los corsarios. La cosa en la práctica no estaba, en ocasiones demasiado clara, y se confundían las actividades del pirata y las del corsario. El corsario realizaba lo que se llamaba «navegación en corso». Es decir, tenía permiso, una patente, para piratear, para asaltar barcos. Estas patentes, en ocasiones, las otorgaban los mismos reyes. Lo que ocurría es que muchas veces se pirateaba con patente o sin ella.

La navegación en corso estaba sometida a una reglamentación rigurosa. La patente se compraba y además se entregaba una fianza, por si se cometía alguna irregularidad. Tan pronto como se apresaba un buque, subía a bordo un escribano, hacía un inventario y lo sellaba todo. El botín solía dividirse, en partes proporcionales, entre el propietario del barco, el capitán y la tripulación.

Los barcos preferidos por los corsarios eran los de tipo fragata; elegidos por la velocidad que desarrollaban y por el poco fondo que tenían. Su tonelaje solía oscilar entre las 50 y las 100 toneladas y estaban tripulados por 8 ó 10 hombres.

Los barcos corsarios no iban muy armados. Su arma principal era el abordaje. Además, de este modo, que el barco apresado no se deterioraba.

En los barcos corsarios existía una disciplina rigurosa. Si uno se amotinaba, primeramente, se le embreaba y después se le abandonaba en una isla desierta. Al que desenvainaba un cuchillo, se le ataba fuertemente, por las manos a un mástil, dejándole, para que se librara, como pudiese. El castigo para el asesino era tremendo. Amarrado, junto al cadáver de su víctima era arrojado al mar.

Existían castigos, para delitos menores, por ejemplo, el fumar, antes de que se pusiera el sol era castigado con tres zambullidas en el agua.

Pudo comenzar así, entre los vascos, la afición por la piratería y por la navegación en corso.

El estado de guerra, que existía entre las naciones europeas y la inseguridad que este fenómeno llevaba a los mares, hizo que nuestros pacíficos balleneros tuvieran que armarse, para defenderse y después, dieron un paso más y comenzaron a piratear.

Como Francia y España estaban en guerra continuamente, los reyes de estas naciones se dieron cuenta de las ventajas que podrían obtenerse atrayéndose a los pescadores vascos, que tan hábiles eran navegando, para sus respectivas causas. Teniéndolos bajo su control podían luchar y perjudicar a las flotas tanto mercantes, como de guerra, de sus respectivos enemigos.

Las primeras patentes de corso las otorgaron los franceses a mediados del siglo XVI. Desde el reinado de Felipe II, por Real Despacho se habilitó a vecinos de San Sebastián, para que armaran navíos y navegaran en corso contra franceses, ingleses, holandeses y flamencos.

Hay constancia, en diversos documentos históricos, de la eficacia y de la pericia de estos marinos vascos, como en la Real Cédula del Consulado de 1682 que dice: «en 1665 había en los puertos de esta ciudad, naturales de ella y de la provincia, 56 navíos de guerra, con que hacían la hostilidad a los enemigos de la Corona, siendo constante el grave daño, que de éstos habían recibido la navegación y el comercio de Inglaterra, que había obligado a aquel reino a hacer las paces...».

Las acciones de los corsarios fueron numerosas a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII. En 1577 los corsarios franceses impidieron que durante largo tiempo el Señorío de Vizcaya se abasteciese por mar «de alimentación y de otros géneros». A los corsarios franceses que amenazaban la costa vasca se les unieron los ingleses, aprovechando el estado de guerra entre España e Inglaterra, para someter estas aguas a su control.

Parece que se la tenían guardada los vascos, pues ya, a mediados del siglo XIV, Eduardo III de Inglaterra se quejaba de que «malhechores y piratas de Fuenterrabía, San Sebastián, Guetaria, Lequeitio, Bermeo y Portugalete» les causaran graves daños en bienes y personas.

En efecto los daños y perjuicios eran mutuos y continuos. Hay

abundante documentación que lo atestigua. Por ejemplo. Un capitán bretón en 1488, capturó 15 naos, repletas de mercancías, que transportaban mercaderes de Burgos, Vizcaya y Guipúzcoa. A Fernando de Larrea yendo de Fuenterrabía a Bilbao le robaron «104 paños de Londres»; al lekeitiarra Domingo de Amezqueta, 66 toneles de vino..., etc.

Por otra parte se sabe que en la alcaldía de Fuenterrabía se tramitaban patentes de corso y que éstas se aprovechaban bien. Tenemos el caso de Pedro de Berrotarrán, que obtuvo licencia y se hizo a la mar «a la buena de Dios y a lo que salga» en el bergantín «Nuestra Señora de Aránzazu» y a la altura de Arcachón arremetió contra cuatro pataches franceses y los deshizo...

Y estos eran los corsarios vascos, de cuya habilidad por las cosas del mar, se quisieron aprovechar las potencias europeas, para combatirse entre ellos, y cuyas historias todavía no están muy claras, pero tiene un recuerdo, tanto en el «Muelle de los Corsarios» del puerto de Baiona, como en una calle de nuestro barrio de Amara.

Aitor Rodriguez



PLAZA DE LOS SOLDADOS

Esta plaza lleva el nombre de SOLDADOS, sin duda en honor de quienes defendieron la ciudad con las armas o salieron de sus muros a guerrear por ahí.

San Sebastián a lo largo de su historia debió conocer muchos soldados y no, precisamente, porque los donostiarras fueran particularmente belicosos, que a mí me parece todo lo contrario, que les gustaba más las fiestas que las guerras, sino porque, por su posición geográfica, les correspondió vivir en un lugar en el que hubo que luchar con demasiada frecuencia.

En la vida de los donostiarras hay un detalle que confirma lo que he dicho anteriormente. Aunque no se conoce con exactitud cuál es el origen de la Tamborrada, la fiesta más característica de San Sebastián, todos están de acuerdo en suponer que es en recuerdo de estos soldados, que pasaron por aquí, principalmente extranjeros, a los que ahora se les recuerda como de broma, en plan festivo.

Voy a dividir el tema, o sea el rótulo de la plaza SOLDADOS en cuatro partes:

- SOLDADOS que defendieron San Sebastián de alguna invasión.
- SOLDADOS que por prescripción de los Fueros, salieron a ayudar en la defensa de alguna localidad próxima.
- SOLDADOS que formando tercios voluntarios salieron a combatir fuera de la provincia.
- Algunos SOLDADOS donostiarras —generalmente con graduación— cuyos nombres han pasado a la historia.

¿A cuál de estas cuatro clases de SOLDADOS se quiso referir el nombre de esta plaza? Pues, quizá a la primera. Al soldado desconocido, del que nadie se acuerda. Pero por si acaso, me voy a referir brevemente a todos, y así conocemos un poco más la historia de San Sebastián.

1. Desde que se fundó San Sebastián, ya se había pensado en ponerle un castillo para su defensa, para que protegiera su puerto y los alrededores. Después esta defensa se fue completando con cercas y murallas. Y las defensas necesitan defensores, o sea soldados.

Los reyes navarros, ciertamente, quisieron tener bien protegida la villa y sus puertos, pero cuando San Sebastián cayó bajo la influencia de Castilla, la cosa no se tranquilizó y éstos procuraron aumentar sus defensas en previsión de las guerras con Francia.

Ya en la Edad Media surgen las rivalidades entre Castilla y Francia y cuando los franceses atacan, casi lo primero con que se encontraban era con San Sebastián. Estos por mandato de los Fueros tenían que defender su propio territorio, sin atacar fuera de él.

Aquí transcribo la relación de unos cuantos hechos bélicos en los que los donostiarros tuvieron que defenderse de un ejército atacante. Aunque hubo muchos más:

— En 1476, Amán, señor de Labrit puso sitio a San Sebastián, con 40.000 hombres, después de haber incendiado Rentería.

— Luis XIV envió 25.000 infantes para apoderarse de San Sebastián.

— El Duque de Berwick obligó a rendirse a nuestra ciudad después de un prolongado sitio en 1719.

— Cuando más soldados vio San Sebastián, aunque ninguno donostiarra, fue en 1813, cuando entre todos la incendiaron totalmente.

2. Armamento Foral guipuzcoano se levantó en múltiples ocasiones, armamento para la defensa del propio terreno y siendo San Sebastián la mayor localidad guipuzcoana es de suponer que en estos tercios abundarían los donostiarros.

Por citar algún ejemplo:

— En 1512 para oponerse a la invasión de un numeroso ejército francés.

— En 1516 por amenaza de invasión de los franceses.

— Entre 1579 y 1597 hubo tres armamentos forales para defender Guipúzcoa.

— Lo mismo y por idéntico motivo en 1625, ocasión en la que se movilizaron 4.000 hombres contra una prevista guerra con Francia.

3. Y por último tenemos otra participación de soldados guipuzcoanos y por lo tanto donostiarras, que acuden a acciones bélicas en cualquier lugar, pero siempre dejando bien claro que van con carácter absolutamente voluntario.

Así los tenemos en la famosa batalla de las Navas de Tolosa, en 1212. Ayudando a Alfonso XI en la conquista de Teba. En 1410 estuvieron presentes en la conquista de Antequera. En la guerra de Granada intervinieron como ballesteros y escopeteros... y en muchas ocasiones más.

4. Son muchos los donostiarras ilustres de armas cuyos nombres ha conservado la historia. Entre ellos podemos recordar:

ALIRI (s. XVI). Contador del ejército en Flandes.

ARANO, Martín (s. XVII). Contador y veedor de las Guarniciones guipuzcoanas.

DUGANDO, Martín. Capitán que combatió a las órdenes de Sebastián de Urrezti.

ECHAGÜE, Rafael (s. XIX). Llegó a ser Capitán General, cargo que ocupó en Valencia y Filipinas (tiene dedicada una calle).

ELOLA, Nicolás (s. XVI). Capitán en el Perú.

ERCILLA, Juan (s. XVI). Ingeniero que inventó un arma muy potente.

IDIAQUEZ, Alonso (s. XVI). Virrey de Navarra. Capitán General y Maestro de Campo.

LEIVA, Sancho (s. XVI). Llegó a ser Capitán General de Guipúzcoa. Participó activamente en las campañas de Italia, Francia y Flandes.

LERSUNDI, Benito (s. XIX). Alcanzó el grado de Brigadier. Luchó en la guerra de la independencia y en la primera Guerra Carlista.

LERSUNDI, Francisco (s. XIX). Fue militar y político. Capitán General en Cuba y Diputado General en Guipúzcoa. Defendió ar-

dientemente en el Senado los Fueros vascos. (Tiene una calle dedicada en San Sebastián).

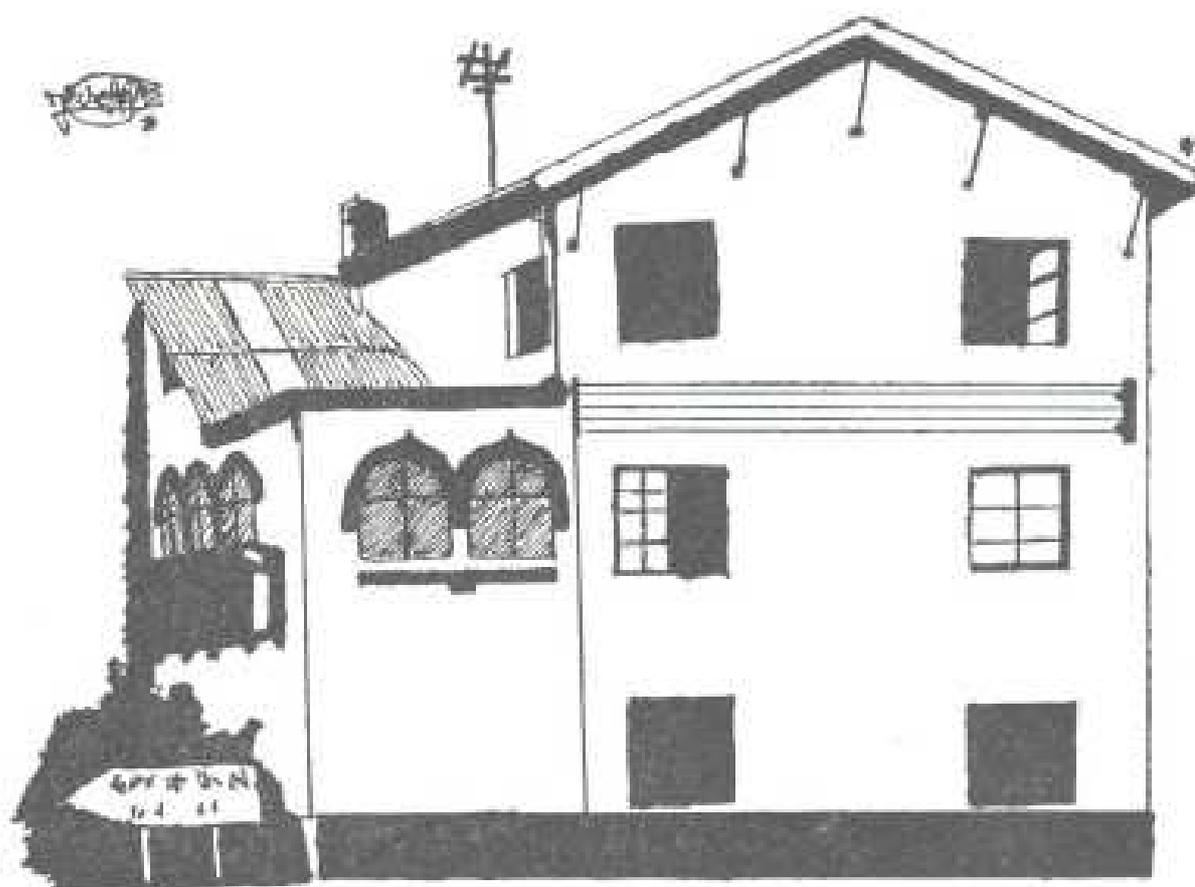
LOIDI (s. XVII). Condestable de Artillería. Inventó y fabricó distintas clases de armas.

MICHELENA, Juan Luis (s. XIX). General de Artillería.

NORZAGARAY, Fernando (s. XIX). Brigadier y subsecretario del Ministerio de la Guerra.

URBISTONDO, Antonio (s. XIX). Intervino en la Primera Guerra Carlista, por el bando liberal. Fue Comandante General de Cataluña.

ZABALETA, Manuel (s. XIX). Llegó a ser Coronel en Cuba. Dejó su fortuna al Hospital y Casa de Misericordia. (Ha dado el nombre a una calle del barrio de Gros).



Primera casa del Alto de Errondo. Salida del funicular.

PLAZA DE IRUN

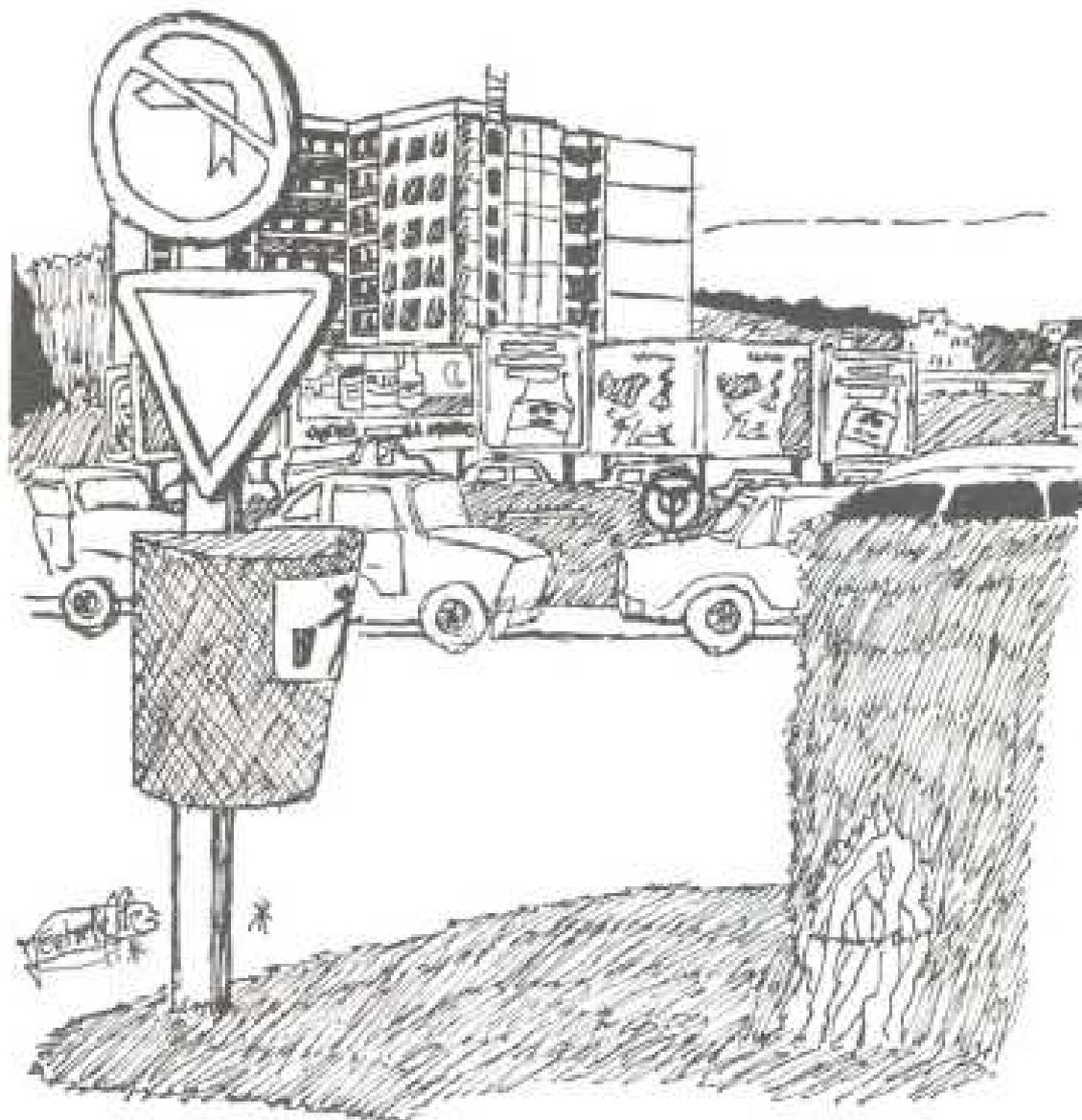
En el callejero donostiarra existen nombres de varios pueblos guipuzcoanos, tanto en calles céntricas, por lo tanto, antiguas (Guetaria, Fuenterrabía, Vergara, Hernani...) como en calles de barrios modernos o en calles bautizadas de nuevo (Oyarzun, Pasajes, Rentería, Azpeitia...), por lo que no puede extrañarnos que una calle del barrio de Amara se haya dedicado a IRUN.

Irún, tanto por su pasado, como por su presente, tiene sobrados méritos para ello. Es una de las tres ciudades que hay en Guipúzcoa, juntamente con Fuenterrabía y San Sebastián. Actualmente es una ciudad industrial, y la segunda de la provincia, por su número de habitantes.

Otra de las características de Irún y de ahí le viene gran parte de su notoriedad, presente y pasada es su carácter de «ciudad fronteriza». Efectivamente, durante muchos siglos tres reinos se situaron en sus proximidades, Francia, Castilla y Navarra. Irún estaba como en el vértice de los tres. Límites, en ocasiones, un poco flexibles, y según fuera el empuje de cada uno de los reinos se movían al sur, al norte, al este y al oeste.

Hay que ser respetuosos con la Historia. Y no es menos cierto que para cruzar hoy el río Bidasoa se necesita un pasaporte, un Documento de Identidad, o una Carta Verde... Pero también es cierto que lo que escribió Oríxe, que la raya del Bidasoa, más que una línea divisoria, es un pañuelo que se echa al cuello. A ambos lados, aunque pases el Bidasoa, provisto de tu pasaporte, sigues estando en tierra vasca.

Pero quizá no sea necesario ponerse solemne, e ir buscando razones históricas, para encontrar un motivo fácil, que lo tene-



Plaza de Irún.

mos al alcance de la mano. Quizá todo no sea más que la devolución de una cortesía, porque Irún, es la Ciudad del Bidasoa, y para muchos la etimología de Bidasoa, no es otra de «Bide ad Easo», o sea que no hace más que indicar el camino a Easo, que para algunos, aunque erróneamente, es San Sebastián.

El Bidasoa no sería más que una flecha indicadora, que marca hacia nuestra ciudad, y aquí, a la salida de la variante, el nombre de IRUN viene a facilitar al viajero el nombre y dirección de la «ciudad Fronteriza».

Pero, aunque respetando y admirando la oportunidad de la frase de Orixe, la frontera ha condicionado el destino de la ciudad de Irún, como lo ha hecho con Fuenterrabía y con San Sebastián,

sobre todo a partir de la Edad Moderna. La época en la que se formó una zona de tensión, motivada por las rivalidades entre dos casas reinantes.

Por este motivo tuvo lugar en Irún la célebre batalla de San Marcial, de 1522. En ella fueron vencidas las tropas francesas y navarras, por las tropas de Carlos I. Precisamente el Aldarde de San Marcial, que se celebra anualmente durante las fiestas patronales —el día 30 de junio— conmemora esta batalla. Estos alar-des tenían razón de ser por el modo de organizar las milicias a causa de los Fueros, era como una revista de tropas.

Las invasiones reales, los intentos, las amenazas, los temores de invasión, fueron en esta época muy numerosas.

Existe otro aspecto, más agradable, derivado de su papel en la frontera las visitas que han realizado a Irún y a sus alrededores personajes famosos o personajes reales. Como Enrique IV de Castilla, D.^a Juana y D. Felipe El Hermoso, que cruzaron por aquí el Bidasoa. Lo mismo que Germana de Foix, cuando venía a casarse con Fernando El Católico; Francisco I, rey de Francia, el más temido rival de Carlos I; los hijos de Francisco I, que fueron canjeados por un cuantioso rescate; Isabel de Valois, esposa de Felipe II; la princesa Isabel de Francia, para casarse con Felipe IV; y Ana de Austria para hacerlo con Luis XIII.

Pero seguramente el acto histórico-social más importante que vio Irún y su Bidasoa fue la firma de la Paz de los Pirineos, que se realizó en la isla de los Faisanes, y la entrega que hizo



Felipe IV de su hija, la princesa María Teresa, que pasaba a Francia para casarse con Luis XIV.

Pocos años más tarde llegará Felipe V, y hay, de nuevo, paso de princesas, Isabel de Orleans, y la Infanta María Teresa Antonia... También Irún vio el paso de Napoleón y de sus tropas... y la segunda batalla de San Marcial, que fue una de las últimas derrotas francesas en la Guerra de la Independencia.

Después llegó el ferrocarril y, al ser Irún la última estación del recorrido, hace que su nombre salte en todas las guías y en todos los vagones... y más tarde llegó la Aduana.

En fin, que su posición geográfica marcó el destino de esta ciudad, que permanentemente ha abierto una puerta en los Pirineos. Puerta que permitió el paso de los peregrinos, la amenaza de las invasiones, las visitas de personajes reales, el trazado del ferrocarril, las aduanas... y que muy honrados recordamos en una calle de nuestro barrio de Amara Berri.

AVENIDA DE CARLOS I

Son cuatro las calles de AMARA BERRI que llevan el nombre de un monarca: Sancho El Sabio, Carlos I, Felipe IV e Isabel II. La designación de estos nombres creemos que se debe más que al papel que pudieron desempeñar estos personajes en la Historia —en el caso de Carlos I lo tuvo y muy importante— a las relaciones particulares que han surgido entre ellos y San Sebastián. Esa creemos que fue la intención del Ayuntamiento al poner sus nombres a las calles de nuestro barrio.

De Carlos I conocemos algunas cosas por los libros de Historia. Que fue hijo de Felipe El Hermoso y de Juana de Castilla y por lo tanto nieto de los Reyes Católicos y Maximiliano de Austria y María de Borgoña, por lo que heredó además de las coronas castellano-aragonesa, con sus territorios mediterráneos y americanos, los dominios de la Casa de Borgoña y los de los Austrias.

Uno de los primeros episodios del reinado de Carlos I fue la llamada guerra de las Comunidades. Varias ciudades castellanas estuvieron disconformes con la manera de entender la política de Carlos I y se rebelaron contra él. Sabemos que las tropas imperiales derrotaron a los Comuneros.

En este hecho tenemos el primer contacto de los donostiarras con el Emperador. En Guipúzcoa las opiniones estuvieron divididas. Unos estaban a favor de los Comuneros, porque entendían que la nueva política centralista que adivinaban iba a traer Carlos I, estaría en contra de las libertades tradicionales y San Sebastián y algunos pueblos del litoral, eran partidarios del triunfo de Carlos I, pensando que su política sería favorable a una apertura del comercio hacia Europa, cosa que les interesaba mucho.

En muchas ocasiones se ve, a lo largo de la Historia, que la manera de pensar de la provincia estaba en contradicción con la de los donostiarras, aunque entonces San Sebastián, no era la capital sino solamente su población más importante. Las dos opiniones solían quedar así: San Sebastián y el litoral en contra de Tolosa y el interior.

Los dos bandos tenían interés por atraerse a Guipúzcoa, tanto por su situación geográfica, como por las fábricas de armas con que contaba.

El historiador Camino dice, que San Sebastián fue insistentemente instigado por los Comuneros, para que se uniera a su causa, pero que se reunió todo el vecindario en la iglesia de Santa María, se expuso al público el Santísimo Sacramento y, postrados ante él, prometieron ser fieles a Carlos I.

El emperador recompensó esta fidelidad concediendo a San Sebastián el título de *Noble y Leal Villa*. Esto sucedió en 1522 y tres años más tarde le añadió el *Titulo de MUY*. O sea que ya podía poner, por privilegio imperial, en torno a su escudo la leyenda de MUY NOBLE Y MUY LEAL VILLA DE SAN SEBASTIAN.

Pero esta decisión no gustó a los partidarios de los comuneros que, en venganza, causaron graves perjuicios económicos en las haciendas de los partidarios de D. Carlos. Lo curioso es que cuando se reclamó, más adelante, una indemnización por todo esto, el emperador se hizo el loco y no les pagó nada.

Carlos I había prometido venir a visitar la villa, que le estaba resultando tan fiel, y aprovechó la ocasión, de paso de un viaje para Flandes, ciudad donde había nacido. No era un viaje muy grato, pues iba con la intención de meter en cintura a sus paisanos que se habían sublevado y además tenía que hacer el viaje a través de Francia, donde mandaba su eterno rival, Francisco I.

El Emperador venía de luto riguroso por el reciente fallecimiento de su esposa. Se hicieron grandes preparativos, para recibirle dignamente. Al fin y al cabo era el hombre más poderoso de Europa. Los caballos y los carruajes llevaban penachos negros. A la entrada de la villa se había formado un escuadrón de mil quinientos hombres, bien armados, todos vestidos de luto, con capotes de terciopelo negro. Se hospedó en la calle Mayor, en la casa-palacio de su secretario D. Alonso de Idiáquez.

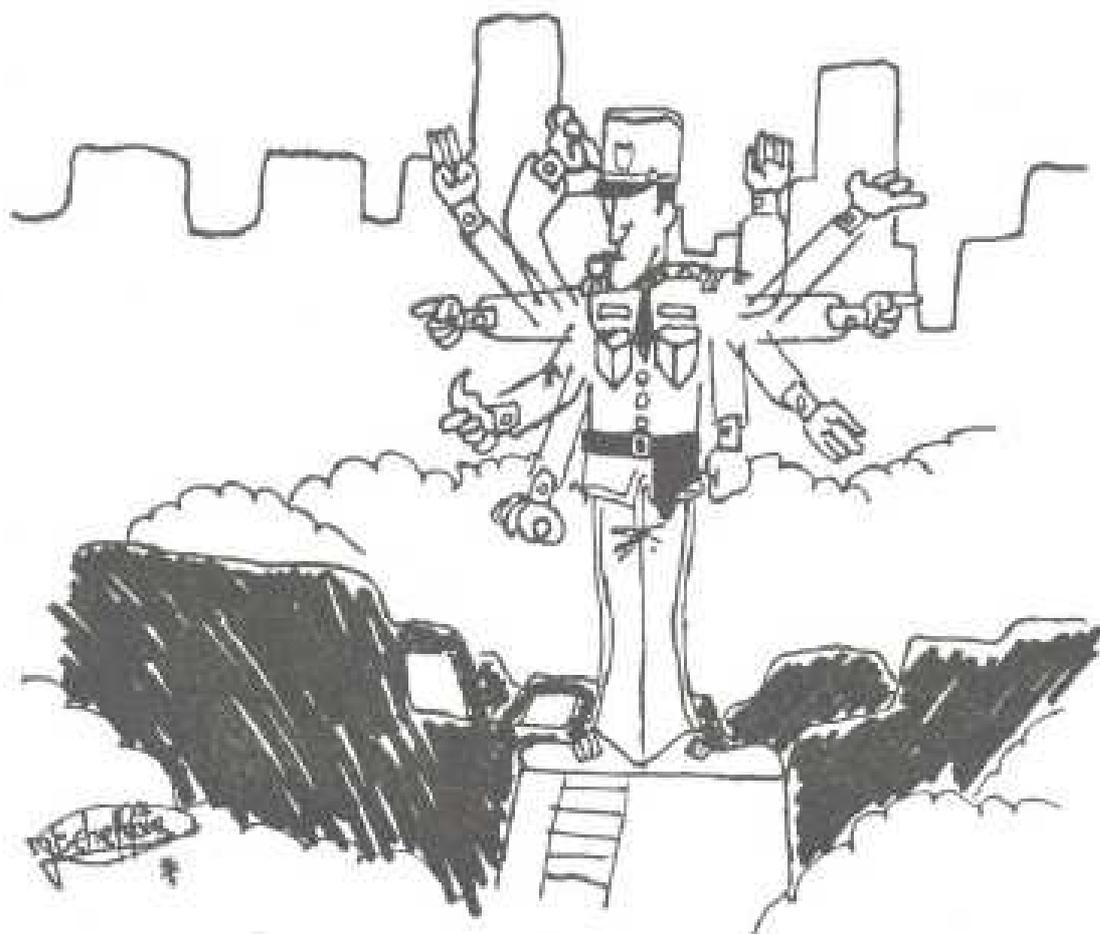
Carlos I aprovechó esta ocasión para conocer el puerto de Pasajes y la torre-fortaleza que había a la entrada de San Se-

bastión. Hizo el recorrido en una barca que bogaba a remolque de cuatro embarcaciones, todas cubiertas de negro. De ahí pasó a Fuenterrabía.

También el Emperador se ocupó de las murallas de San Sebastián, construyó el llamado Cubo Imperial, que defendía la entrada principal de la villa y que estaba entre las puertas de San Felipe y Santiago.

Y estos pudieron ser los motivos por los que pusieron Carlos I a esta avenida importante de Amara Berri.

Virginia Osa



CALLE DE LOS AMEZKETA

Esta plaza lleva el nombre de una ilustre familia guipuzcoana. No es el nombre de la villa del Goierri, como he oído decir, sino el de una familia —que ciertamente tuvo su origen en aquella villa— que ha dado muchos hijos insignes.

En el Diccionario Biográfico de Fausto Arocena aparecen cinco notables AMEZKETA, aunque solamente uno de ellos era donostiarra:

AMEZKETA, Juan (De Amezqueta) (s. XVI). Embajador del rey de Inglaterra, cerca de Juan II de Castilla.

AMEZKETA, Juan (De San Sebastián) (s. XVI). Fue según Serapio Múgica, Senador en Milán.

AMEZKETA, Juan (De Amezqueta o Villafranca) (s. XVII). Fue Secretario del Rey, Justicia de la Cámara y Regente del Consejo de Navarra.

AMEZKETA, Miguel (De Vergara) (s. XVI). Capitán de Mar que murió ahogado en las aguas de Lisboa.

AMEZKETA, Bartolomé (s. XVII). Colegial y Rector de la Universidad de Oñate. Oidor en Guatemala.

En el Diccionario de AÑAMENDI se citan otros dos AMEZKETA.

AMEZKETA, Baltasar. Capitán residente en Sevilla que al morir dejó dinero a la Capilla de Nuestra Señora de la Piedad «que la Nación Bascongada que reside en esta ciudad tiene sita en la Iglesia del Convento del Señor San Francisco».

AMEZKETA, Pedro. Que presidió el Tribunal que condenó a Padilla a ser decapitado.

Pero donde con más extensión he visto estudiado el linaje de los AMEZKETA ha sido en el libro de Félix ELEJALDE y Juan ERENCHUN, «ALEGRIA DE ORIA Y AMEZKETA», en él aparece claramente la rama donostiarra de la Familia, que es lo que más nos interesa, porque, con toda seguridad, el Ayuntamiento ha dado este nombre a la plaza en su honor.

La Antigua Torre de los Amezketa —que radicaba en la tierra de Amezketa— fue una de las muchas que destruyó Enrique IV, por haber intervenido sus propietarios en las luchas de los banderizos. Estos eran unos personajes, ricos e influyentes, que agrupados en dos bandos, lucharon encarnizadamente entre sí, durante varios siglos.

Los señores de la Torre, Parientes Mayores, eran patronos de la Parroquia, con derecho a nombrar párroco y los demás miembros de la misma y de administrar sus rentas.

La Torre fue reedificada en el siglo XVI y, aunque muy reformada, todavía puede verse a la entrada de la villa de Amezketa. Ostenta en su balcón un Escudo de Armas muy antiguo. Después de la Casa de los Lazkano, era el Palacio de los Amezketa «el de más sustancia y renta que había en Guipúzcoa». En su fachada todavía puede leerse: «JAUREGLAUNDI».

Del padre de Juan de Amezketa, el citado por Fausto Arocena, como embajador de Enrique VI de Inglaterra, en la Corte de Juan II de Castilla, se cuenta una anécdota muy propia de esta época medieval, tiempos de enfrentamientos entre familias y bandos, de duelos y desafíos.

Existía gran rivalidad entre las casas de Ezpeleta y Saint Pée, en tierra de Laburdi. En una escaramuza, entre los dos bandos, cayó muerto el Señor de Saint Pée. Sus amigos y familiares buscaron afanosamente, para Doña Juana, hija del Jefe muerto, un marido que fuera capaz de vengar a Beltza de Ezpeleta. Se pasó revista a todos los caballeros y la elección recayó en el guipuzcoano Pedro López de Amezketa, considerado como la «mejor lanza del País». Celebrado el matrimonio, el Señor de Espeleta retó al joven Amezketa. Se verificó el duelo y quedó victorioso, como era de esperar, el joven Amezketa, quedando muerto el enemigo de la familia.

La rama donostiarra de los Amezketa, estuvo formada por D. Juan de Amezketa, biznieto de un tal Domingo de Amezketa,

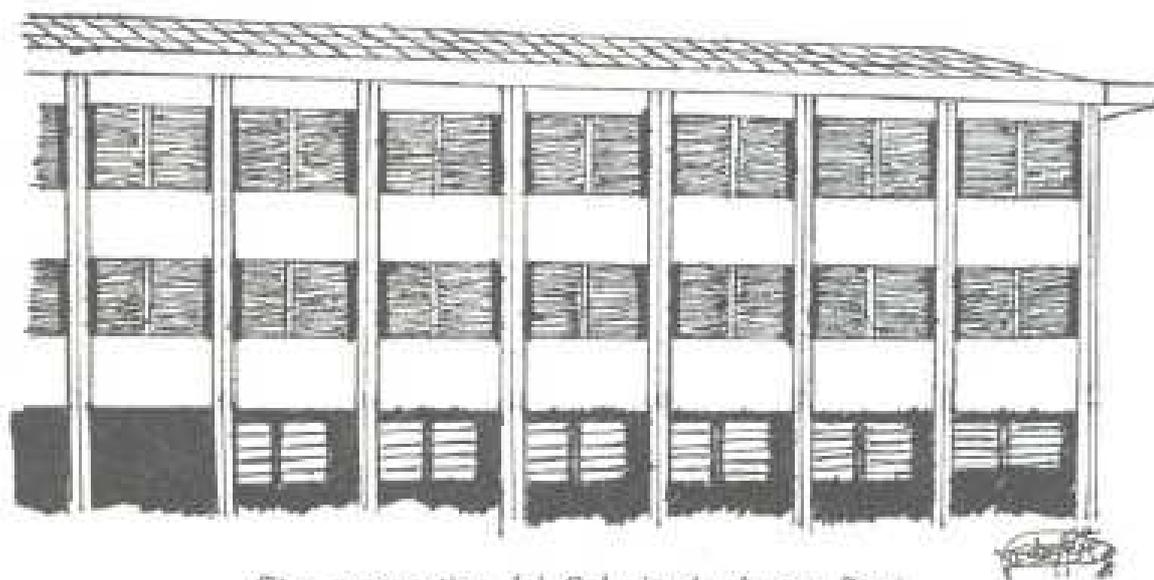
señor del Palacio. Obtuvo la Alcaldía de San Sebastián en 1605 y fue reelegido en 1608.

Fue propietario de varios astilleros, dedicados a la construcción de naves para la Armada. Entre sus descendientes encontramos a un Juan Bautista de Amezketa, que llegó a ser gobernador de la Ciudad de los Reyes en Perú.

La viuda de D. Juan Amezketa, Simina de La Lust ayudó económicamente a la construcción del Convento de Carmelitas que hay en la subida al Castillo de Urgull.

Han existido otros AMEZKETA alcaldes de San Sebastián, como Martín de Amezketa, en 1621 y Juan Bautista de Amezketa, en 1698.

*Susana Larrea
Ana María Peña*



Otra perspectiva del Colegio de Amara Berri.

PLAZA DE LOS ECHEVERRI

No es muy conocida esta familia donostiarra entre sus paisanos y, sin embargo, entre sus miembros hay hombres de Estado y Marinos muy famosos. Parece que es difícil hacerse notar y destacar, como Marino, en un pueblo en el que han nacido los Oquendo, los Barkaiztegui o los Echaide.

En el Diccionario Biográfico de Arocena se menciona nada menos que ocho Echeverri y todos ellos naturales de San Sebastián.

ECHEVERRI, Pedro. Secretario hacia 1450 de Juan II de Navarra y Aragón.

ECHEVERRI, Martín. Colegial de Santa Cruz de Valladolid.

ECHEVERRI, Domingo. Se le cita como superintendente de Fábricas de Navíos y Galeones de San Sebastián. En 1626 fue nombrado Administrador de Lanás de San Sebastián. Hay otro Echeverri del mismo nombre y tal vez sea el mismo personaje que se le menciona, como Secretario de Felipe III y más adelante de Felipe IV.

ECHEVERRI, Jacinto. Almirante de la Marina en 1640.

ECHEVERRI, José. Almirante. Alcanzó el puesto de Gobernador y Capitán General. Murió en lucha con los corsarios.

ECHEVERRI, Juan. General de Galeones en cuatro ocasiones. Contendió con el famoso Pirata «Pata de Palo» y fue fundador de la Capilla de su linaje en el Convento de San Telmo.

ECHEVERRI, Juan Domingo. General de Flotas, hermano de Juan.

ECHEVERRI, Manuel Vicente. Religioso dominico. Escribió una Historia de Guipúzcoa.

Esta Casa de los Echeverri tuvo un palacio en la calle de la Trinidad —hoy 31 de agosto— frente al Convento de San Telmo.

Juan Echeverri nació en 1609 y fue bautizado en la Parroquia de Santa María. Era hijo de Domingo Echeverri, el que fuera secretario de Felipe III.

Casi desde su infancia demostró gran afición por las cosas del mar. Ingresó muy joven, como marino, en la Armada, donde prestó sus servicios durante más de cuarenta años. Alcanzó la categoría de Capitán General de la Armada Real de la Guardia de la Carrera de las Indias. Pero para llegar a esa jerarquía, tuvo que ir ocupando sucesivamente puestos inferiores, como el de Capitán, Gobernador del Tercio, Gobernador de la Capitanía del Océano, Almirante de la Armada de Indias..., en fin, cargos que parecen muy complicados.

Pero vamos a ver qué hizo. Realizó cinco viajes a las Indias, al mando de escuadras que transportaban verdaderos tesoros. De estos viajes, en los que se traían tanta riqueza, su biógrafo hace resaltar dos cosas: Primera, que nunca fue hecho preso por ningún pirata, cosa infrecuente en la época y, segunda que nunca fue castigado, por haberse quedado con algo que no fuera suyo. Cosa que, al parecer, tampoco era corriente, por lo que causaba extrañeza.

En cierta ocasión se retiró a descansar, por razones de salud, y solicitaron de nuevo sus servicios, por haber comenzado una guerra con los ingleses y ser Echeverri «una de las personas más inteligentes en la materia», es decir, en estos menesteres del transporte marítimo.

Su salud, de todas formas, no era muy buena y cada vez que se le suplicaba, que se hiciera cargo de dirigir un nuevo viaje, él se negaba por esta razón. Pero como en estos viajes se traían auténticos tesoros y el trabajo era muy comprometido, se insistía machaconamente y él solía aceptar.

Para que realizara su quinto y último viaje se le prometieron muchísimas cosas. Al fin, estando ya bastante enfermo accedió, pero al regreso, estando a unas cien millas de Cádiz, falleció, en plena travesía.

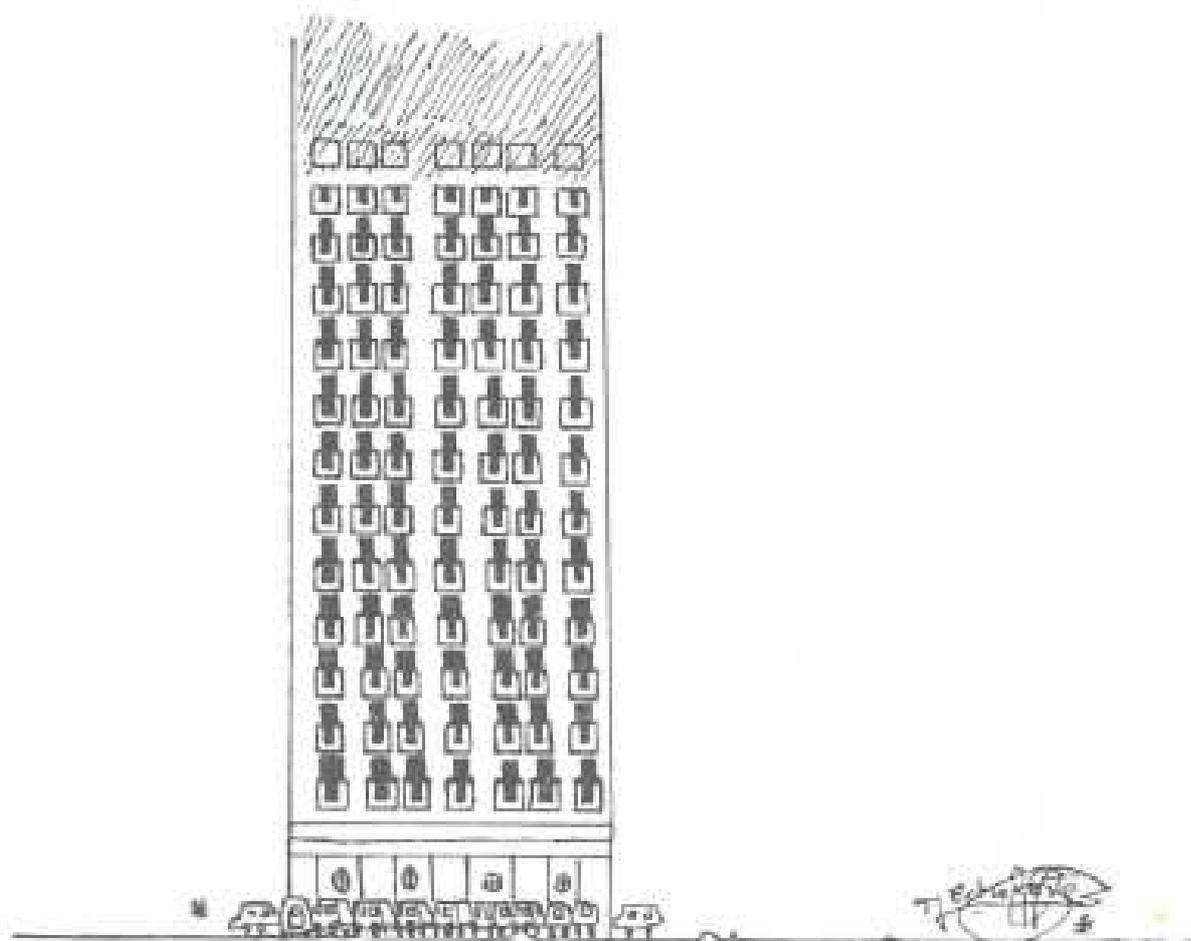
Como homenaje a tan gran capitán, toda la escuadra estuvo detenida en el lugar de su fallecimiento, tres días, rindiéndole los honores correspondientes con salvas de artillería. Intentaron traer

su cuerpo a tierra, pero dado su estado, a causa de su enfermedad, decidieron arrojarlo al mar, que resulta el mejor lugar, para el descanso de un marino.

Su hermano Jacinto, también donostiarra, nació en 1612. Sentó plaza como soldado en la Armada, a la que sirvió durante 44 años. Llegó a ser, por méritos propios, Almirante.

Llevó una vida muy ajetreada en la que hizo de todo. Lo mismo luchó en el Mediterráneo contra los franceses, que fue a las Indias «por plata», con la Armada; que salió a navegar «en corso»; que salió a la isla Margarita a «traer perlas y tesoros»; que salió a limpiar las costas de piratas...

*Irene Osa
Elena Sánchez*



CALLE CATALINA DE ERAUSO

Es muy extraña la vida de esta mujer aventurera, que durante gran parte de su existencia se hizo pasar por hombre. Mujer tan extraña que se le ha llamado «la Monja alférez»; y el caso es, que fue monja y fue alférez.

Nació en San Sebastián, en la calle de la Trinidad —que ahora se llama «31 de agosto»— en 1592. Su padre, el capitán Miguel de Erauso, era un hombre de cierta importancia.

Tenía Catalina cuatro años, cuando sus padres «para evitarse complicaciones» —la verdad es que acertaron— la encerraron en un convento de monjas dominicas que había en el Antiguo. Hoy ya no existe.

La noche del 18 de marzo —vispera de San José— de 1603, se escapó del Convento. Se cortó el pelo, se puso ropas de hombre, para no ser reconocida y se plantó en Vitoria: «yendo a pie, cansada, sin haber comido mas que yerbas».

Allí, haciéndose pasar por muchacho, se puso a servir, como criado en casa de un catedrático, que era precisamente pariente suyo, aunque sin que le reconociera. Este buen señor parece que se empeñó, en enseñar latín a Catalina y ésta debió de pensar que no merecía la pena haberse escapado del Convento, para acabar aprendiendo latín en casa de un catedrático; así es que de Vitoria se fue a Valladolid.

En la ciudad castellana entró, en calidad de paje, en casa de Juan de Idiaquez. Un día este señor, que era secretario del rey tuvo una visita, a la que Catalina de Erauso conocía muy bien, porque era su mismo padre, y la visita estaba, precisamente,

relacionada con ella; había acudido a Idiaquez a pedir ayuda, para encontrar a su hija.

Catalina se dio cuenta de que allí no estaba muy segura y huyó a Bilbao y después a Estella. Tuvo el capricho de volver a San Sebastián, y más aún, quiso oír misa en el mismo convento en el que había sido novicia. Allí encontró, por casualidad a su madre, y pudo comprobar que estaba muy bien disfrazada, porque no la reconoció ni su propia madre.

Pero Catalina tomó precauciones y, por si acaso, pasó a Sevilla y de Sevilla, ocupando una plaza de grumete en un galeón, se embarcó para América.

En América cambió de nombre. Cuando salió del convento usó el nombre de Francisco de Loiola y ahora se hizo llamar Alonso Díaz Ramírez de Guzmán.

Por tierras americanas cambió de oficio, con frecuencia, viajando por Colombia, Méjico y Panamá.

En Panamá se colocó para llevar las cuentas a un comerciante vasco, llamado Juan de Urkiza. Era un hombre muy rico y Catalina le servía de mucha ayuda; pero un día tuvo una discusión con un bravucón; le dio una cuchillada en la cara y dejó mal herido a su acompañante, que salió en su defensa, por lo que Catalina tuvo que salir huyendo.

Se dirigió a Lima. Allí se enroló, como soldado en una compañía, que estaba reclutando soldados, para luchar contra los indios araucanos. Es precisamente en esta guerra, cuando destacó en una acción peligrosísima. Consiguió, en una batalla, llegar hasta el cacique indio, darle muerte y arrebatarle la bandera. Salió corriendo, sangrando a borbotones por las heridas que le habían causado tres flechas, logrando llegar hasta sus filas. Por el valor que había demostrado en esta acción, ante el enemigo, se le nombró Alférez.

Sucedieron a Catalina de Erauso aventuras increíbles por tierras americanas. Tan increíbles que, si las viéramos en una película —creo que con su vida se han escrito algunos libros y se han hecho varias películas— nos reiríamos de ellas por considerarlas absurdas.

En cierta ocasión le llamaron, como testigo, para que presidiera un duelo. Ella naturalmente aceptó. Durante el duelo, se complicaron las cosas y Catalina no era persona que pensara las cosas dos veces, ella misma comenzó a luchar contra el otro testigo. Derribó a su contrincante —se decía que había inventado una estocada secreta que nadie era capaz de parar—. Acudió a



Calle Catalina de Erauso.

su contrario, que ya estaba en el suelo moribundo. Le preguntó por su nombre. ¡Era Miguel de Erauso, su hermano!

Catalina nos cuenta ella misma: «Quedé atónita —menos mal—. Y acudí a su entierro. Dios sabe que con mucho dolor».

En Cuzco mató de una estocada a un bravucón, que le había quitado dinero en una casa de juego. Los amigos del muerto quisieron prenderla y ella se abrió paso a pistoletazos, refugiándose en casa del Obispo.

En 1624 regresó a España, donde ya eran conocidas sus aventuras. En ciudades y aldeas se cantaban sus hazañas en forma de coplas de ciego. Se había convertido en una persona famosísima. La recibieron el Rey y el mismo Papa en un viaje que realizó a Roma. Parece que en la Ciudad Eterna contó su vida al Papa y éste le «dio licencia para proseguir su vida en hábito de hombre».

Pero a Catalina de Erauso le gustaba viajar y de nuevo marchó a América, a Méjico. De esta segunda época se cuentan ya menos aventuras. O sucedía que los años no pasaban en balde, o le entró la formalidad. Murió a los 58 años de una muerte «muy ejemplar». Parece que la gente le quería mucho y que todo el pueblo acudió a su entierro. Hasta el obispo hizo que se pusiera un epitafio muy honroso en su sepulcro.

Arantxa Unzuurrungaga

AVENIDA FELIPE IV

Felipe IV es uno de los cuatro Monarcas, cuyos nombres aparecen en otras cuatro calles del barrio de Amara Berri. Reinó en el siglo XVII, concretamente, entre los años 1621 y 1665. Perteneció a la Casa de Austria. Fue un rey que no tenía ni mucho gusto, ni mucha capacidad, para los asuntos del gobierno y dejó gran parte de sus responsabilidades en manos de los ministros. Durante su reinado se acentúa la decadencia del poderío de los Austrias a favor, precisamente, de Francia, y San Sebastián, en medio de los dos reinos, le tocaría sufrir por todo ello.

Pero vamos a ver, qué relaciones hubo entre este Monarca y San Sebastián.

Ya de entrada tenemos, como nos dice el historiador Dr. Camino, que nuestra ciudad celebró, con mucha solemnidad, su proclamación como rey. Se levantó en la Plaza Vieja un vistoso teatro al cual subieron las autoridades municipales, precedidos por su Alcalde, Martín de Amezqueta.

Después de la proclamación, se realizó una descarga de toda la artillería de la guarnición y de quinientos arcabuceros, a los que se había vestido muy elegantes para tal acto y como dice Camino «todo esto a expensas de la misma ciudad».

Durante esta época los donostiarras tuvieron que cumplir, de bueno o mal talante, el papel que les había correspondido cumplir, como plaza militar, por estar situada en medio de los dos reinos rivales y porque, por disposición foral, tenían obligación de defender su propia tierra, sin salirse de ella, claro.

Ya al año siguiente de subir al trono, Felipe IV avisó a los

donostiarras de que tuviesen preparada la artillería, pues se temía un ataque por mar de los holandeses.

Pero más alarmantes fueron los rumores de invasión, que venían de la poderosa Francia. Felipe IV envió técnicos, para que se informaran de cómo estaban las defensas de San Sebastián. En efecto, poco tiempo tardó el Príncipe Condé en poner sitio a San Sebastián, quemando los caseríos de los alrededores. Pero pudiera ser porque encontró a los donostiarras bien preparados, o por lo que fuera, la cosa es que los dejó en paz, marchando sobre Fuenterrabía.

Durante gran parte de este reinado se fueron incrementando las defensas de las murallas, siempre con el temor de alguna invasión.

Pero al fin se firmó la paz entre los dos reinos, la llamada «Paz de los Pirineos». En ella, entre otras cosas, se estipuló el matrimonio del poderoso rey francés, Luis XIV, con María Teresa, la hija de Felipe IV.

Felipe IV, pues, vino a San Sebastián con este motivo, para acompañar a su hija a la frontera francesa.

Se le debió de hacer un recibimiento monstruoso. Tanto es así que el historiador Camino dice, ya vemos que exagerando bastante, que «su grata memoria nunca se borrará en los siglos venideros».

Por salvas y estrépito no debió quedar la cosa. Cuando el rey descendía por la cuesta de San Bartolomé, 1.500 paisanos, vestidos con vistosos trajes y plumajes, atronaron el aire con hasta siete salvas de mosquete. Para reforzar la cosa todas las embarcaciones, que estaban en la Concha, también les acompañaron con sus descargas correspondientes.

Se hospedó en la calle Mayor, en el Palacio del Duque de Ciudad Real.

En días sucesivos hubo muchas visitas de personalidades españolas y francesas, pero alternando con pequeñas diversiones. Dicen que al rey le gustaba mucho darse un paseo por la tarde por el Arenal, viendo pescar y cómo descargaban las redes repletas de peces, al pie mismo de su coche real. La Infanta María Teresa cogía los peces vivos, que todavía palpitaban, recién salidos del agua.

También visitaron Pasajes donde subieron a la Real Capitana

que con sus 1.522 toneladas y sus 90 cañones, pasaba por ser el mayor barco de Europa.

Tres semanas duró su permanencia en San Sebastián y, celebrada la boda, la Corte abandonó nuestra ciudad.

De las guerras y de los festejos se sacó en limpio un documento que voy a copiar en parte: «Teniendo en cuenta los servicios que me ha hecho en diferentes tiempos la Noble y Leal Villa de San Sebastián he resuelto hacer merced de titularla Noble y Leal Ciudad». O sea que le concedió el Título de Ciudad.

J. Ignacio Callejo



CALLE DEL CONSULADO

Conocemos por la historia que los donostiarras han tenido una marcada vocación comercial, que se manifiesta desde sus primeros tiempos, casi desde el nacimiento de la ciudad. Toda su historia está llena de esta actividad y sobre todo por los tiempos de la Edad Media y de la Edad Moderna. Una demostración la tenemos en el Escudo de la Ciudad, en él aparece una nave, pero no es un barco de pesca, sino un barco mercante, un barco para el transporte de mercancías.

En la Edad Media hay un movimiento, que por cierto se percibe por toda Europa, mediante el cual el comercio comienza a desenvolverse y a expansionarse. Esto es debido, entre otras causas, a los pequeños descubrimientos geográficos que se van haciendo y a las nuevas relaciones mercantiles que se establecieron gracias a las expediciones de los cruzados. Es entonces cuando los comerciantes creen que resultaría oportuno organizarse y formar agrupaciones mercantiles entre mercaderes y navegantes. En todo el viejo continente surgen estas agrupaciones a las que se les dio el nombre de Consulados.

En el País Vasco se constituyeron cuatro Consulados: el de Bilbao, Deba, San Sebastián y Baiona.

Es de suponer que el nombre de la calle Consulado esté puesto en memoria del que existió en San Sebastián y que se fundó en 1682. El nombre completo de esta Institución fue: **ILUSTRE UNIVERSIDAD, CASA DE CONTRATACION Y CONSULADO DE LA MUY NOBLE Y MUY LEAL CIUDAD DE SAN SEBASTIAN**». Esto de Universidad no tiene el sentido que hoy se le atribuye, de lugar donde se estudia, sino que entonces tenía el sentido de unión o de conjunto de alguna cosa.

Puede parecer que este Consulado, nace un poco tarde, teniendo en cuenta la antigüísima vocación marinera y mercantil de nuestra ciudad, pero no hay que olvidar que en San Sebastián ya existieron Cofradías, como la de Santa Catalina, que cumplían un papel similar, defender los intereses comerciales.

El Consulado se fundó, precisamente, en un momento muy difícil para el comercio en San Sebastián, y con la intención de salvar este bache.

El mal momento se debía, entre otras causas, a la competencia que nos hacían los puertos de Bilbao y de Baiona. El de Bilbao acaparaba las mercancías procedentes de Castilla, especialmente el de las lanas. «De esta manera comenzó a decaer el antiguo comercio de dicho género por San Sebastián (el de las lanas) con mucho perjuicio de sus habitantes y en general de toda la provincia», nos dice un historiador.

El puerto de Baiona quería monopolizar las mercancías que procedían de Navarra y de Aragón.

Fue en estas circunstancias, cuando los donostiarras optaron por solicitar el establecimiento de una Casa de Contratación y el Consulado.

Para su creación se redactaron unas Ordenanzas. Entre otras varias se concedía la facultad de nombrar cada año un Prior y dos Cónsules. Estos personajes tenían amplios poderes para juzgar en todas las cuestiones que se suscitasen y que estuviesen relacionadas con el comercio.

Un historiador relata así el papel que les correspondía desempeñar a estos personajes: «Conocer el Prior y los Cónsules todos los negocios, causas de debates que ocurriesen entre los comerciantes y las personas de trato, compañeros y factores, tanto entre mercancías, compras y ventas de ellas; como sobre cambios, seguros, cuentas, y compañías que hubiere, con todo lo demás accesorio a ello. Asimismo para atender, oír y juzgar las diferencias que se suscitasen entre los mareantes de los puertos de esta provincia de Guipúzcoa, capitanes de navíos, y maestros de embarcaciones, que arribasen a ellos de toda Europa».

La creación de nuestro Consulado supuso realmente un despertar para el comercio. Así enumera el historiador Camino, a quien hay que recurrir siempre que queramos conocer cosas de la historia de San Sebastián. Nos dice, que éstos fueron algunos de los logros que acarreó la puesta en marcha de esta Institución: las obras de conservación del muelle y del puerto; la construc-

ción del faro sobre la torre en el monte Igueldo; cuya luz dice que llegaba a verse a nueve leguas mar adentro. (De este Faro, se dijo, que era más potente que otro que se construía en aquella época en París, por encargo de la emperatriz de Rusia, para colocarlo en el Báltico); la construcción de una ramal de carretera que uniría a Navarra.

Lo que no se llevó a cabo, por fortuna, fue un proyecto, que en aquel tiempo les debía parecer fantástico y que hoy vemos que hubiera sido un verdadero desastre, y que era nada menos que, unir la isla de Santa Clara con Igueldo, para convertir toda la bahía en un gran puerto comercial (esta idea costaría mucho que se la quitasen nuestros antepesados de la cabeza).

Y como resumen podemos decir que la creación del Consulado supuso un auténtico despertar de la economía en aquella época y lo que quizá fuera más importante, que parece que también fue como una preparación para la creación de la Compañía de Caracas, gracias a una serie de estudios e informes que se hicieron a través del Consulado y que después vinieron muy bien.

*Isabel Benito
Eva Garcés*

CALLE COMPAÑIA DE CARACAS

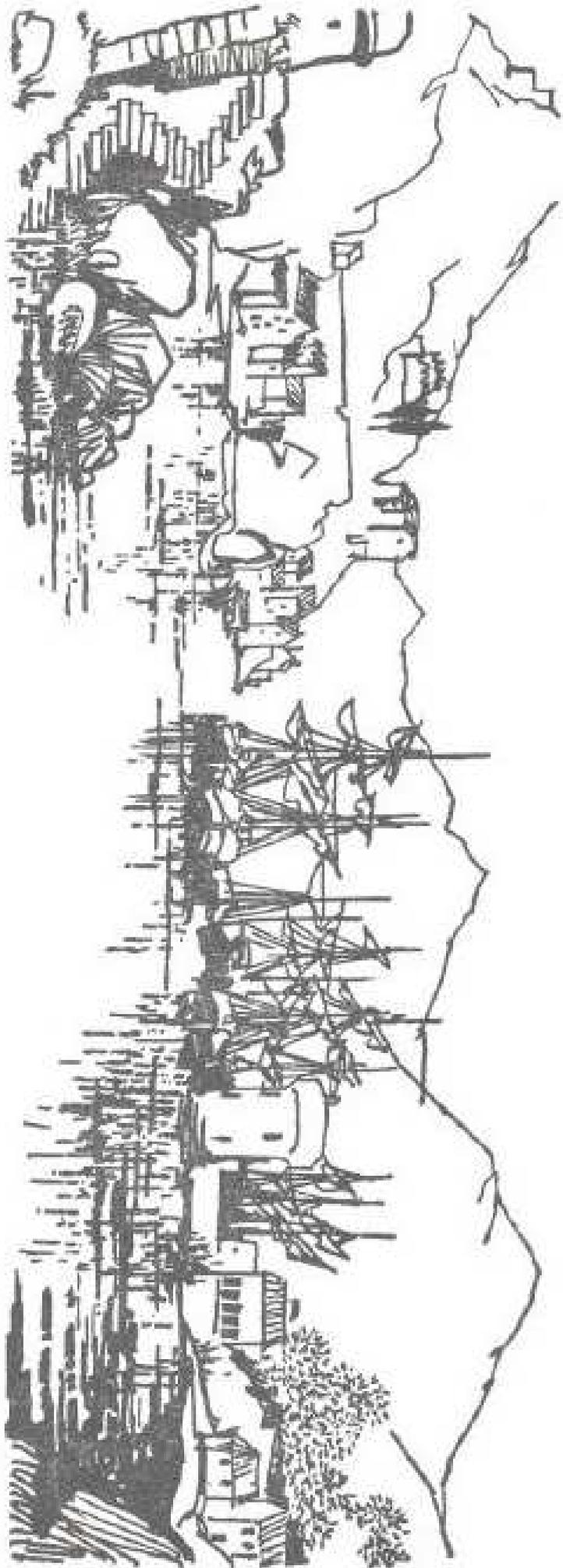
En el siglo XVIII hubo una gran crisis económica en todo el País Vasco. La industria del hierro, una industria nuestra tan característica, no podía competir con la europea. Ya en el siglo XVI, por ejemplo, el hierro sueco comenzó a quitar nuestros mercados. El comercio por mar que había sido otra fuente de riqueza, también se complicó; al perder el dominio del mar, la navegación se hizo muy poco segura.

La pesca de la ballena, ya había desaparecido, casi por completo, y la del bacalao, después del tratado de Utrech (1717) también andaba de capa caída.

Había disminuido el comercio de las lanas, al suprimir varias naciones europeas, sobre todo Inglaterra, las importaciones de lanas de Castilla...

Es estas circunstancias tan adversas es cuando en 1728 se fundó la Compañía de Caracas, para tratar de poner un poco de remedio a todos estos males. Su nombre completo fue «Real Compañía Guipuzcoana de Navegación de Caracas de Indias». Fue creada en San Sebastián por Francisco Javier Munibe, conde de Peñaflores, para comerciar con Venezuela y aunque no tuvo carácter de monopolio, sí contó con muchos privilegios. Duró cincuenta y siete años y sus actividades supusieron un respiro en esta crisis.

Funcionó como las actuales compañías anónimas, cosa poco corriente en aquella época. Se hicieron en un principio 3.000 acciones de 500 pesos cada una. La Virgen del Coro estaba considerada como un accionista más. La Compañía le tenía asignados, «1.500 pesos por viaje con felicidad; de cada navío grande; 1.000 de cada navío mediano y 500 de cada pequeño».



Los barcos de la Compañía en Pasajes.

Contó inicialmente con dos buques, uno de carga y otro que le servía de escolta; llegaría a poseer una flota de 48 barcos.

Los puertos de San Sebastián y Pasajes, juntamente con el de Cádiz controlaban todo el comercio con Venezuela. Exportaban estos productos: hierro, herramientas, armas, harina, aceite, vino, papel, textiles... Y a su regreso los barcos de la compañía traían: cacao, tabaco, azúcar, plata, especias... El chocolate era casi desconocido entre nosotros y además resultaba carísimo, pues gracias a las grandes cantidades que trajo la Compañía de cacao, comenzó a ser corriente en las cocinas vascas. En un lienzo de Sert, de los que adornan la antigua capilla, se ve cómo un venezolano ofrece una taza de chocolate a un armador de la Compañía. En los primeros viajes se trajeron ya 80.000 fanegas de cacao, que costaron 3.600.000 pesos y dieron 738.000 pesos de beneficio.

Los frutos que se obtuvieron gracias a esta Compañía fueron enormes; y no sólo para San Sebastián sino para todo el País. Se reactivó el comercio, aumentando las importaciones, que a su vez bajaron de precio. Aumentaron las industrias de manufacturas de hierro y de las armas. Así en Vergara se creó una fábrica de cuchillos y las fábricas de armas de la cuenca del Deva produjeron mucho más.

También la Compañía obtuvo grandes beneficios. Muy pronto duplicó y triplicó sus acciones.

Tuvo almacenes en San Sebastián, en la subida al Castillo, en Barcelona y en Cádiz.

Con los beneficios obtenidos se construyeron astilleros, se mejoraron los muelles, se hicieron suntuosos edificios y hasta iglesias. La iglesia de Santa María se reconstruyó, con tanta magnificencia, gracias al dinero de la Compañía de Caracas.

En 1757 trasladó sus oficinas a Madrid. Muy pronto comenzaría su decadencia. Se transformó en Compañía de Filipinas, con la intención de comerciar con Asia, pero el resultado fue negativo.

Pero, en fin, en medio siglo de existencia, supuso el acontecimiento más importante de la historia de San Sebastián, durante el siglo XVIII.

*Isabel Benito
Eva Garcés
M.ª Teresa Carbajo*

PARQUE DE ALAVA Y PASEO DE VIZCAYA

En el año 1833 se dividió el Estado en Regiones y Provincias. Fue en esta fecha cuando se incluyó a Guipúzcoa, Alava y Vizcaya en una región, y se la denominó «Provincias Vascongadas».

Estos tres territorios han sido, a lo largo de la historia —juntamente con Navarra—, cuatro provincias hermanas, por lo que creemos que ha sido la causa por la que se les haya dedicado el nombre de un parque y de un paseo en nuestro barrio. (Navarra ya contaba con anterioridad con una Avenida). Hoy además Alava y Vizcaya forman, juntamente con Guipúzcoa, la Comunidad Autónoma Vasca.

La historia de estos territorios ha estado muy revuelta y como desde muy antiguo, desde el siglo XIII, se unieron a Castilla, cada una vivirá la historia separadamente. Entonces ¿qué es lo que las une? Pues, sí, hay muchas cosas que les unen y son unos lazos muy fuertes. Lazos como los de la etnia, el tener o haber tenido un mismo idioma, aunque últimamente se ha ido retirando de algunas zonas, regirse por unas instituciones políticas similares, como lo eran los Fueros, tener el mismo tipo de música o de danzas, idénticos deportes populares..., etc.

Y eso es así desde siempre. Desde antes de que se constituyeran las Provincias Vascongadas, como se comprueba por muchísimos hechos, como éste, de que en el emblema de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, en el siglo XVIII, aparecieran las tres manos entrelazadas que representaban a las tres provincias, con el lema de «Irurac-bat».

PARQUE DE ALAVA

Alava —con 3.047 kilómetros cuadrados— es el más extenso de los Territorios de la Comunidad Autónoma Vasca. (Guipúzcoa tiene 1.997 kilómetros cuadrados). Se encuentra al sur del territorio y su monte más alto es el Gorbea, con 1.475 metros. Tiene unos 250.000 habitantes —es la menos poblada— de los cuales las tres cuartas partes residen en su capital, que es Vitoria.

Los principales cultivos son los cereales, seguidos de la vid y de las patatas. Pero Alava ya ha dejado de ser considerada como una provincia exclusivamente agrícola. En las últimas décadas se ha desarrollado extraordinariamente su industria. Allí han ido a establecerse muchas industrias de Vizcaya y de Guipúzcoa. Estas industrias están localizadas, especialmente en Vitoria y en una zona de Llodio y Amurrio. Esta industria es muy diversa, pero destaca por su importancia, la del metal.

Ahora un poco de historia de este territorio. El nombre de Alava aparece por primera vez en la historia en el siglo VIII. Aparece como un Condado, similar al de Castilla. El hecho de que formara la frontera sur del País Vasco le dio cierto carácter de fortaleza militar, contra las invasiones. Por esta razón se creó una cierta clase militar que alcanzó algún grado de nobleza. Se conocen los nombres de varios condes de los siglos X y XI.

Alava no se organizó políticamente, como Navarra, como una monarquía. Su forma más antigua de gobierno residió en una Cofradía. Esta Cofradía tuvo unos poderes muy amplios. Solía reunirse en el término de Lakua, cerca de la frondosa campiña de Arriaga, en las afueras de Vitoria. Por eso se le conoce con el nombre de Cofradía de Arriaga.

Cuando en 1332 la Cofradía tomó como señor a Alfonso XI, rey de Castilla, el rey castellano acudió a la Junta de Arriaga y aceptó las condiciones que ésta le propuso, o sea el reconocimiento y el mantenimiento de sus Fueros, permaneciendo como Tierra libre.

Durante siglos las sucesivas proclamaciones de reyes tuvieron lugar o se realizaron siempre conforme a fuero. En las Guerras Carlistas, Alava, como todo el País Vasco, vio su suelo ensangrentado, como consecuencia de los numerosos combates, que tuvieron lugar en él. Y como consecuencia de estas guerras perdió sus poderes tradicionales que, en cierto modo, arrancaban de los tiempos de la Cofradía de Arriaga.

Mónica Godrid



Colegio El Carmelo. Paseo de Zurroaga.

PASEO DE VIZCAYA

Vizcaya es otra de las provincias que podemos llamar hermanas. La segunda en extensión, pues tiene 2.210 kilómetros cuadrados y la primera por el número de sus habitantes, con 1.220.000 y una densidad de 552 por kilómetro cuadrado.

Poco diremos de su clima, pues es como el nuestro, húmedo y templado. Esto a causa de la proximidad al mar. Entre sus ríos el más importante es el Ibaizabal. Pero a este río le pasa una cosa muy curiosa, que al recibir a su afluente el Nervión, cambia de nombre y todo el mundo le conoce ya con el nombre de Nervión, y así hasta su desembocadura por la zona más industrial del País Vasco.

El monte más alto de Vizcaya es el Gorbea, con 1.475 metros, en el límite con Alava. También es importante el Amboto. El monte Sollube no es muy alto, tiene solamente 673 metros, pero es famoso por tener en su cima un repetidor de televisión. ¡Gracias monte Sollube!

Lo que más llama la atención al tratar sobre Vizcaya es su poderosa industria, que, en su mayor parte, está concentrada en los alrededores del Ibaizabal, río Nervión o ría de Bilbao, que de las tres formas suele llamarse.

Su actividad industrial más importante es la metalúrgica que tiene su origen en las próximas minas de hierro. Papel muy importante en toda esta industria lo han desempeñado los Altos Hornos. Después tenemos un inmenso bosque de fábricas y talleres que se dedican a transformar este hierro y acero que producen los altos hornos. Aquí se construye de todo: barcos, material ferroviario, material eléctrico, motores, calderas, grúas..., etc. También existen

otras industrias como la química, la textil, la de la alimentación, de la construcción, de la madera, artes gráficas...

Pero todo esto es, relativamente, reciente. ¿Qué pasó en Vizcaya muchos años atrás?

Una de las primeras cosas que sabemos es que gran parte del territorio que hoy forma Vizcaya, estaba enclavado dentro de las tierras habitadas por los austrigones. Pero el nombre de Vizcaya no aparece hasta un documento del siglo VIII.

Existen muchas leyendas, que pueden recoger algo de la realidad, relacionadas con el nacimiento del Señorío de Vizcaya. Como una que dice que, un tal D. Zuria fue elegido por los vizcaínos, para que luchara contra el rey de León. Lo que sí se sabe de cierto es que a finales del siglo X existían unos Condes con algo de poder. Tenían muy poco poder, porque eran elegidos por el pueblo y no tenían poder sobre las tierras, puesto que la tierra era de sus moradores, de los vizcaínos. Entre estos Condes existió un tal D. Diego López de Haro que en el año 1300 otorgó la categoría de villa a la antigua puebla de Bilbao, por lo que se le considera como fundador de Bilbao.

Estos Condes o Señores formaron lo que se conoce con el nombre de Señorío de Vizcaya, que en un principio sólo comprendía las tierras de Guernica y Bilbao. Con el tiempo este Señorío pasaría a depender del rey de Castilla, aunque los vizcaínos seguían conservando su manera tradicional de gobernarse. Este sistema de gobernarse incluía el derecho a desobedecer al rey y privarle del Señorío si no respetaba sus derechos tradicionales.

Los vizcaínos solían reunirse en las anteiglesias —una especie de pórtico de las iglesias— para tratar de los problemas que surgían entre ellos y sus vecinos. Allí mismo elegían a los representantes que después acudirían a las Juntas Generales. Estas Juntas Generales, primitivamente, se anunciaban mediante hogueras encendidas en las cumbres más altas de los montes de Vizcaya. Aunque estas Juntas Generales se celebraron en distintas localidades, con el tiempo, fue Guernica el lugar de reunión más importante. Guernica y su famoso roble sigue siendo el símbolo de las libertades vascas.

*Teresa Carbajo
Ana Belén Herrero
María Erro*

CALLE DE AZPEITIA

En las calles de San Sebastián hay varias que llevan la denominación de alguna localidad de la provincia; por ejemplo, están, desde hace mucho tiempo, las de Fuenterrabía, Guetaria, Hernani... Las que no faltaban eran las de aquellas localidades que habían alcanzado la categoría de Partido Judicial. O sea que, además de San Sebastián, estaban representados Tolosa y Vergara, pero faltaba uno que era Azpeitia y puede ser que, por esta razón, han bautizado con el nombre de Azpeitia a esta calle que se encuentra al principio de Amara Berri.

Azpeitia está situado, aproximadamente, en el centro de la provincia. Por él pasa el río Urola y está rodeado por varios montes, entre los que destaca el Izarraitz, con unos 1.200 metros.

Tiene 12.000 habitantes. En esta villa se habla un buen euskera y cuenta con 350 caseríos.

Hasta hace, relativamente, poco tiempo la agricultura era su principal actividad, sin olvidar algunas de sus viejas industrias tradicionales, como la de la madera, la alpargatera y la de los cestos. Pero en los tiempos actuales, es la industria moderna la que da ocupación a la mayor parte de sus habitantes. En esta industria destaca la del mueble y la metalúrgica.

Ahora un poco de historia. Azpeitia fue una de las cuatro villas «de tanda» en la provincia en tiempos de los Fueros. Es decir, una de las cuatro a las que se trasladaba la Diputación y el Corregidor, por períodos de tres años, para gobernar mejor el Territorio.

Esta Villa se fundó en el siglo XIV. Primeramente se llamó

Garmendia de Iraurgi y más adelante Salvatierra de Iraurgi, pero ya, desde el siglo XV se le conoce con el nombre de Azpeitia.

Durante la Edad Media y aún en la Edad Moderna tuvo importancia como paso o cruce de caminos, principalmente entre los que llegaban de Castilla en dirección a los puertos guipuzcoanos, para el transporte de las lanas. Aunque, tradicionalmente, ha sido la agricultura y la ganadería su más importante fuente de riqueza.

Entre los monumentos más notables con que cuenta destaca *la Parroquia de San Sebastián de Soreasu* —tiene el mismo patrón que nuestra ciudad—. Este templo, entre otras cosas notables, conserva la pila bautismal en la que fue bautizado Iñigo de Loyola.

Frente a la iglesia parroquial está *la Casa de Anchieta*. Es la construcción más importante de la provincia que está realizada en estilo mudéjar. Todos hemos visto alguna vez la *Basilica de San Ignacio*, edificada junto a su casa natal. En esta construcción destacan la iglesia circular y su gran cúpula. En ella trabajaron los Ibero, que eran precisamente de Azpeitia.

La *Casa o el Palacio de Emparan* que, con su fachada de piedra y sus saeteras, se parece a un castillo o a una obra defensiva.

Entre los personajes ilustres que nacieron en Azpeitia tenemos a *San Ignacio*, hijo de un Pariente Mayor de la Casa Solar de Loyola. Siguió la carrera militar y, al caer herido en Pamplona cambió sus planes, entregándose a la vida religiosa. Fundó la Compañía de Jesús y escribió el libro de los «Ejercicios espirituales».

Juan de Anchieta, vivió en el siglo XV. Siguió la carrera eclesiástica, ocupando varios cargos importantes, como Capellán de los Reyes Católicos, Canónigo en Granada o Párroco en Azpeitia, pero no fue famoso por esto, sino por haber sido un gran músico. Algunos le consideran como el padre de la polifonía moderna.

Más modernamente tenemos a *Carmelo Echegaray*, historiador y Académico de la Lengua Vasca. Escribió libros interesantes en castellano y en euskera. También fue un gran escritor *José de Arteché*, que tiene dedicada una calle en San Sebastián, aunque no en Amara Berri.

*Enrique Ayesa
Igor Huertas*

CALLE DE JAVIER BARCAIZTEGUI

Han existido varios Barcaiztegui donostiarras, que han hecho méritos para figurar en nuestros Diccionarios Biográficos. Don Fausto Arocena en el suyo cita a los siguientes:

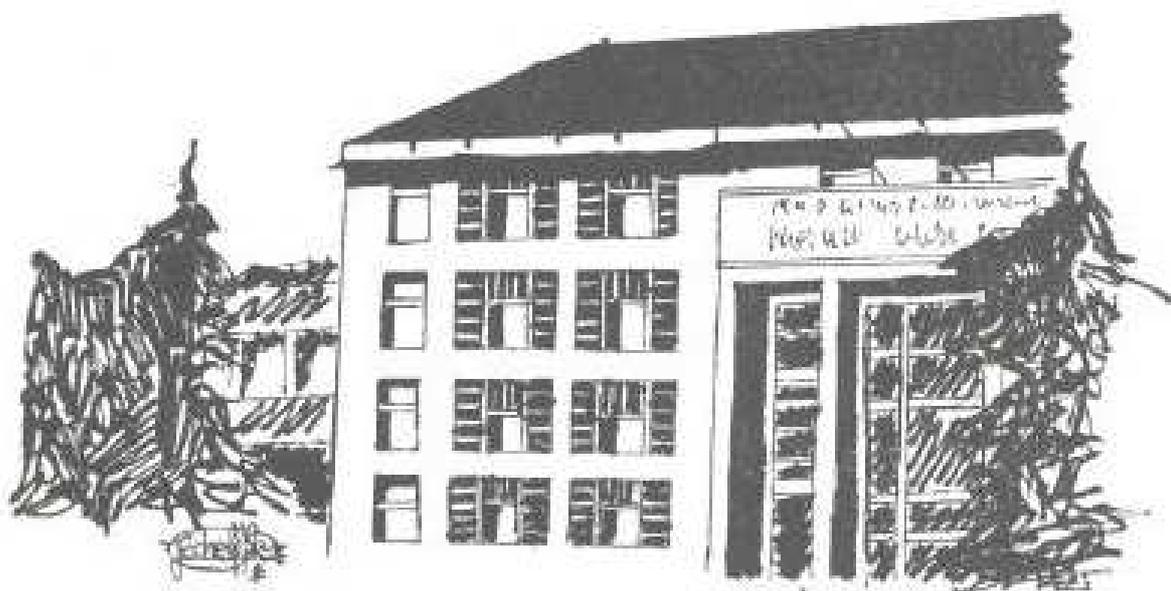
VALENTIN BARCAIZTEGUI (1756-1831), que comenzó sirviendo en los Navíos de la Compañía de Caracas, pasado después a la Armada, donde adquirió la categoría de Capitán de Navío.

Otro VALENTIN BARCAIZTEGUI, posterior, fue también marino y obtuvo la jerarquía de Brigadier.

VENTURA BARCAIZTEGUI, que realizó importantes trabajos hidrográficos y llegó a ser General de Marina.

PEDRO JOSE BARCAIZTEGUI, del siglo XIX. Tomó parte en la batalla de Trafalgar al mando del Navío «ASIS».

Pero la calle tiene un nombre concreto, JAVIER BARCAIZTEGUI. Este fue un político. Fue Diputado General de Guipúzcoa en 1848, Senador del Reino y Caballero de Santiago. Desde su cargo trabajó incansablemente para obtener el permiso necesario para el derribo de las murallas. Se le concedió la medalla de oro de la Ciudad.



Instituto Femenino José María Usandizaga, en la calle Zuñuñabor.

CALLE DE JOSE MARIA ZUAZNABAR

José María ZUAZNABAR fue un ilustre donostiarra que nació en 1764, siendo bautizado en la iglesia de Santa María. Murió en Hernani a los 74 años, lugar del que procedía el mayorazgo de los Zuaznabar. Aunque ocupó cargos políticos importantes, podemos catalogarle como hombre de leyes y como historiador.

Estudió leyes, con gran aprovechamiento en la Universidad de Oñate, licenciándose en 1784. Antes de graduarse ya había escrito, en latín, una Historia del Pueblo Romano y un Tratado del Derecho Romano.

Se trasladó a Madrid a completar sus estudios. Ocupó una cátedra de Derecho Natural y una Secretaría de la Junta Legislativa de Indias, perteneciendo como Letrado, al Cuerpo del Consejo de Castilla.

En 1792 pasó a Canarias, donde desempeñó el cargo de Fiscal de la Audiencia. Zuaznavar era una persona muy inteligente y sentía curiosidad por todo; así en Canarias escribió unos cuantos libros que trataban sobre cosas de aquellas islas. Entre otros escribió: «LOS BASCONGADOS EN CANARIAS», «COMPENDIO DE LA HISTORIA DE CANARIAS», «NOTICIAS HISTORICO-LEGALES DE LA REAL AUDIENCIA DE CANARIAS», UN CATALOGO DE LOS PUEBLOS DEL REAL DISTRITO DE LA AUDIENCIA DE CANARIAS... y otros libros más con temas Histórico-legales que era su especialidad.

Le quitaron el puesto que tenía en Canarias, pero fue por algo que él no tuvo la culpa, lo único que hizo fue cumplir con su obligación: denunció a un señor que había cometido un fraude, o sea que había robado una cantidad importante, pero como este señor

era cuñado del todopoderoso Primer Ministro Godoy, el que fue castigado fue Zuarnavar.

Pero desapareció Godoy y nuevamente ocupó puestos relevantes. Se le nombró Consejero de Navarra. Al encontrarse en el viejo Reino con un sistema político distinto, se interesó por él y escribió varios libros sobre el tema, como «FUEROS DE NAVARRA», «ENSAYO HISTORICO-CRITICO DE LA LEGISLACION DE NAVARRA»...

Finalmente, se le otorgó otro cargo, que hoy pudiera asimilarse como al de Ministro y que se llamaba Alcalde de la Casa y Corte de Madrid.

Y también, y debido a su incansable curiosidad, teniendo este cargo escribió sobre una materia que tenía tan próxima, «MEMORIAL LITERARIO INSTRUCTIVO Y CURIOSO DE LA CORTE DE MADRID», «ESTADO DE LOS ARCHIVOS DE LA SALA Y CORTE», e «HISTORIA CRITICA DE LA LEGISLACION DE CASTILLA».

José María Zuaznavar recibió otros varios honores, como el de ser nombrado Caballero de la Orden de Montesa o Consejero de las Ordenes Militares.

En el orden intelectual fue Académico de la Española y de la Academia de la Historia.

Y estos son los datos biográficos de este ilustre donostiarra, cuyo nombre está puesto en la pared de un Instituto de Bachillerato, lugar donde se supone se estudia, para poder quizá desempeñar un papel tan decisivo, en el mundo de las leyes o de la política o en el de la literatura, como el que hizo Zuaznavar, que también salió de un centro cultural guipuzcoano.

*Arantxa Arriaga
Daniela Gallastegui*

CALLE DE COLLADO

Nos imaginamos que el COLLADO que da el nombre a esta calle de Amara Berri es JOSE MANUEL COLLADO Y PARADA, que fue un político donostiarra —aunque su padre era santanderino— nacido en 1792. Emparentó con una familia de San Sebastián muy aristócrata, muy adinerada y muy metida en política, al haberse casado su hermana Rita con Fermín Lasala y Urbieta, el Duque de Mandas —el de la plaza Lasala— el que fue el padre de Fermín Lasala y Collado.

Por su manera de pensar en política no sé en qué partido lo podríamos encajar. En su tiempo se le llamó progresista y aún liberal. Lo más importante para nosotros y esto extrañará a más de uno, es que fue enemigo de nuestros Fueros; la forma como se había gobernado el pueblo vasco; actitud bastante corriente, por esta época, en San Sebastián, donde existía una clase importante de comerciantes en contra de la manera tradicional de la provincial, cuya economía era distinta, dependía de la agricultura.

José Manuel Collado representó a San Sebastián en las Juntas Generales de Azpeitia, pidiendo que se trasladasen las Aduanas del Ebro, donde estaban entonces, al Bidasoa. O sea que se pedía que se renunciase al modo como, por derecho foral, estaba organizado el comercio.

También fue comisionado por San Sebastián para exponer los deseos de la ciudad con respecto a la modificación —o supresión de los Fueros— prevista en la famosa Ley de 25 de octubre de 1839.

Ocupó puestos destacados en la política del Estado, pues además de ser Senador Real y Diputado a Cortes, fue dos veces Ministro, en una ocasión de Hacienda y en otra de Fomento.

Existe otro Collado posterior, no tan conocido, Pedro Manuel, pero que quizá encaje mejor en nuestra pequeña historia local y se hubiera sentido más a gusto en una calle donostiarra. A este Collado se le concedió la medalla de oro de la Ciudad, con motivo del derribo de las murallas.



Catalina de Erasuso, la Monja Alferez
(obra de Pacheco,
propiedad de la Caja de Ahorros Municipal).

AVENIDA DE ISABEL II

Isabel II fue una Reina que subió al trono al fallecer su padre Fernando VII, en contra de los derechos, o al menos de las pretensiones, del hermano del rey, de D. Carlos. Este hecho provocó una serie de guerras civiles, las guerras carlistas. Los que apoyaron a D. Carlos se llamaron carlistas. D. Carlos tuvo muchos seguidores en el País Vasco y fueron muchos los vascos que dieron generosamente su sangre por él. En resumen, estas guerras causaron grandes pérdidas y penosos sacrificios acarreando unas funestas consecuencias que puede decirse que hoy todavía perduran.

Y entonces... y esto se le ocurre a cualquiera, ¿por qué tiene una calle dedicada en San Sebastián?

Pues, vamos a verlo. Lo primero que hay que advertir es que en esta ocasión, como en otras varias, San Sebastián estuvo en disconformidad con la provincia, que apoyó casi unánimemente a D. Carlos. Pero San Sebastián, no.

Y para empezar tenemos un hecho, acaecido al principio de su reinado, San Sebastián fue la primera ciudad, que, al fallecer Fernando VII, proclamó a Isabel II, como reina. Y ésta no debió olvidar nunca tal gesto.

Quizá San Sebastián deba algo de su fama como ciudad veraniega, por lo menos el que se pusiera de moda tan rápidamente, a esta Reina.

Tenía Isabel II quince años, cuando en 1845, los médicos le aconsejaron, que tomara unos baños de mar, para que se curara de una enfermedad que tenía en la piel. Y vino a tomar los baños a la playa de la Concha.

Entonces San Sebastián no tenía la hermosa playa que tiene hoy. Tampoco tenía, ni el Boulevard, ni los jardines de Alerdi Eder, ni el paseo de la Concha... Prácticamente finalizaba con unas feisimas murallas, medio derruidas, donde hoy está el Boulevard. Contaba con unos 8.000 habitantes.

Cuentan los historiadores que llegó, por primera vez, a nuestra ciudad el día 1.º de agosto, a las dos de la mañana, y que a pesar de lo inconveniente de la hora, se le tributó un gran recibimiento al que acudió mucha gente.

Durante los quince días, que estuvo en San Sebastián, se celebraron en su honor grandes festejos, como corridas de toros, paseos por el Urumea, conciertos... Pero a lo que no debió faltar, ni un solo día, fue a sus baños de la Concha. Llegaba en un coche tirado por seis caballos. Del coche pasaba a una caseta de baños, que era arrastrada por una pareja de bueyes hasta la orilla.

Con la llegada de esta Reina debió ocurrir lo que sucede con estos personajes, que atraen mucha gente: entre aristócratas, negociantes, artistas, políticos, militares... Estos señores fueron conociendo San Sebastián, sin duda les gustó y se animaron a repetir la visita, constituyendo el núcleo de los primeros veraneantes.

San Sebastián, ciertamente, obtuvo beneficios y mejoras en aquella época, y es de suponer que muchas veces se lograrían por la intervención de la reina. Así se consiguió que la carretera Irún-Madrid pasara por San Sebastián; que San Sebastián se confirmara ya definitivamente, como capital de Guipúzcoa; el anhelado derribo de las murallas; el comienzo de los Ensanches; que la línea del Ferrocarril del Norte, Madrid-París, pasara por Guipúzcoa y precisamente por San Sebastián y no por Navarra, como algunos pretendían... Asuntos todos ellos que fueron de mucha importancia para San Sebastián.

Isabel II ocupó el Trono en unos momentos muy difíciles y la Reina no tenía condiciones, como para hacerlos frente. En 1868 se sublevó la flota en Cádiz, al grito de «¡Abajo los Borbones!» y hubo un golpe de Estado. Se formó un ejército revolucionario y aunque el gobierno envió tropas contra ellos, no consiguió detenerlos, produciéndose un levantamiento en Madrid.

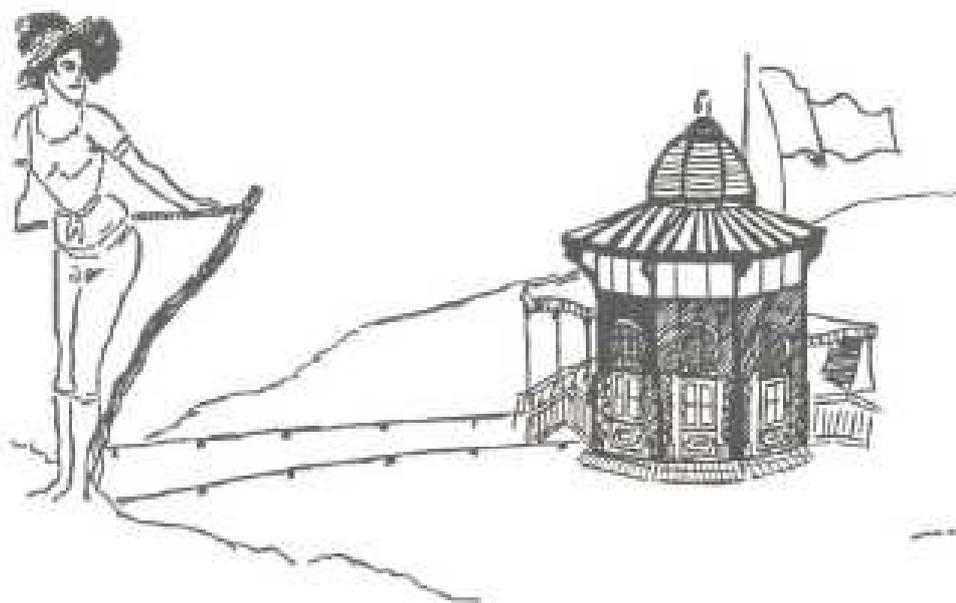
Mientras tanto la Reina estaba en San Sebastián. Era el mes de septiembre y finalizaba aquí el veraneo. En varias ocasiones intentó dejar aquí a sus hijos y trasladarse a la Corte, para ver si podía sofocar la revolución. En una ocasión estaba ya en el tren, dispuesta a emprender el viaje, pero ante las noticias que llega-

ron por telegrama a última hora desde Madrid, desistió de hacerlo, regresando a su residencia donostiarra.

Días más tarde, el último día de septiembre tomaba de nuevo el tren. Pero esta vez en sentido contrario, pasaba a Francia, destronada y desterrada. Cuentan que fue una despedida muy triste. No solamente lloraba la Soberana, que había perdido su reino, y sus acompañantes, sino hasta la servidumbre y los soldados que habían acudido a la estación a formar la guardia.

No es la primera vez que una calle donostiarra lleva el nombre de esta Reina, pues en su honor la AVENIDA más importante de la ciudad, lo que todo el mundo conoce con el nombre de la AVENIDA, se llamó Avenida de la Reina y después pasó a llamarse, como hoy se llama, Avenida de la Libertad.

*Mónica Valencia
Amaya Landaberea
Gemma Uriarte
Ana Isabel Rodríguez*



La Caseta Real.

CALLE DE EUSTASIO AMILIBIA

Eustasio Amilibia (1801-1864) fue el Alcalde, que había en San Sebastián, cuando se autorizó el derribo de las murallas. Ostentó otros varios cargos políticos, como Diputado General de Guipúzcoa, Corregidor, Jefe Político, Diputado a Cortes, y Gobernador Civil.

Todo esto parece que fue importante, pero su mayor gloria y el motivo por el que se le recuerda y por el que el Ayuntamiento ha puesto su nombre a una calle de Amara es, sencillamente, porque durante su mandato, como Alcalde, se concedió el permiso para el derribo de las murallas.

Por un lado estas murallas traían malos recuerdos, a los donostiarras y, sobre todo, impedían la expansión de la ciudad.

Y desde luego parecía que todo el mundo estaba esperando la noticia con impaciencia. Tanto es así que el Alcalde la quiso comunicar al vecindario en cuanto la tuvo y se apresuró a leer en voz alta el telegrama, que trajo la noticia de Madrid, desde el palco del Teatro Principal, interrumpiendo la función.

He visto una fotografía del histórico telegrama y dice sencillamente: «AL ALCALDE.—RESUELTA DEMOLICION». Y lo firman varios personajes donostiarras, que habían formado parte en la comisión que trabajó por conseguirlo: Bazcaiztegui, Luzuriaga, Aldamar, Madoz y Lasala. El procedimiento de envío era «Por Telegrafía Eléctrica». Fue transmitido el día 21 de marzo de 1862 a las 4 de la tarde y 19 minutos desde Madrid y recibido en San Sebastián el mismo día a las 4 y 22 minutos. Minutos más tarde era leído en el Teatro Principal.

Según nos cuenta un historiador, que fue testigo presencial, así se recibió la noticia, que suponía un hecho tan trascendental para el futuro de la ciudad, tanto en el aspecto económico, como urbanístico.

«La concurrencia levantóse entusiasmada, vitoreando la noticia y a los que habían contribuido a que se decretara. Todo fue ya alegría para los donostiarras, desde aquel día. Gozosos acompañaron a los cuarteles a la última ronda militar, que se retiraron sin dejar relevo, pues parecía que, al marcharse en aquella noche lluviosa, el último centinela se llevaba con él la triste historia de las seculares murallas».

Porque la ciudad, al derribarse las murallas, dejaba de ser plaza militar, lo cual evitaba grandes molestias al vecindario.

Cuatro días más tarde se inauguraron los trabajos de demolición con un acto solemne y alegre al que asistió todo el vecindario, acompañado de las autoridades civiles, militares y eclesiásticas.

En medio de repique de campanas y estallido de cohetes, tocando alegres pasacalles, se encaminó el cortejo a las murallas. Tocaban un himno compuesto por Santesteban, para esta memorable ocasión. Pero será mejor que nos lo cuente una persona que estuvo presente en la fiesta.

«Todos los habitantes, a excepción de unos discordantes, marchábamos allí, a pesar de la lluvia torrencial que caía, precedidos de la banda y coros. Subió la Comitiva oficial con sus acompañantes a la plataforma de la cortina izquierda de las murallas y el Sr. Gobernador Civil D. Benito Canella pronunció un notable discurso, que fue muy aplaudido; tomó la palanca de plata, destinada al efecto, y después de encajarla en el ángulo saliente de una de las troneras, cedió su puesto al Alcalde D. Eustasio Amillibia, a quien cupo el honor de desprender la primera piedra. A continuación principiaron los trabajos de demolición con tal entusiasmo que muchos de la comitiva se unieron a ayudar, voluntariamente, al grupo de operarios dispuestos por el municipio, para el objeto».

Y finaliza el relato, con un detalle muy bonito que nos demuestra el entusiasmo que provocó el hecho. «Varios amigos bajaron al foso donde cayó la primera piedra, que hecha pedazos, se repartió entre muchos, tocándome en suerte una microscópica parte, que conservo con veneración en un pequeño fanal de cristal...».

Los poetas locales dedicaron sus versos a este acontecimiento. Han llegado hasta nosotros éstos de un tal Fernández Garayalde que decían así:

«Son páginas sus piedras
de fúnebres historias
que evocan ¡ay! memorias
de luto y de terror».

Pero sobre todo estaba la cuestión de los Ensanches, que ya habían sido proyectados, además de todos estos malos recuerdos que, a la hora del derribo de las murallas, parece que importaba menos.

También, nos lo ha dicho el historiador, había «algunos disidentes», es decir, había gente que no estaba conforme con el derribo de las murallas.

También hoy hay personas que piensan que no hubiera sido necesario que se derribasen las murallas para que la ciudad se hubiera podido extender. Y así hoy tendríamos una ciudad preciosa. Como se han conservado en otros lugares. La parte moderna, fuera de las murallas y dentro de ella la parte Vieja, a que se entraría, ni más ni menos, que a través de unas puertas de piedra... Pero, en fin, la cosa ya no tiene remedio.

*M.^a Carmen Martínez
Marta Pellejero*



CALLE DE CORTAZAR

D. Antonio Cortázar y Gorriá tiene que sentirse muy a gusto dando su nombre a una calle de un Ensanche donostiarra; él que creó y dio vida a tantas calles de nuestra ciudad.

Antonio Cortázar fue quien trazó los planos del primer Ensanche de San Sebastián, a raíz del derribo de las murallas, o más exactamente, antes, ya que éstas se derribaron en 1863 y el concurso, que ganó y aprobó el proyecto de construcción del Ensanche, se hizo con anterioridad al mismo, aunque contando, naturalmente, por anticipado, con el permiso del derribo, en 1862.

Pero vamos despacio. ¿Quién fue D. Antonio de Cortázar? Fue un arquitecto donostiarra que nació en 1823. Después de realizar sus primeros estudios en su ciudad natal, se vio obligado, a causa de la primera guerra carlista, a trasladarse con su familia de Baióna. Allí comenzó a destacar como estudiante de Matemáticas y de Dibujo. En 1843 se trasladó a Madrid, donde continuó estudiando las materias propias de la carrera de arquitecto, hasta que, en 1850, obtuvo el título de Arquitecto, trasladándose inmediatamente a San Sebastián.

Tanto la ciudad, como toda la provincia, se iban a beneficiar de la labor profesional de este extraordinario arquitecto. Fue nombrado Director de Obras Provinciales, proyectando y realizando gran número de obras públicas.

Construyó y reformó muchas carreteras y caminos transversales que recorrían el territorio provincial en todas direcciones. Construyó trece nuevas carreteras con una longitud de más de 65 kilómetros. Además de numerosas reformas y modificaciones en las carreteras existentes.

Desempeñó otros varios cargos, como el de Arquitecto Provincial, Inspector de la Carretera de Andoain a Ventas, Subdirector de Caminos... Pero a nosotros nos interesa más la labor que realizó como Arquitecto Municipal de San Sebastián.

Desempeñando este cargo realizó obras importantísimas, además del proyecto del Nuevo Ensanche, que lo dejó, para más adelante.

Entre otros se pueden citar la construcción del muro de la Zurriola. La ejecución de esta obra dejó asombrados a todos. El había realizado muy bien los cálculos y construyó un muro aparentemente muy delgado y sencillo, resultando así más económico, aunque todos pensaban que no resistiría los embates del mar. Pronto vino un furioso temporal, que iba dar la razón a Cortázar. Este temporal destruyó todo lo que encontró a su paso, menos este muro.

Dirigió las obras del derribo de las murallas. Ejecutándolas con una rapidez, orden y economía que todos elogiaron.

Proyectó y dirigió la construcción, a cuenta de la Diputación, del magnífico puente de Santa Catalina. También trazó los planos del mercado de la Zurriola.

Pero sin duda su mejor obra, la que más renombre le ha dado, es la de ser el autor del proyecto del Ensanche más importante de San Sebastián, o sea la parte de la ciudad, que se extiende desde el Boulevard hasta la plaza del Centenario.

Para seleccionar el mejor proyecto se convocó un concurso, al que concurren doce trabajos y Cortázar obtuvo el primer premio.

El primer premio estaba dotado con 12.000 reales —¡de los de entonces! que equivaldría a varios millones de pesetas— y él cedió el importe del premio al Ayuntamiento, como ayuda a los gastos que se avecinaban.

Este proyecto tuvo detractores. Unos decían que se parecía a un proyecto de Ensanche de Barcelona. Otros le encontraban mucho parecido con el que se estaba realizando en la ciudad italiana de Turín. Pero lo cierto es que gracias a Antonio Cortázar tenemos hoy una ciudad preciosa. Se realizó su proyecto y hoy está considerado por los urbanistas, como modelo. En líneas generales es el trozo mejor de San Sebastián, el que va desde el Boulevard a la plaza del Centenario.

También hay que decir, que nada es perfecto en este mundo y

en el proyecto hubo que introducir algunas modificaciones. Modificaciones que las sugirió el pueblo donostiarra y que Cortázar aceptó.

Una de ellas fue la creación del Boulevard. Faltaba en su proyecto esta zona tan bonita de la ciudad. Toda ella, con sus árboles, sus jardincillos, su kiosco... estaba destinada a solares. Se destinaba a construir unas viviendas, un teatro y un mercado. Realmente hubiera sido una verdadera pena habernos quedado sin el Boulevard.

Tampoco figuraban en el proyecto las calles de Prim, el Paseo de los Fueros, ni la zona del Victoria Eugenia... pero esto era debido a que todavía no estaba encauzado el Urumea, por esta zona.

Otra gran omisión fue el no haber dejado espacio para la construcción de los jardines de Alderdi Eder. En la zona actual de los jardines se habían proyectado unas grandes manzanas para lonjas comerciales.

Esto hoy nos parece una barbaridad, pero entonces no, porque todavía se estaba pensando en una futura ampliación del puerto; el único futuro que se veía para San Sebastián era el que fuera una gran ciudad comercial, al estilo de Bilbao. Entonces no era fácil adivinar que el futuro reservaba otro destino a San Sebastián.

Hasta que se pensó en llevar un ramal del ferrocarril del Norte, que llevaría sus vías a lo largo de la calle Urbieta, hasta el mismo puerto. Los actuales jardines se hubieran convertido en muelles, en montones de chatarra, de carbón o de maderas. Aunque esto lo proyectó así porque entraba dentro de las bases del concurso.

Pero, en fin, estos inconvenientes se corrigieron y quedó lo bueno del proyecto, que realmente era mucho, como hoy podemos comprobarlo.

*Larraitz Arrue
Sonia Gascón*

CALLE DE LOS MAMELENAS

Aquí con el recuerdo de los MAMELENAS, nos encontramos con un pequeño trozo de la historia de San Sebastián; con medio siglo de su mejor historia, de esa historia que huele a mar y tiene sabor a salitre.

Los MAMELENAS eran unos barcos de pesca, que componían una verdadera flota, y que fue creada por D. Ignacio Mercader.

Hacia el año 1880, Mercader armó el primer barco pesquero del mundo —así lo reconocen todos— que se movía impulsado por la fuerza del vapor. Era el MAMELENA UNO. Para aquella época esto suponía un gran adelanto; era algo desconocido, que se utilizara el vapor en los barcos pesqueros. Estos se movían entonces, muy trabajosamente, por cierto, por la fuerza del viento o a remo.

Pero vamos despacio. Ignacio Mercader era un hacendado comerciante y almacenista que poseía tres grandes buques, para comerciar con Cuba.

Pero además de ser un gran comerciante era muy aficionado a las cosas del mar y de la pesca. El mismo pescaba en la Zurriola o desde las rocas de debajo del monte Urgull. Parece que estando allí, esperando a ver si picaban los peces, empezó a conocer a los pescadores a hacer amistad con ellos y a percatarse de sus problemas.

Pero fue a raíz de un tremendo temporal que sepultó en el mar a más de 200 pescadores vascos, cuando pensó que se debía hacer algo, por remediar los riesgos que corrían aquellos valientes pescadores que iban a ganarse la vida con tanto peligro. Entonces

se le ocurrió destinar uno de los grandes vapores que hacían la línea de Cuba al servicio de los pescadores.

Y lo organizó de este modo. Llevaba a bordo de su barco a los pescadores, y remolcaba las lanchas hasta el mismo lugar donde se encontraban los bancos de pesca. Los pescadores pasaban el día en sus faenas y, una vez finalizado el trabajo, el buque volvía al puerto, con toda seguridad, con los tripulantes y los remolques.

Pero más adelante, al año de haber probado esta original manera de pescar se le ocurrió construir el primer MAMELENA. Les llamó así, en recuerdo de su esposa, que se llamaba Elena —mamá Elena— y que había fallecido recientemente. Estos barcos, como he dicho, fueron los primeros barcos de pesca del mundo que se movieron con propulsión de vapor.

El primero lo mandó construir en Gran Bretaña. Debió ser un barco muy bonito. Dicen que llamaba la atención por su «cámara pintada de blanco, con aplicación de oro, con las cortinas de los camarotes de seda azul...».

Tanto es así que los ingleses, que presenciaban su construcción, se quedaban asombrados al ver que un barco, que parecía un yate de recreo, se destinara a la pesca.

De la época de su construcción se cuenta esta anécdota. Uno de tantos curiosos se acercó a ver el barco y preguntó extrañado a un pescador vasco:

—Pero ¿a qué se va a destinar este barco?

—A la pesca, respondió el pescador vasco.

El inglés no salía de su asombro. Pero le tranquilizó con socarronería:

—Pero... ¡a la pesca de perlas preciosas!

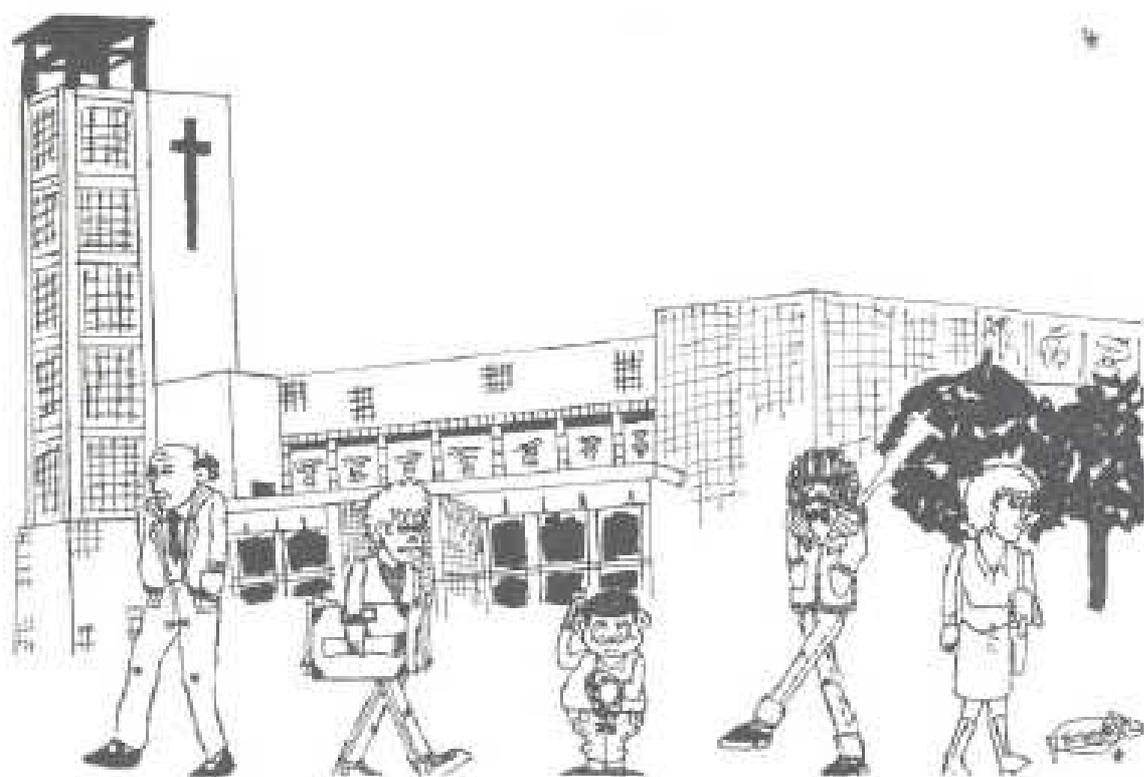
La flota tuvo doce barcos. Todos llevaban el mismo nombre. Solamente se distinguían por el número: MAMELENA UNO, MAMELENA DOS, MAMELENA TRES... Cuando entraban en la bahía, cada uno, daba un número de sirenazos igual al número que llevaba, de modo que todos los donostiarras sabían que había llegado un MAMELENA y sabían de qué barco se trataba.

Pero voy a dejar que esta escena la describa DUNIXI, que lo hace primorosamente:

«El pitar de los MAMELENAS' en la media noche guarda para mí —y para otros— un valor de recuerdo intensísimo. La llegada de los vapores de la escuadrilla solía anunciarse a tierra marcando

por un número igual de pitadas del sonoro, el número del 'mamelena' que entraba. ¡Cuántas veces desvelado, he contado las llamadas de un 'mamelena' que entraba en la bahía! Llegaban con el relieve angustioso que cobran a esas horas nocturnas los sonidos de aire libre, y en mi imaginación de niño resonaban como gritos de náufragos. Su misma repetición les hacía más urgentes. Cuando el vendaval las traía, más cercanas y distintas, la obsesión llegaba a ser desgarradora».

Rubén Aizpurua



Calle de José María Salaverria.

CALLE DE JOSE MARIA SALAVERRIA

José M.^a Salaverria fue un escritor donostiarra. Bueno, puede llamarse donostiarra aunque —por puro azar— naciera en Vinaroz, un pueblo de Castellón, en 1873; aunque eso sí, en el seno de una familia muy guipuzcoana y muy vasca. Nació allí porque su padre estaba desempeñando el oficio de torrero en aquel pueblo del Mediterráneo.

En esta ocasión el Ayuntamiento ha hecho bien en acordarse de poner el nombre de una calle a un escritor, a un hombre de letras y una calle de casi un kilómetro de larga —una de las más largas de San Sebastián— porque generalmente se acuerdan de políticos, de guerreros, de reyes... de gente que ha metido mucho ruido. (José M.^a Salaverria además ha dado su nombre a un Instituto de Segunda Enseñanza y en su honor se ha erigido un busto en los jardines de Alderdi Eder).

Muy niño todavía la familia de Salaverria volvió a su tierra vasca, a causa de que su padre había sido destinado al faro de Igueldo, como torrero.

A los cinco años comenzó a acudir a una Escuela Pública, que había en la calle Peñaflorida, por cierto que con poco aprovechamiento, pues su atención solía estar «como ausente». Salaverria no tuvo otros estudios que estos primarios, pues a los trece años tuvo que dejar la escuela y ponerse a ayudar a su familia. Por eso dicen que, en ciertos ambientes «cultos» de la ciudad, mostraban desprecio hacia él, porque no era «universitario».

Acudió a una Academia de Dibujo, por las noches, para aprender el oficio de delineante. Años más tarde ganaría por oposición una plaza en la Diputación de Guipúzcoa.

Para esta época Salaverria ya había comenzado a escribir y publicar sus artículos en «La Voz de Guipúzcoa» y en el «Pueblo Vasco». Y muy pronto comenzaría a aparecer con frecuencia su nombre firmando las columnas de un periódico muy extendido como el «ABC».

En la continuada lectura había aprendido Salaverria todo lo que no le habían dado los «estudios», porque era un infatigable lector.

Marchó a América, recorrió toda Sudamérica y Europa. De todos esos lugares enviaba sus magníficas crónicas. En América colaboró en los principales periódicos americanos como «La Nación» y «Caras y Caretas», de Buenos Aires.

Su producción literaria es muy extensa. Aparte de sus colaboraciones que suponen miles de artículos, escribió 32 libros. Como perteneciente a la Generación del 98 —como Baroja y Unamuno— escribió ensayos, como «Los fantasmas del Museo» y «Paladines iluminados». También escribió novelas : «La Virgen de Aránzazu» o el «Muñeco de trapo». Libros de viajes, como «Paisajes Argentinos» o «Alma Vasca».

Pocos han descrito, como él, el paisaje eúskaro, sus tipos y costumbres, ni han escrito con tanto cariño y maestría sobre San Sebastián.

También escribió biografías, entre las que se pueden citar la de «San Ignacio» y «Iparraguirre, el último bardo». Por último escribió crítica literaria con «Retratos» y «Nuevos Retratos».

Y esto es algo de lo mucho que se puede decir de José María Salaverria, el que siendo niño, fue a una escuela pública de la calle Peñaflores y que llegó a ser, según se dice, el mejor escritor donostiarra de todos los tiempos.

*Estitxu Arriaga
Mónica Reiris*

PLAZA DE PIO XII

Esta es una de las pocas plazas o calles de Amara Berri, que lleva un nombre que no se refiera a algún topónimo, personaje o hecho histórico relacionado con San Sebastián o su historia.

Pío XII fue un papa que nació en Roma en 1876. Sin duda se puso este nombre a la plaza por haber coincidido su construcción con los últimos años de su pontificado. Se llamó Eugenio Pacelli. Perteneció a una familia que estaba relacionada con la nobleza romana, pero él siguió la carrera eclesiástica. Se ordenó sacerdote en 1899. Desde muy joven desempeñó cargos importantes, dentro de la jerarquía eclesiástica, como arzobispo de Sader o Nuncio en Berlín.

Eran tiempos muy difíciles para la Iglesia en aquella época en Alemania, pero logró negociar dos concordatos con aquella nación.

En 1929 el papa Pío XI le nombró Cardenal y desde 1930 desempeñó el cargo de Secretario de Estado.

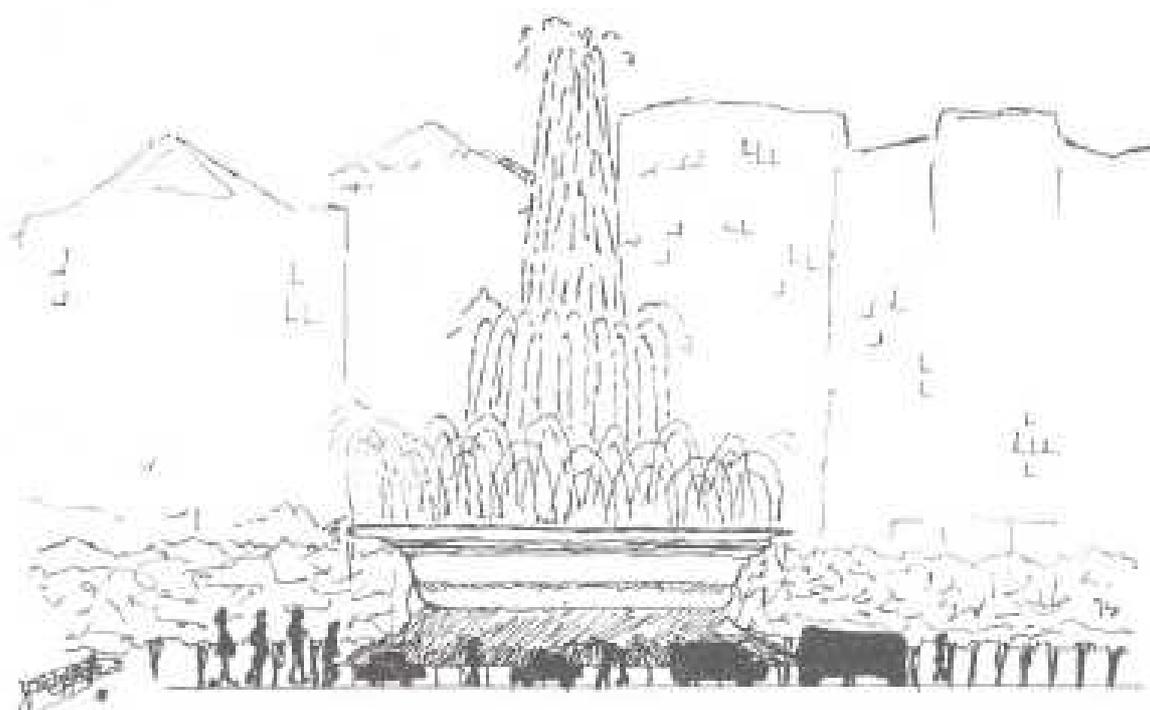
Realizó viajes que tuvieron mucha trascendencia, como uno que realizó a América para presidir un Congreso Eucarístico en Buenos Aires, o a Lourdes con motivo de la celebración del Año Santo, o al Congreso Internacional de Budapest.

En 1939 fue elegido Papa. Sucedió a Pío XI. Aquel mismo año estalló la Segunda Guerra Mundial y su pontificado tuvo enormes dificultades. Él hizo lo que pudo para remediar los grandes sufrimientos que gran parte de la humanidad padeció durante aquellos años; estableció una Comisión para ayuda a los prisioneros y los refugiados de todos los países.

En cuanto a cosas de la Iglesia desplegó una gran actividad.

Declaró Año Santo a 1950 y Año Mariano el 1954. Este año se declaró como dogma la Asunción de la Virgen. Modificó muchas prácticas cristianas: autorizó las lenguas nativas para la celebración de la misa, varió las normas del ayuno eucarístico, modificó el calendario litúrgico, permitió las misas por la tarde..., etc. Después de haber realizado una gran labor falleció en Roma el día 9 de octubre de 1958.

*Mónica Díez
Amaya Olano*



Fuente de la Plaza de Pio XII.

AVENIDA DE MADRID Y LA VARIANTE

El haber llamado Avenida de MADRID a esta calle de Amara tiene una explicación muy sencilla: en un principio se pensó que la Variante, o sea la carretera que iba y venía de Madrid, pasase por ella, aunque después se varió su trazado, haciéndola salir directamente a la plaza de Pío XII. Este cambio, sin duda, fue un acierto y salió beneficiada la avenida, que según el primitivo proyecto, tendría que soportar todo el tráfico que entrara a la ciudad por esta vía.

¿Es suficiente esta explicación? Podría ser suficiente. También podríamos detenernos, según se va haciendo en todo este trabajo, a pensar un poco en el objeto de la denominación. ¿Por qué Madrid? ¿Qué es Madrid?

Pues, Madrid es la capital del Estado. De ahí proviene toda su gloria y toda su pena. Para un pueblo, como el nuestro, que disfrutó de un autogobierno auténtico con su régimen foral, que lo perdió y que, actualmente, tiende a una parcial recuperación... tiene que haber mantenido un contencioso, casi permanente, con Madrid. Pero... esta es toda una historia. La larga historia de un pueblo; así es que lo dejamos y nos fijamos solamente en nuestra pequeña historia local. También sabemos que lo cortés no quita lo valiente: si en Madrid hay una calle que lleva el nombre de nuestra ciudad, podemos devolverles tranquilamente la cortesía.

Y como la variante ha sido quien nos ha traído el nombre de la capital del Estado vamos a dar unos datos sobre su construcción, ya que su historia es parte de la historia de Amara Berri.

La Variante se construyó para evitar a la carretera Nacional núm. 1 de Madrid a Irún, el difícil paso por el casco urbano

donostiarra —por el Antiguo—, calle San Martín, Puente de Santa Catalina, Calle Miracruz. Su trazado discurre contorneando la ciudad entre Añorga y Herrera, acortando en más de dos kilómetros la actual distancia entre estos dos puntos.

En Añorga un enlace pone en comunicación la Variante con la CN-1 y con la autopista Bilbao-Behobia.

La Variante carece de cruces a nivel; las calzadas están separadas por una mediana, sus accesos totalmente controlados y dispone de las correspondientes vías de aceleración y deceleración.

Características más importantes

Dos arcenes exteriores de 3 metros. Dos calzadas de 7 ó 105,50 metros. Dos arcenes interiores de 1 m.

Desmontes: 3.000.000 metros cúbicos.

Terraplén: 1.500.000 metros cúbicos.

Hormigón: 225.000.000 metros cúbicos.

Acero: 6.000 toneladas.

Superficie expropiada: 800.000 metros cuadrados.

Datos geométricos

Longitud: 8 kilómetros.

Número de carriles: 4 ó 6, según los tramos.

Número de enlaces completos: 2.

Número de semienlaces: 2.

La accidentada orografía hizo necesaria la construcción de grandes viaductos, túneles y puentes.

La Variante tiene seis túneles:

1.—Túnel de Ayete: bajo la carretera de Ayete-Hernani de 280 metros de longitud.

2.—Túnel de Ayete, bajo el Alto de Errondo. Longitud: 230 m.

3.—Túnel de la Misericordia. (Túnel artificial) de 72 m. de longitud.

4.—Túnel de Polloe, bajo el cementerio. Tres carriles. 310 m.

5.—Túnel de Polloe (Túnel artificial). Bajo el Alto de Inchaurrondo, 80 metros de longitud.

6.—Túnel de Herrera de 120 metros de longitud.

Tiene tres grandes viaductos:

El de Amara, Loyola y Herrera con un total de 2.155 metros de longitud.

Ocho puentes de carretera con una longitud total de 200 metros.

