

# Una infraestructura portuaria desaparecida: los muelles del arrabal de Errenteria a lo largo de la Edad Moderna (1500-1700)

OIHANA ARTETXE FERNÁNDEZ

Licenciada en Historia y en Antropología Social y Cultural - Ereiten K. Z.

IAGO IRIXOA CORTÉS

Doctor en Historia - Ereiten K. Z.

## *Resumen:*

*La bahía de Pasaia ha constituido históricamente un importante puerto, acogiendo en su seno diversos espacios portuarios. Uno de los más destacables fue el largo y desaparecido muelle del arrabal de Errenteria, cuya construcción se inició a fines del siglo XV. Elemento apenas mencionado por la historiografía, fue recogido tanto en las descripciones de la villa como en la documentación gráfica de la época. Junto a ello, los acuerdos concejiles posibilitan realizar un seguimiento exhaustivo en relación a su utilización e importancia, reparaciones y obras de mejora, o los motivos que causaban los daños. A ello dedicaremos el presente artículo.*

*Palabras claves: Errenteria. Gipuzkoa. Edad Moderna. Infraestructuras portuarias. Muelle.*

## *Laburpena:*

*Historian zehar, Pasaiaiko badia portu garrantzitsua izan da, bere baitan hainbat portu-gune hartuz. Horietatik azpimarragarrienetako bat Errenterian*

*zegoen eta XV. mende amaieran eraikitzen hasi zen kai luzea dugu, egun desagertua dagoena. Historiografiak aipamen eskasa egin dion egitura bada ere, hiribilduari buruz egin ziren garai desberdinetako deskribapenetan eta dokumentazio grafikoa agertu zen. Material horiei udalbatzaren akordioak gehitzen badizkiegu, azpiegiturak izandako gorabeheren berri zehatza lor daiteke: erabilera, garrantzia, konponketa- eta hobekuntza-lanak, edo kaltetzen zuten zergatiak. “Horren guztiaren inguruan jardungo dugu artikulu honetan.*

*Gako-hitzak: Erreterria. Gipuzkoa. Aro Berria. Portu-azpiegiturak. Kaia.*

*Abstract:*

*Historically, the guipuzcoan bay of Pasaia has been an important port, which saw the development of different port spaces. One of them was the long and disappeared dock, placed at the town of Erreterria, which started its construction at the end of XVth century. Historiographically the element has not been so relevant, however, descriptions of the town and maps of those times emphasised it. In fact, the agreements of the local government show it as dynamic element, and give us information about its use, importance, improvement works or damages. Taking those sources, next lines will try to study that dock.*

*Keywords: Gipuzkoa. Erreterria. Modern Ages. Port infrastructures. Dock.*

**Abreviaturas / Laburdurak / Abbreviations**

AHPG-GPAH: Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa-Gipuzkoako Protokoloen Artxibo Historikoa

AGG-GAO CO: Archivo General de Gipuzkoa-Gipuzkoako Artxibo Orokorra. Sección del Corregimiento

AGS: Archivo General de Simancas

AME: Archivo Municipal de Erreterria

AMO: Archivo Municipal de Oiartzun

BEHSS: Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián

BRSBAP: Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País.

## Introducción<sup>1</sup>

“Rentería es un pueblo gracioso y apacible de doscientas y cincuenta casas, cercada así con las paredes de las mismas casas como con un buen arroyo, que le van tocando por un lado, y le es en gran servicio. Tiene arrabales por ambas partes y las calles todas losadas (...) Tiene una puente de piedra bien labrada sobre el río Lezo (...) y tiene un muelle larguísimo de piedra sillería, que comienza desde su arrabal, a donde se desembarcó el Rey D. Felipe Tercero, nuestro Señor, (...) al tiempo que pasó a Fuenterrabía a las entregas”<sup>2</sup>.

Así describía la villa de Erreterria Lope Martínez de Isasti, vecino de la cercana localidad de Lezo. Corría el año 1625. Demográficamente, y en consonancia con todos los núcleos que salpicaban la cornisa cantábrica, no era una gran población. No obstante, poseía elementos urbanísticamente destacables. Entre ellos se encontraba una infraestructura que constituía, además, un reflejo de su vocación, vínculos y proyección económica; y que era, así mismo, prueba evidente de su carácter marítimo. Pocos años más tarde, en 1636, el plano de la bahía elaborado por Texeira, Soto y Gandolfo constataba la relevancia de la construcción que había remarcado Isasti. El dibujo ponía en evidencia que el muelle era un elemento destacado, especialmente si lo comparamos con el resto de las orillas de la bahía; al parecer, era la única estructura de esas características en todo el lugar o, al menos, la más remarcable (**Imagen 1**).

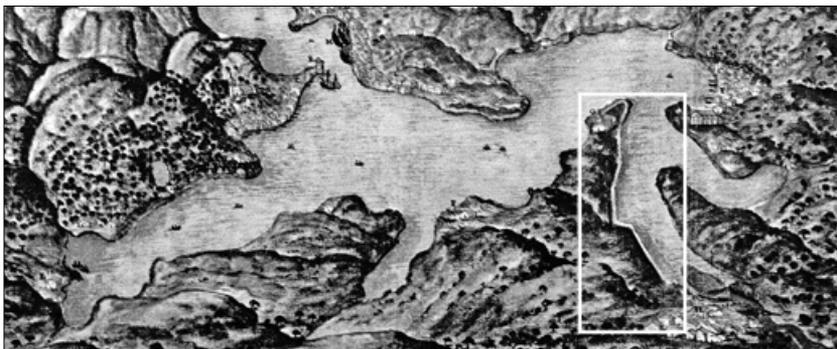
---

(1) El presente artículo recoge de manera extensa la comunicación presentada el día 1 de diciembre de 2017 en el *V Coloquio Internacional de la Gobernanza de los Puertos Atlánticos* que, bajo el título “Puertos y Desarrollo”, se celebró en Las Palmas de Gran Canaria entre los días 30 de noviembre y 2 de diciembre de 2017. Sirvan las presentes líneas para agradecer a toda la organización y participantes de aquel congreso, en especial a Daniel Castillo Hidalgo, por su buen hacer y por las interesantes contribuciones. Así mismo, queremos dar las gracias al doctor Fernando Martín Pérez y al catedrático Jesús Ángel Solórzano Telechea, tanto por las molestias tomadas a la hora de leer el presente texto como por las apreciaciones realizadas.

(2) ISASTI, L. M. de *Compendio Historial de la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa*. (edición facsímil de la impreña por Ramón Baroja en 1850), Bilbao 1985, Amigos del Libro Vasco, 477.

### Imagen 1

*Fragmento del plano de 1636 elaborado por Soto, Texeira y Gandolfo. En el cuadro blanco se ha remarcado el emplazamiento del muelle del arrabal*



Fuente: Ereiten Kultur Zerbitzuak (facsimil del original publicado en 1978 en Oiartzun por Lit. DANONA).

Siglo y medio después, en 1785, la Real Academia de la Historia solicitaba a Juan Ignacio Gamón, párroco de la villa, información sobre Erretereria para la elaboración del Diccionario Histórico-Geográfico que vería la luz en 1802. En la respuesta, de marzo de 1786, Gamón recordaba que en 1772:

“Al tiempo de extender como diez codos la Plaza del Arrabal hacia el muelle, se halló en él una escalera de piedra arenisca de catorce gradas, de las que solas solas [sic] quatro se veían, y las restantes diez estaban cubiertas de fango y lodo, como también junto a esta escalera se encontró, pegada al mismo muelle y colgante, una grande argolla de fierro, que en lo antiguo hubieron de servir, la escalera para entregar la gente en los navíos y la argolla para asegurarlos con amarra”<sup>3</sup>.

Sus palabras indicaban que en unos 150 años, la villa y sus elementos marítimos más destacables habían sufrido una serie de procesos que habían

(3) AME, B-1-2-19, fol. 12 v.º. Vid. también, GAMÓN, J. I. *Noticias históricas de Rentería. Prólogo y notas de Serapio Múgica. Serapio Múgica y Fausto Arocena. Reseña histórica de Rentería*, San Sebastián 1930, Nueva Editorial, 407. Posiblemente las actas de 1772 o de años cercanos aporten datos al respecto, aunque advertimos que no las hemos consultado debido al marco cronológico seleccionado.

conllevado su práctica desaparición. No era una cuestión novedosa. El problema de la paulatina pérdida de calado será una constante desde comienzos de la Edad Moderna. Las diversas comunidades ubicadas a orillas de la bahía elevarán numerosas protestas contra San Sebastián porque esta población incumplía continuamente las obligaciones de limpieza, mantenimiento y dragado del espacio acuático, lo que acentuaba el proceso de colmatación natural que se venía originando<sup>4</sup>. Al ser Errenteria la población ubicada más al interior y junto al río principal de la zona, el Oiartzun, vivió ese proceso de sedimentación de forma más acentuada y temprana. Como decimos, esa situación no era algo nuevo o desconocido, ni siquiera en la época en que Isasti describió la población. Prueba de ello es el informe elaborado por el capitán Diego de Villalobos en 1617 o las palabras del propio Texeira en 1636<sup>5</sup>.

Todo este proceso dio lugar a una transformación del espacio pasaitarra, que se acentuó a partir de mediados del siglo XIX a consecuencia del fuerte desarrollo industrial y urbanístico y de un intenso proceso de desecación de marismas. Al igual que en otros lugares, esta situación ha provocado que la comarca haya sufrido importantes alteraciones paisajísticas y urbanísticas, dificultando, a primera vista, conocer con exactitud el paisaje de siglos pasados. El caso más significativo lo constituye la villa de Errenteria, cuyo emplazamiento actual, rodeado de multitud de edificios y espacios urbanos, hace complicado pensar que con anterioridad al siglo XVIII fuese una población que miraba cara a cara a las aguas de la bahía y al mar. De hecho, hasta las primeras décadas del Ochocientos, pero especialmente durante los siglos XVI

---

(4) Para un marco comparativo de estos procesos, vid. VV. AA. (eds) *Landscapes or sea-scapes? The history of the coastal environment in the North Sea area reconsidered*. Brepols, 2013, Turnhout. Agradecemos Jesús Solórzano habernos facilitado dicha referencia.

(5) GOIENETXE PATRÓN, R. “El informe Villalobos sobre el puerto de Pasaia (1617) o cuatrocientos años de propuestas para una ordenación lógica y racional del puerto y su gobierno”, *BEHSS* 43, (2010) 419-470; PERED, F.; y MARÍA, F. “De la cartografía a la corografía: Pedro Texeira en la España del Seiscentos”, *Eria* 64-65 (2004) 127-157.

Según Texeira, “*hasta la villa de Rentería por su canal pueden llegar vajeles de poco porte siendo así que con la baxa marea los canales y todo el cuerpo del puerto queda en seco exçeto el canal de la torre [de Pasai San Pedro] adelante, que siempr está cubierto...*”. Si Gamón se hacía eco de datos relativos a 1772, once años antes (1761), en el *Plano de la Ría y Puerto de los Pasages y de las Poblaciones situadas en su Costa, según se hallaban en el año de 1760*, se hablaba de que “*en tiempos antiguos llegaban navios de 200 toneladas a cargar y descargar en la villa de Rentería, y los construían en su plaza, lo que al presente no es possible de que se infiere que el expressado puerto se va colmando notablemente...*” (ZAPIRAIN KARRIKA, D. *Pasaia 1805-2005. 200 años de unidad*, Pasaia 2005, Ayuntamiento de Pasaia, 54-55).

y XVII, la villa era un núcleo de clara vocación marítima, con interesantes actividades astilleras y mercantiles.

El análisis de esta relación entre la villa y el mar no es una cuestión novedosa; se ha trabajado sobre ello en diversas ocasiones, con mayor o menor exhaustividad. En este contexto, los astilleros y la industria naval desarrollada en Erreterria han sido uno de los campos que han recibido mayor atención. No obstante, pocas veces se han analizado otra serie de elementos tangibles, desaparecidos o existentes en la actualidad, que reflejan también los vínculos entre la población y el mar; la lonja, la rentería o los propios muelles son un ejemplo de lo que decimos. Estos vacíos han conllevado una perspectiva limitada del pasado de la villa, o la proliferación de hipótesis e ideas que apenas han tenido una confrontación o comprobación documental<sup>6</sup>.

La falta de estudios precedentes y el hecho de que relatos como el de Isasti o mapas como el de 1636 pongan su mirada en el largo muelle del arrabal, nos aporta la excusa perfecta para desarrollar las presentes líneas; precisamente cuando ya se están haciendo algunos acercamientos en el estudio de la evolución y avatares que vivieron esta serie de obras en las poblaciones del Cantábrico durante la etapa tardomedieval<sup>7</sup>. Si bien durante ese período las diversas localidades conocieron iniciativas en relación a la construcción de elementos que mejorasen las actividades portuarias, parece que las mayores

---

(6) Aspectos que, por un lado, nos ayudarían a calibrar mucho mejor no sólo la relación entre Erreterria y el mar; también permitirían confrontar el desarrollo de esos vínculos con otra serie de localidades, especialmente en el marco cantábrico-atlántico. Por el otro, contribuirían a un mejor conocimiento y a desestimar hipótesis y entelequias mantenidas en el imaginario popular. Sin duda alguna, el caso de la lonja es especialmente significativo y las últimas investigaciones han constatado que, al contrario de lo que se pensaba, la villa careció de un edificio fabricado expresamente para dicha función, al contrario que en otra serie de localidades guipuzcoanas o vizcaínas. Unas investigaciones que, a pesar de no haber venido de la mano de historiadores locales o expertos en la materia, han trabajado de forma exhaustiva y con planteamientos críticos; nos referimos, concretamente, a ELBERDIN, L. *Orereta/Erreterria. Gure toponimiaren ibilbidea* (inédito).

(7) Vid., al respecto, los interesantes acercamientos que han realizado SOLÓRZANO TELECHEA, J. A.; y AÑIBARRO RODRÍGUEZ, J. “Infraestructuras e instalaciones portuarias fluviales e hídras en las villas del Norte peninsular a finales de la Edad Media: las obras públicas como instrumentos del poder”, en VAL VALDIVIESO, M.<sup>a</sup> I. (coord.) *Musulmanes y cristianos frente al agua en las ciudades medievales*, Santander 2008, Universidad de Castilla-La Mancha y Universidad de Cantabria, 275-305, y SOLÓRZANO TELECHEA, J. A. “La influencia del mar en la conformación de los puertos de *La Marisma e costera de España* en la Baja Edad Media”, en AZNAR VALLEJO, E. y GONZÁLEZ ZALACAÍN, R. J. (coords.), *De mar a mar. Los puertos castellanos en la Baja Edad Media*, La Laguna 2015, Universidad de La Laguna, 59-92.

intervenciones tuvieron lugar a partir de mediados del siglo XVI. Desde aquel momento la preocupación fue en aumento e incluso en poblaciones como Gijón, el concejo tomó la decisión de formar un libro-registro donde se anotaban los asuntos relativos al “cay”<sup>8</sup>.

En el caso de Errenteria, la documentación escrita y determinados elementos gráficos, junto con algunos vestigios arqueológicos, permiten visualizar esa realidad, pero como decimos, no han sido objeto de estudio exhaustivo<sup>9</sup>. De hecho, la atención recibida por el largo muelle del arrabal que se extendía desde una de las puertas de la villa y, siguiendo la ruta terrestre, llegaba hasta la península de Matxingoa, apenas ha atravesado el umbral de menciones o ideas genéricas: la de una infraestructura que fue tomando forma al filo del año 1500, tras haber conseguido la villa licencia regia para instalar una lonja y reparar el muelle de su puerto.

Hoy en día ese último lleva largo tiempo desaparecido, tanto físicamente como del imaginario popular; no obstante, fue un elemento sobresaliente a inicios del siglo XVII. Los numerosos e interesantes datos que podemos encontrar en los textos de esa época son muy significativos al respecto. Al ser una infraestructura concejil, el gobierno de la villa se encargó de su construcción y mantenimiento. Si tenemos en cuenta que en Errenteria los libros de actas comienzan a partir de 1523, disponemos de una fuente de primera mano que posibilita realizar un seguimiento exhaustivo en la evolución del muelle: su utilización e importancia como elemento portuario, las reparaciones que exigía y cómo se hacía frente a ellas, los motivos que causaban los daños, la problemática planteada en torno a la sedimentación de la bahía, etc. Junto a ella, a otras informaciones contenidas en pleitos pero, sobre todo, los elementos gráficos elaborados a lo largo de la Edad Moderna, permitirán un mayor

---

(8) SAMPEDRO DELGADO, L. *Sobre el cay, libro 2.º Libro de Actas del Ayuntamiento de Gijón (1560-1577). Estudio y edición*, Oviedo 2005, Ayuntamiento de Gijón-Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo-Autoridad Portuaria de Gijón-KRK Ediciones, 43 y ss.

(9) Sobre las representaciones panorámicas y su problemática, cfr. SAZATORNIL RUIZ, L. “Entre la vela y el vapor. La imagen artística de las ciudades portuarias cantábricas”, en FORTEA PÉREZ, J. I.; y GELABERT GONZÁLEZ, J. E. (coords.) *La ciudad portuaria atlántica en la Historia: siglos XVI-XIX*, Santander 2009, Universidad de Cantabria, 87-116; SAZATORNIL RUIZ, L. “Paisajes portuarios del Cantábrico oriental: de la corografía al vedutismo”, en VIGO TRASANCOS, A. (dir.) *La ciudad y la mirada del artista. Visiones desde el Atlántico*, Pontevedra 2014, Téofilo Ediciones, 89-123; ALONSO RUIZ, B.; y SAZATORNIL RUIZ, L. “De San Sebastián a Cádiz: iconografía urbana de los puertos atlánticos (siglos XVI-XIX)”, *Anuario IEHS*, 24 (2009) 169-191.

acercamiento al objeto de estudio. Abordar esos avatares será el objetivo del presente artículo<sup>10</sup>.

Cronológicamente, nuestro periplo se detendrá a inicios del XVIII. Debemos reconocer que se trata de una fecha aleatoria y sin aparente relevancia para nuestro objeto de estudio, basada en el cambio de dinastía en la monárquica hispánica. Pocos años después de la descripción de Isasti, en 1638, la villa conoció un nuevo ataque francés que llevó aparejada la completa destrucción del recinto murado. El hecho fue tan trascendente que se llegó a plantear la posibilidad de trasladar la villa a otro emplazamiento. Podríamos haber elegido esta fecha como cierre, pues a partir de entonces se mantiene una dinámica muy similar a la de décadas precedentes. No obstante, la documentación generada durante el resto del Seiscientos aporta otra serie de datos interesantes que, creemos, son proclives de incluirlos en las presentes líneas y ayudan a perfilar de mejor manera las funciones y utilidades del muelle, en un contexto en el que todavía la situación de la bahía permitía el desarrollo marítimo de la villa<sup>11</sup>.

---

(10) Debemos reconocer que las fuentes empleadas para elaborar las presentes líneas se sustentan en gran medida en los proyectos de divulgación del pasado histórico-documental que llevan realizando el Ayuntamiento de Errenteria y su archivo municipal durante los últimos años. En concreto, nos referimos al vaciado y digitalización de las actas, en el que los autores de estos párrafos también han participado. Cuando abordamos el estudio del muelle el trabajo había llegado hasta 1708, lo que justificó también el arco cronológico elegido. Con posterioridad, las labores de vaciado han llegado al año 1766. En este sentido, no queremos dejar de agradecer a la técnico del archivo Leonor García la disposición para la consulta de los datos.

(11) De hecho, todavía a inicios del XIX la dinámica se mantuvo, en cierta medida, con respecto de los siglos anteriores. El 22 de enero 1815 se subastó en almoneda pública “*la composición del muelle ó camino que media entre la misma [villa de Errenteria] y su convento de Padres Capuchinos*”. En ella se habla de los desmoronamientos de paredes “*en el punto de las tres cruces*”, seguramente en referencia al Vía Crucis existente, sobre el que volveremos en líneas posteriores. Más tarde, en 1868, se describían los muelles que desde 1865 poseía la Real Compañía Asturiana de Minas y que estaban sitos “*en el punto denominado Capuchinos*”; uno, “*construido con pared mampostería que comprende un terreno que mide veinte posturas de a cuatrocientos pies cuadrados, o sean seis áreas y veinte y dos centiáreas*”, y que al sur limitaba “*con otro muelle que antes pertenecía a D. Ysidoro Retegui y en el día a Real Compañía Asturiana de Minas*”; el otro, edificado también con pared de mampostería, “*que contiene un terreno de cabida de veinte y ocho posturas de a cuatrocientos pies cuadrados, o sean ocho áreas y setenta y un centiáreas, poco más o menos, confinante por Norte con muelle que perteneció a D. Ysidoro Retegui*” (AHPG-GPAH, 3/3232, fols. 808 r.º-816 v.º). Sobre los avatares del muelle en el siglo XIX, cfr. BARCENILLA, M. A. *La pequeña Manchester: origen y consolidación de un núcleo industrial guipuzcoano. Errenteria (1845-1905)*, San Sebastián 1999, Diputación Foral de Gipuzkoa, 156-157.

Como hemos señalado en la nota anterior, el cierre cronológico a nuestro acercamiento se ha basado principalmente en la accesibilidad de los datos; concretamente, haber participado activamente en los trabajos de vaciado de las actas municipales hasta 1708.

## 2. Erretereria, núcleo privilegiado de un puerto de referencia internacional

La bahía de Pasaia, ubicada en el este de la Provincia de Gipuzkoa, entre San Sebastián y Hondarribia, ha sido testigo de actividades vinculadas al mar a lo largo de toda la Historia, incluso desde tiempos romanos. Por sus características geofísicas el lugar se ha conformado como un importante puerto desde épocas tempranas. Un espacio que históricamente ha visto el desarrollo de cuatro comunidades de pobladores (Erretereria, Lezo, Pasai San Pedro y Pasai Donibane) y que ha acogido en su seno muelles, astilleros, cordelerías y otros espacios portuarios<sup>12</sup>. No fue un lugar irrelevante, incluso con anterioridad a la formación y desarrollo de sus comunidades.

Desde finales del siglo XIII la zona será uno de los principales puertos guipuzcoanos en la exportación de hierro. Para aquel momento, y merced a los términos concedidos en las cartas-puebla, la jurisdicción de ese territorio se encontraba dividida entre tres entidades: las villas de San Sebastián y Hondarribia y el valle de Oiartzun. No obstante, no parece que estuviese densamente poblado, ni mucho menos. Hasta fines del Doscientos el grueso de la población de Oiartzun se situaba en el interior, alejado de la zona costera, distribuido a lo largo del valle; a excepción de los pobladores que se habían establecido en Lezo para fines del siglo XII, la bahía no parecía acoger en su seno a comunidades importantes<sup>13</sup>.

---

(12) Aunque tradicionalmente los fuertes conflictos protagonizados por San Sebastián, Erretereria, Hondarribia, Oiartzun, Lezo y las comunidades pasaitarras han generado numerosa bibliografía, no ha sido hasta décadas recientes cuando se ha venido ahondando en las peripecias y organización de las dos comunidades surgidas a uno y otro lado de la bahía; un hecho que, en líneas generales, contrasta con la precaria situación de Lezo, cuyo pasado ha sido trazado, en mayor o menor medida, gracias a los trabajos de Lander Zurutuza. Prueba de lo que decimos es la colección de historia local *Sorginarri*, editada por el Ayuntamiento de Pasaia a partir de 2003, o la de *Lezoko historia, urratsez urrats*. Cfr., así mismo, AZCONA, T. de “Un pleito perdido por San Sebastián (1623-1627): fundación de la Parroquia de Pasajes de San Juan y jurisdicción espiritual sobre la bahía”, *BEHSS*, 11 (1977) 151-291; GOÑI GAZTAMBIDE, J. “Fundación de la iglesia de San Pedro de Pasajes (1457-1458)”, *BEHSS*, 2 (1968) 7-19; TENA GARCÍA, M.<sup>a</sup> S. *La sociedad urbana en la Guipúzcoa costera medieval: San Sebastián, Rentería y Fuenterrabía (1200-1500)*, San Sebastián 1997, Dr. Camino; UNSAIN AZPIROZ, J. M.<sup>e</sup> (ed.) *Pasaia, iraganaren oroigarria. Memoria histórica y perspectivas de futuro*, Untzi Museoa 1999, San Sebastián.

(13) Efectivamente, la carta-puebla de Hondarribia, de 1203, al describir el término que se le concedía a la villa, mencionaba a Guillermo de Lazón y sus “socios”. Desde el punto de vista de la formación de las comunidades pasaitarras, y debido a la pervivencia del gascón a inicios del siglo XX, la principal hipótesis mantenida hasta el momento ha defendido la instalación de

...

Hacia la segunda mitad del siglo XIII la situación empezó a transformarse. Si en el primer ordenamiento aduanero establecido en las Cortes de Jerez de 1268, los puntos costeros guipuzcoanos sólo eran San Sebastián y Hondarribia, pocos años después la bahía pasaitarra era una referencia no sólo económica, también tenía su relevancia desde la perspectiva fiscal. Las cuentas de Sancho IV de 1293-1294 dejaban constancia de que el “puerto de Oiartzun” era uno de los puntos costeros donde se cobraba el diezmo viejo. El monarca buscaba gravar la importante actividad siderometalúrgica de aquellas comarcas, pues parte del hierro que se labraba en las herrerías existentes para esas fechas tenía una demanda exterior que lo hacía susceptible de exportarse por vía marítima. No sería extraño, en lo que a nuestra zona respecta, que en aquel puerto de Oiartzun fuesen estableciéndose una serie de pobladores, construyendo no sólo ciertos elementos habitacionales o laborales, sino infraestructuras tendentes al cobro y pesaje de los derechos regios, es

...

un importante contingente gascón-bayonés en fechas cercanas a la fundación de San Sebastián (c. 1180). Tanto en esta última como en Hondarribia, la influencia y relevancia de pobladores procedentes de la zona de Baiona es indudable, como lo demuestran la toponimia, onomástica o el uso administrativo (y privado) del gascón, tanto en San Sebastián, Hondarribia y, lo que puede resultar más llamativo, en Oiartzun. No obstante, creemos que el caso de Pasaia no se corresponde con este hecho. La primera presencia de apellidos gascones puede datarse hacia mediados del siglo XIV, pero estos no formarán una comunidad a orillas de la bahía, pues responden a un interés de familias donostiarras (y de origen gascón) por explotar agrícola y ganaderamente la jurisdicción de San Sebastián. De hecho, la presencia de apellidos gascones en los orígenes de las comunidades pasaitarras (a fines del XIV y mediados del XV) no es especialmente significativa. En nuestra opinión, la pervivencia del gascón no se debe a procesos iniciados a fines del siglo XII sino a otra serie de dinámicas producidas a lo largo de la Edad Moderna; recuérdese que la bahía era lugar de aprovisionamiento y estancia de numerosos barcos balleneros vascofranceses. De igual manera, los textos gascones generados por el concejo de Oiartzun habría que entenderlos no como el asentamiento de una fuerte comunidad gascona, sino como la influencia del uso administrativo de un idioma en una zona adscrita desde el punto de vista religioso al obispado de Bayona, y que limitaba y tenía relaciones con monarquías como la navarra, que utilizaban el romance navarro y el occitano. Sobre ello hemos hecho algunas reflexiones en IRIXOA CORTÉS, I. “Atzerritarrak Erdi Aro amaieran: Pasaia badiako populazioen adibidea (XIV. mende amaiera-XVI. mende hasiera)”, *BEHSS*, 45 (2012) 15-125 y, recientemente, en IRIXOA CORTÉS, I. “Gipuzkoa eta gaskoi hizkuntza: 1310 eta 1316ko bi dokumentu eta zenbait ohar”, *BEHSS*, 52 (2019) 19-112. Vid. también, IRIXOA CORTÉS, I. “Contingentes cantábricos en el poblamiento de Gipuzkoa en la Baja Edad Media: El caso de la bahía de Pasaia” (en prensa).

decir, una rentería<sup>14</sup>. Un proceso hipotético que se ha visto reforzado gracias a los hallazgos arqueológicos que han tenido lugar en pleno casco histórico de Erretería; en concreto, un horno cuyas actividades finales cabe fecharlas entre los últimos años del siglo XIII y mediados del XIV<sup>15</sup>. En este sentido, no hay que dejar de recordar que el documento regio de 1293-1294 constata otro fenómeno interesante: el de la importancia económica y fiscal de lugares que todavía aparecían ajenos al proceso de fundación de villas o de concesiones de cartas-puebla a localidades preexistentes<sup>16</sup>.

---

(14) Recuérdese que Alfonso XI, haciéndose eco de las peticiones de Oiartzun, señalaba que había enviado determinada carta “*a los omes bonos moradores en la rentería de la tierra d’Oyarçun*” (CRESPO RICO, M. A.; CRUZ MUNDET, J. R.; y GÓMEZ LAGO, J. M. *Colección documental del archivo municipal de Rentería. Tomo I (1237-1470)*, San Sebastián 1991, Eusko Ikaskuntza, doc. 5, el subrayado es nuestro). Sobre la evolución, proceso y razones en la denominación “Orereta-Villanueva de Oiartzun-La Rentería”, cfr. la más que interesantes hipótesis basadas en una lucha toponímica entre el Valle y la villa en torno al nombre de Oiartzun que ha recogido el grupo *Oreretako Herri Memoria* en un voluminoso y bien documentado informe elaborado por Luis ELBERDIN (*op. cit.*). Informe que pretende ser presentado al ayuntamiento al objeto de impulsar la oficialidad de la denominación bilingüe Orereta / Erretería de la población. Independientemente de algunas cuestiones con las que podamos estar más disconformes (por ejemplo, qué habría que leer tras la concepción de “lugar” que se le da a Orereta en la carta-puebla), sí nos gustaría resaltar los sugerentes y novedosos planteamientos e hipótesis que, con un trabajo de consulta y confrontación de fuentes tremendamente intenso, consistente y elaborado, se recogen a lo largo de más de 900 páginas. Así mismo, no queríamos dejar esta nota sin agradecer al propio Luis Elberdin el habernos facilitado una copia del informe.

(15) Hasta mediados de 2018 (nuestro último acceso fue el 19-04-2018) los informes arqueológicos y su eco en la prensa podían verse en:

[http://www.erretereria.net/eu/ficheros/1\\_29318eu.pdf](http://www.erretereria.net/eu/ficheros/1_29318eu.pdf);

[http://www.erretereria.net/eu/ficheros/1\\_30485eu.pdf](http://www.erretereria.net/eu/ficheros/1_30485eu.pdf); y [http://www.erretereria.net/eu/ficheros/1\\_30484eu.pdf](http://www.erretereria.net/eu/ficheros/1_30484eu.pdf). Hoy en día, sin embargo, no parece que estén accesibles en la página web del Ayuntamiento. Cfr. <https://herribizia.erretereria.eus/es/2016/07/13/los-trabajos-arqueologicos-de-kapitain-etxea-revelan-datos-sobre-el-origen-de-erretereria/> (último acceso: 30-12-2019).

(16) Ciertamente una de las problemáticas que plantea el documento se basa en los lugares que cita. Para aquel momento la costa guipuzcoana ya ha visto el aforamiento de San Sebastián (c. 1180), Getaria (fines del XII, como lo indica la confirmación de 1209), Hondarribia (1203), Mutriku (1209) y Zarautz (1237) (Itziar, precedente de Deba, sería aforada a fuero de Vitoria en 1294). Sin embargo, el documento sólo cita a las villas San Sebastián y Hondarribia. Si bien el valle de Oiartzun ya había recibido el fuero donostiarra antes de 1214, no hay que olvidar que el núcleo de lo que sería Villanueva de Oiartzun (=Erretería) no lo había hecho. En la misma tesitura se encontraría Orío, mencionada en 1293 pero que no logrará el aforamiento hasta 1379. Lo mismo sucede con las poblaciones del interior guipuzcoano. El registro del diezmo viejo sólo cita a Segura (con unos números de trasiego comercial bastante pobres), cuando para aquel

...

El impulso a esta actividad siderometalúrgica de la zona se consolidó con el Fuero de las Ferrerías, que el monarca concedió inicialmente, en 1328, a los pobladores de Irun y de Oiartzun, es decir los de la zona Este de la Provincia, comprendida entre la bahía pasaitarra y la ría del Bidasoa. No parece que esta elección fuese gratuita y aunque escasos años después el fuero se extendería a todo el territorio guipuzcoano, haber emitido inicialmente el privilegio a esa zona, nos lleva a pensar que allí se concentraba uno de los principales intereses de esa industria.

En este contexto, los acontecimientos se irán sucediendo uno tras otro. En 1318 Alfonso XI, buscando asegurar sus rentas y favorecer a San Sebastián, ordenaba establecer dos lugares de anclaje en los puertos de la villa donostiarra, a saber, uno en el puerto de la villa y otro “*en el canal d’Oyarçun*”. Los encargados de realizar el señalamiento serían cuatro hombres buenos, dos de Hondarribia y otros dos de Getaria. La lección de estas villas no era gratuita, pues reflejaba la existencia de una ruta marítima que unía a las tres principales poblaciones mercantiles de la Gipuzkoa de los siglos XIII y XIV<sup>17</sup>. El sitio elegido en Oiartzun fue el “*cod de mastel*”, una pequeña cala situada en la parte oeste de la bocana, cuyo topónimo pervive hoy en día bajo la forma de Kodemasti. No obstante, será un acontecimiento casi inmediato en el que la relevancia de la bahía se hizo más evidente. El hecho ocurrirá en 1320 y consistirá en la fundación la villa de Villanueva de Oiartzun (Errenteria) en el lugar de Orereta, a orillas de la bahía. Aunque en el texto se esgrimían razones de índole defensivo frente a ataques de reinos vecinos para su concesión, las motivaciones económicas en la creación del enclave debieron resultar más

...

momento Mondragón se había convertido en una villa de indudable desarrollo económico basado en el hierro. Cfr. DÍEZ DE SALAZAR, L. M. “El diezmo viejo y seco, o diezmo de la mar de Castilla (siglos XIII-XVI). (Aportación al estudio de la fiscalidad guipuzcoana)”, *BEHSS*, 15 (1981) 187-314, e IRIXOA CORTÉS, I. “¿Una pequeña villa costera medieval con escasa proyección marítima? Reflexiones en torno a la economía de Orio (Gipuzkoa) a fines de la Edad Media”, en MILLÁN DA COSTA, A.; AGUIAR ANDRADE, A.; y TENTE, C. (ed.) *O papel das pequenas cidades na construção da Europa medieval*, Castelo de Vide 2017, Instituto de Estudos Medievais, 317-339.

(17) El documento en MARTÍNEZ DÍEZ, G.; GONZÁLEZ DÍEZ, E.; y MARTÍNEZ LLORENTE, F. J. *Colección de Documentos Medievales de las Villas Guipuzcoanas (1200-1369)*, San Sebastián 1991, Diputación Foral de Gipuzkoa-Juntas Generales de Gipuzkoa, doc. 127, y LARRAÑAGA ZULUETA, M.; y TAPIA RUBIO, I. *Colección Documental del Archivo Municipal de Hondarribia. Tomo I (1186-1479)*, San Sebastián 1993, Eusko Ikaskuntza, doc. XII.

que evidentes, máxime cuando ése se ubicará en la orilla misma de la bahía; un lugar idóneo para dar una mejor respuesta al desarrollo marítimo comercial basado en el hierro que venía sucediéndose desde hacía varias décadas.

Para entonces la bahía tenía un lugar en ese trasiego mercantil de gran escala. Los portulanos y derroteros que conservamos entre fines del XIII y a lo largo del siglo XIV son una muestra más de la importancia que había adquirido. Prueba de lo que decimos es que aunque está ausente en la Carta Pisana de 1290, a partir del derrotero elaborado por Petrus Vesconte en 1313 la zona aparecerá prácticamente en todos los materiales de esa centuria, tales como los elaborados por el propio Vesconte entre 1321 y 1325, el portulano de Dolcert de 1339, el de los hermanos Pizzigano de 1367, el atlas catalán en torno a 1375, el anónimo de 1390 o el de Virga, de 1409<sup>18</sup>. Lo más significativo es que en ninguno de ellos aparece el término “Pasaje”

---

(18) Como decimos, los portulanos son una fuente tremendamente interesante para el estudio de jerarquías portuarias pero es algo que apenas ha tenido relevancia en el caso vasco. Aunque las presentes líneas escapan a dicho análisis (aspecto que esperamos abordar en un futuro), querríamos subrayar que para Gipuzkoa los datos son muy significativos, La tríada formada por Hondarribia, San Sebastián y Getaria a lo largo del siglo XIV creemos que puede aportar cierta luz en torno a la importancia del contingente gascón en la creación de ese tercer emplazamiento. De hecho esa tríada será la que aparezca en la Hermandad de la Marina de Castilla de 1296 y en la avenencia con el concejo de Lisboa de 1297. Sobre ello, RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I. “Las villas castellanas de la costa cantabro-atlántica y su proyección comercial en el Mediterráneo Occidental”, *Revista d'Història Medieval*, 11 (2000) 52-53 (41-66).

En relación a la documentación gráfica, gran parte de estos derroteros pueden encontrarse digitalizados a lo largo de Internet. Cfr. también, BOCHACA, M.; y ARÍZAGA BOLUMBURU, B. “Ports, havres et mouillages de Bayonne (Gascogne) à Bayona (Galice) d’après les routiers de la fin de Moyen Âge”, en GARCÍA HURTADO, M. R.; y REY CASTELAO, O. (eds.) *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural*, Santiago de Compostela 2016, Universidade de Santiago de Compostela, 47-58; FERREIRA PRIEGUE, E. *Galicia en el comercio marítimo medieval*, A Coruña 1988, Fundación “Pedro Barrie de la Maza”-Universidade de Santiago de Compostela, láminas I-III; MOLLAT DU JOURDEN, M.; y LA RONCIÈRE, M. de la: *Les Portulans. Cartes martines du XIII<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle*, Friburgo 1984, Office du Livre; y, muy especialmente, PUJADES I BATALLER, R. J. *Les cartes portolanes. La representació medieval d’una mara solcada*, Barcelona 2007, Institut Cartogràfic de Catalunya.

En este sentido, aunque centrada en la costa andaluza, debemos destacar la línea de investigación que lleva trazando desde hace algún tiempo Víctor MUÑOZ LÓPEZ. Vid., por ejemplo, sus trabajos “Para el conocimiento de la costa de la Andalucía atlántica (siglos XIV-XVI): Descripción, relaciones y documentación náutica”, *Historia, Instituciones, Documentos* 40 (2013) 179-205, o “Puertos, abras, cabos e islas: La topografía medieval de la costa atlántica de Andalucía a través de las cartas portulanas (ss. XIV-XVI)”, en: AZNAR VALLEJO, E.; y GONZÁLEZ ZALACAIN, R. J. (coords.), *op. cit.*, 179-211, donde podrán encontrarse numerosas referencias bibliográficas y de fuentes.

sino denominaciones más cercanas a Oiartzun como “*Uarza*” (Vesconte en 1321), “*Uarca*” (Vesconte en 1325), “*Narçia*” (Pizzigano, 1367); de hecho, en opinión de algunos autores, esos llamativos nombres responderían a la forma gascona del valle<sup>19</sup>. De todas formas, su mención no hay que entenderla como una referencia a un enclave poblacional relevante, es decir, como una localidad donde se desarrollasen esas actividades. En nuestra opinión hay que verlo como elemento a tener en consideración a la hora de llevar a cabo una correcta travesía, siguiendo la estela de Kodemasti de 1318 y tal y como podía suceder con los cabos de Higer o Matxixako, también mencionados de forma habitual en dichos materiales cartográficos.

Con la adquisición de la categoría de villa, la situación del Valle de Oiartzun sufrirá una profunda transformación con respecto de tiempos anteriores. Errenteria se va a convertir en el núcleo privilegiado de la bahía y ello, amén de permitirle un mayor desarrollo, tuvo su traducción en diversas e intensas problemáticas. Por un lado, la que protagonizaron los pobladores del Valle de Oiartzun con respecto a los instalados en el lugar de Orereta. Hay que recordar que el Valle había sido la entidad jurídica que había mantenido la capitalidad económica, jurídica y administrativa con anterioridad, al menos desde inicios del siglo XIII. Alfonso VIII le concedió el Fuero de San Sebastián y se supone que la centralidad, probablemente recogiendo una tendencia asentada con anterioridad, quedaría en manos de Elizalde, barrio creado en torno a la iglesia de San Esteban. Ahí se reunirían los concejos y se adoptarían las principales decisiones, con la participación de las principales familias y linajes, parte de los cuales serían propietarios de ferrerías. Con el documento de 1320, no obstante, la relación entre el Valle y los pobladores de Orereta cambió radicalmente: la carta-puebla confería el protagonismo y la capitalidad a esos últimos, que a los ojos de los moradores del valle no dejaban de ser un pequeño barrio de reciente creación y jurisdiccionalmente dependiente. Este hecho debió provocar tempranas y duras protestas por parte del Valle que no tardaron en tener su reflejo documental. En este caso, por lo tanto, el conflicto era una pugna entre la antigua cabeza jurisdiccional, ubicada en el interior del valle y alejada unos pocos kilómetros de la bahía, con

---

(19) Cfr. MUNITA LOINAZ, J. A. “El original más antiguo del Archivo Municipal de Rentería: el privilegio rodado de Fernando III al concejo de Oyarzun (20.marzo.1237)”, *Bilduma* 2 (1988) 92 (67-105); RUIZ ARZALLUZ, I. “De *Oiasso* a *Huarcha*: testimonios sobre un puerto medieval en el Bidasoa”, *Príncipe de Viana*, 271 (2018) 505-526. Sobre ello hemos escrito algunas líneas en IRIXOA CORTÉS, I. “Gipuzkoa eta gaskoi hizkuntza...”, *op. cit.*, especialmente 49-53 y 77-85.

un recinto murado situado a orillas del mar y que desde 1320 se había alzado con el protagonismo y centralidad político-administrativa<sup>20</sup>.

En segundo lugar tendremos el enfrentamiento entre Erreterria y San Sebastián. Esta última, como principal población en el territorio guipuzcoano y con jurisdicción sobre tierras y aguas que daban a la bahía pasaitarra, vería en Erreterria a una seria competidora en el marco de un contexto económico-mercantil internacional de signo positivo.

Ambos conflictos tendrán lugar desde la práctica fundación de Villanueva de Oiartzun y se alargarán en el tiempo, especialmente el que tenga como protagonistas a San Sebastián y Erreterria. En este caso la población donostiarra logrará hacerse con importantes prerrogativas sobre la bahía, si bien Erreterria mantuvo una estrecha y marcada relación con el contexto marítimo a lo largo de la Historia<sup>21</sup>. Hay que destacar que esta pugna tuvo diversas vertientes, desde las físicas hasta las toponímicas. Hubo enfrentamientos armados y muertes, existió un conflicto en torno al nombre de la bahía (puerto de Oiartzun o puerto del Pasaje) que se saldó a favor de San Sebastián y su opción “pasaitarra”<sup>22</sup>, y también tuvo lugar una lucha de índole fiscal, en la que San Sebastián intentó, con anterioridad a 1338 y a lo largo del Trecientos

---

(20) La documentación puede verse en CRESPO RICO, M. A.; CRUZ MUNDEZ, J. R.; y GÓMEZ LAGO, J. M., *op. cit.*, y, recientemente, en VV. AA. *Documentación medieval del Archivo Municipal de Oiartzun. III. (1320-1520)*, San Sebastián 2013, Eusko Ikaskuntza. Cfr. también ELBERDIN, L., *op. cit.*; y TENA GARCÍA, M.<sup>a</sup> S., *op. cit.*

(21) Cfr. UNSAIN AZPIROZ, J. M.<sup>a</sup>, *op. cit.*, y GOIENETXE PATRÓN, E. *Pasaia atlántico: patrimonio marítimo*, Pasaia 2013, Ayuntamiento de Pasaia.

(22) En 1397, en la sentencia del pleito entre San Sebastián y Erreterria contra Hondarribia (CRESPO RICO, M. A.; CRUZ MUNDEZ, J. R.; y GÓMEZ LAGO, J. M., *op. cit.*, doc. 25), ya se indicaba que el río que iba desde el interior del territorio y que vertía sus aguas a la bahía (a Lezo) “*hera más nombrado por de Oyarçun que todos los otros*”. Si a fines del siglo XIII el nombre del puerto es Oiartzun, “Pasaje” hace su primera aparición en las primeras décadas del siglo XIV, en el Fuero de las Ferrerías concedido a Irun y a Oiartzun; significativamente, en el documento se le diferencia de Oiartzun. Ese texto es de 1328, apenas unos años después de la concesión de la carta-puebla, lo que atisba un comienzo de diferenciación de espacios y, seguramente, ciertos temores por parte de San Sebastián. Con todo, la lucha toponímica no pareció acentuarse hasta la década de 1370, coincidiendo con una época de mayores conflictos. En ocasiones se hablará de puerto de Oiartzun, otras del de Pasaje, otras de “*puerto del Pasaje llamado de Oyarçø*”, como puede verse en la sentencia en torno a la jurisdicción del puerto favorable a Erreterria y emitida por Enrique II en 1374 (*ibidem*, doc. 13). No obstante, dos años después, el mismo monarca, en sentencia fallada a favor de San Sebastián (*ibidem*, doc. 15), señalaba que el conflicto era “*por rasón del usamiento del puerto que disen de Oyarçø, que es entre las dichas villas*”.

...

(como en 1362), cobrar una serie de derechos a todos los barcos que entraban o salían de la bahía, independientemente de cuál fuese su procedencia<sup>23</sup>.

Toda esta dinámica tendrá su reflejo en múltiples aspectos: sociales, económicos, fiscales y, por supuesto, físicos. Así pues, el desarrollo de Errenteria también se trasladó a un plano material, a través de la mejora de las infraestructuras que abordasen de manera más eficaz la demanda generada por el trasiego comercial.

### 3. Emplazamiento marítimo-fluvial y preocupación urbanística

Antes de centrarnos en la construcción del muelle y en la descripción de las características del mismo, creemos que resulta interesante mostrar el tipo de entorno natural elegido para ello. Tener una idea del mismo puede ayudar a entender el porqué del tipo de infraestructura elegido, del modo en que se abordó su construcción y de la problemática que tendrá a lo largo de los años.

Desde la concesión de la carta-puebla y durante largos siglos, el núcleo urbano de Errenteria estuvo rodeado por agua en su mayor parte. Aunque hoy en día nos parezca una situación difícil de imaginar, la villa se ubicaba al fondo de la bahía, junto a la desembocadura del río Oiartzun, pero con el agua llamando a sus puertas. Debemos imaginarnos Errenteria como una pequeña península. Con esta localización, el agua de la pleamar rodeaba el recinto por

---

...

Aunque a lo largo de los siglos XIV y XV, e incluso comienzos del XVI, parece mantenerse esa diferenciación entre puerto de “Oiartzun” y puerto de “Pasaje”, desde mediados del XV ambos términos parecen emplearse como sinónimos y, en función de los intereses de una u otra población, predominar una u otra forma.

En cuanto a la etimología, siempre se ha mantenido un origen gascón, aunque en nuestra opinión, la adopción de “pasaje” (siempre en singular) no dejaría de reflejar el concepto (¿fiscal?) de paso que tenía la zona. En este sentido recuérdense los derechos de uso y explotación que tenían los vecinos de San Sebastián en el monte Jaizkibel todavía a fines del siglo XIV, para lo cual debían pasar al otro lado de la bahía (LARRAÑAGA ZULUETA, M.; y TAPIA RUBIO, I., *op. cit.*, doc. XXVI). En todo caso, la lucha toponímica entre San Sebastián y Errenteria es clara, lo que creemos que pone unos buenos cimientos y consistencia a la hipótesis que recientemente se ha planteado en torno a los nombres de Errenteria en su lucha contra Oiartzun y que pueden verse en ELBERDIN, L., *op. cit.*

(23) CRESPO RICO, M. A.; CRUZ MUNDEZ, J. R.; y GÓMEZ LAGO, J. M., *op. cit.*, docs. 4 y 13. La segunda intentona fiscal se inscribió en la reconstrucción de San Sebastián, incendiada en 1362. Significativamente, en dicho documento no se habla del puerto del “Pasaje” sino de carga y descarga en Villanueva de Oiartzun y de los “*mercaderos que vienen al dicho puerto [de Oiartzun] con las dichas mercaderías*”.

tres de sus flancos propiciando la navegación río arriba y el fondeamiento en las proximidades. En bajamar, por el contrario, sólo se podía navegar y fondear hasta donde el calado lo permitía. En nuestro caso, este hecho se circunscribía al cauce del río Oiartzun, ubicado al este, y al canal del arrabal, sito en el oeste; el resto quedaba reducido a fango y juncales. Erretería, pues, se localizaba en medio de un entorno rodeado de marisma.

La embarcaciones situadas dentro de la bahía, y siguiendo el agua camino de Erretería, se encontraban con el cabo de Matxingoa. Allí se ubicará el convento de Capuchinos a partir de 1617<sup>24</sup>. Poco más adelante, el cauce del río Oiartzun llegaba a un punto en el que se partía en dos. Esa zona era conocida como Itzieta (hoy Iztieta), literalmente “juncal”, y con el tiempo los terrenos se irán desecando al objeto de darles un uso agrícola más extensivo; una proceso que en un primer momento fue suscitado por iniciativas particulares pero que más adelante fue fomentado por el propio concejo.

El brazo que se abría a la izquierda constituía el cauce del Oiartzun y era recorrido por chalupas, alas, gabarras e incluso embarcaciones como pinazas. Era la ruta fluvial aprovechada tanto por los vecinos de Oiartzun como por las herrerías que se encontraban en el Valle para acarrear vena o descender diversos productos manufacturados<sup>25</sup>.

Por ese mismo canal y en frente del espacio urbano se encontraban los astilleros de Ugarritza<sup>26</sup>, cuya utilización es patente a lo largo del siglo XVI,

---

(24) Aunque el convenio y capitulado inicial para su instalación son de septiembre 1612, las obras no finalizaron hasta 5 años después. Cfr. AME, A-1-13, fols. 22 v.º-25 r.º y 208 r.º-v.º y más extensamente, AZCONA, T. de *Capuchinos en Rentería (1.612-1.837) y (1.958-1.983)*, San Sebastián 1983, Dr. Camino.

(25) Cfr. AME, A-1-3, fols. 64 r.º-v.º (s.d., julio de 1548). El 26 de septiembre de 1590 se acordaba limpiar el canal de Ugarritza, en parte porque “*seruirá para que mejor, con aguas bibas y muertas puedan subir las gabarras cargadas de bena para las herrerías d’esta villa y del balle de Oyarçun*” (AME, A-1-10, fol. 204 v.º). En julio de 1610, por ejemplo, se autorizaba poner butrinos de pesca en el río a condición de no causar “*estorbo a las gauarras ni barcos de seruiçio*” (AME, A-1-12, fol. 98 v.º).

(26) El nombre es muy significativo, pues, según el Orotariko Euskal Hiztegia, entre las acepciones de “uharritza” se encuentran la de vado, grava que las aguas vivas traen a las orillas de los arroyos o residuo que deja el agua a su paso. En la vecina Oiartzun, por ejemplo, la palabra la encontramos vinculada a vados donde no crecía la hierba y donde la extracción de arena era comunal y gratuita. Vid., al respecto, AMO, A-1-21-1, fols. 313 r.º-v.º (7 de septiembre de 1721) y 403 r.º-406 r.º (septiembre-noviembre de 1721) ó AMO, A-1-29-1, fols. 197 r.º-203 v.º (7 de julio de 1730). En la primera de las referencias puede leerse que “*es costumbre que qualquiera vecino del Valle tiene en los ‘ugarrizes’, en los parajes que no se haze yerua, licencia de poder sacar la arena que hubiere*”.

si bien para fines de esa centuria los barcos de mayor porte terminarán por construirse en Basanoaga<sup>27</sup>. La preocupación por mantener Ugarritza en condiciones fue patente y serán usuales las órdenes de limpieza de los canales. Al parecer, su cegamiento, así como el de las zanjas o retenes que iban junto a los caminos, provocaba que el agua se expandiese por una mayor superficie, inundando importantes extensiones; ejemplos de ello pueden constatarse en los años 1643 y 1662<sup>28</sup>.

Más allá de esas inundaciones, la limpieza de los canales también buscaba asegurar el desarrollo de una industria astillera que había adquirido una importancia notable. Incluso si entre 1617 y 1664 la actividad pasó por una fase delicada y de declive, la década de los 40 vio la construcción de varios pedidos regios y los vecinos de la villa seguían también interesados en el sector de la construcción naval<sup>29</sup>. Al fin y al cabo, el encenagamiento de los canales de la ría impedía la botadura de naos, independientemente de que la actividad pasase por épocas oscuras o doradas. En marzo de 1608, por ejemplo, se ordenaba “*desembarazar*” los maderos que se encontraban en el astillero de Ugarritza para que Gaspar de Ugarte pudiese fabricar un patache<sup>30</sup>. Así mismo, en 1610 era Fabián de Zuaznabar quien solicitaba al regimiento “*fauor y ayuda para el bote de su galeón para las primeras aguas bibas e que juntamente le presten las gauarras a donde se eche el lodo de la canal del muelle de la villa*”, obligándose a pagar de su propio bolsillo a los peones<sup>31</sup>.

Los vecinos de la villa no eran los únicos que tenían presente esa situación. Los de otras localidades como San Sebastián, tan enfrentada a Errenteria

---

(27) ODRIOZOLA OYARBIDE, L. “Construcción naval en Rentería: siglos XVI-XVIII”, en JIMÉNEZ DE ABERÁSTURI, J. C. (dir.), *op. cit.*, 111-120; Ídem “La construcción naval en Rentería: Una actividad económica de la Edad Moderna”, *Bilduma*, 11 (1997) 47-80; ÍDEM “La construcción naval en Gipuzkoa (siglos XVI-XVIII)”, *Itsas memoria*, 2 (1998) 93-146; ÍDEM “Ontzigitza / La industria de la construcción naval”, en UNSAIN AZPIROZ, J. M.<sup>a</sup> *Pasaia: Iraganaren oroigarria...*, *op. cit.*, 146-151; ÍDEM *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*, 2002, Diputación Foral de Gipuzkoa-Autoridad Portuaria de Pasajes.

(28) AME, A-1-19, fol. 46 r.º (25 de enero de 1662). El 24 de enero de 1643 se mandaba abrir las zanjas o canales que se habían cegado en Ugarritza, y que iban desde las escaleras de piedra que subían para Lezo hasta los juncales de abajo, al objeto de que hubiese paseo y camino en condiciones (AME, A-1-16, fol. 183 r.º).

(29) Vid. las obras de Lourdes ODRIOZOLA citadas en supra, nota 27.

(30) AME, A-1-12, fols. 20 r.º-v.º (18 de marzo de 1608).

(31) *Ibibem*, fol. 79 v.º.

en otras materias, y que construían naos en Ugarritza, eran perfectamente conscientes de ello, llegando a afirmar que un astillero con los canales en condiciones atraería a más constructores. El capitán Miguel de Bergara, apoyado en su reclamación por el alcalde donostiarrá, el mercader Martín de Arriola, así lo hacía constar en septiembre de 1590, mientras llevaba a cabo la construcción de una nao: “*para que (...) se pueda llevar con más facillidad [sic] al puerto del Pasaje, ynportaba que las canales por donde se avía de pasar se abriesen vn poco y se linpiasen, que con esto él y otras personas se animarían a hazer en el dicho estillero [de Ugarritza] la dicha su nao y otras*”<sup>32</sup>.

Resultó usual que las crecidas del río provocasen fuertes inundaciones y daños e incluso, como se recogía en junio de 1569, alteraciones en el propio cauce del río, cerrando canales empleados hasta aquel momento: “*la canal que va del astillero d’esta dicha villa al Pasaje estaba asý çerrado a causa que el albeo y madre del río que vaxa por la dicha canal ha dado a otra parte*”<sup>33</sup>. Así mismo, la paulatina sedimentación provocaba la creación de bancos de arena o “*playas*” que impedían también el correcto uso de la zona. El 11 de julio de 1584 se encargaba a Juan Sanz de Arbide que compareciese ante el alcalde de Oiartzun para tratar sobre las obras de limpieza del canal, pues sobre el puente del río mayor se había formado una playa y banco de arena que impedía el paso a las gabarras cargadas con vena<sup>34</sup>.

Parte de estos acontecimientos eran provocados por agentes naturales, pero no todos tuvieron ese carácter; otras veces eran las intervenciones antrópicas las que causaban cambios significativos en la geografía hídrica de la zona. En agosto de 1580, por ejemplo, se acordaba notificar a Martina de Berrobi que retirase a su costa un pedazo de tierra y lodo que se tiró al canal al tiempo de botar una gabarra<sup>35</sup>. Otras veces esta alteración venía provo-

---

(32) AME, A-1-10, fol. 204 v.º Otro dato sobre la limpieza de las sangraderas de Ugarritza puede verse en la reunión del 28 de enero de 1604 (AME, A-1-11, fol. 33 v.º).

(33) AME, A-1-9, fol. 136 v.º.

(34) AME, A-1-10, fol. 150 v.º: “*convenía se reparase porque no podrán pasar las gabarras cargadas de bena*”. Cfr. también las declaraciones hechas unos años antes, en julio de 1571, donde la razón para levantar una pared en el muelle y cay de la villa, se basaba en que “*el agoa que cae de los molinos llamados de Alçate va a dar al terraplano que está en el dicho cay e canal y ronpido aquel, aze bancos*” (AME, A-1-9, fol. 195 v.º, el subrayado es nuestro). Datos sobre inundaciones o riadas, acaecidas en 1690, 1698 ó 1702, pueden verse en AME, A-1-21, fols. 169 r.º, 172 v.º y 247 r.º; AME, A-1-22, fol. 348 v.º; y AME, A-1-25, fol. 58 r.º.

(35) “*avian cortado vn recuesto juncto a la canal y la tierra que avian sacado han echado a la mar e a la canal donde con tanta costa la villa linpiada [sic]*” (AME, A-1-10, fol. 38 v.º).

cada por el cierre de sangraderas o canales de los arroyos y riachuelos que daban a los canales de la villa. Estas actuaciones no se circunscribían al marco geofísico, también tenían consecuencias sobre la salud de los vecinos. No en vano, esos cierres impedían que el agua corriese como lo hacía habitualmente, lo que generaba balsas, ciénagas o piélagos, con la consiguiente proliferación de enfermedades<sup>36</sup>.

### Imagen 2

*Errenteria hacia 1890. A pesar de la construcción del ferrocarril, todavía se aprecia perfectamente la existencia del canal del arrabal*



Fuente: AMErrenteria, D-1-5-1. Agradecemos al Archivo Municipal y a su técnico, Leonor García, las facilidades dadas para la publicación. Para la datación del plano, cfr. BARCENILLA, M. A., *op. cit.*, 178.

(36) Aunque el ejemplo encontrado se refiere a la zona del cay o muelle. Era el 20 de octubre de 1557 y se hablaba “*que a causa de la tierra huerta qu’el conçejo d’esta dicha villa vendió a Miguel de Yrançu, veçino d’ella, atiente al cay de la villa, y por aver él çerrado la sangradera de donde estaba y sa[llía] el agoa que daba en la caba d’esta dicha villa, estaba echo vn piélago, a causa del qual y no poder correr el agua a su madre, podía recreçer enfermedades e demás d’ello biene otro daño e ynconbenientes [sic]”* (AME, A-1-3, fol. 91 r.º).

Esta parte del canal estaba también atravesada por diversos puentes como el de Agorreta, que más de una vez fue dañado por el río. También se instalaron instrumentales pesqueros como nasas, cuya ubicación, con la ocupación de un importante ancho de la ría, provocó más de una queja<sup>37</sup>.

Al igual que en Itzieta, esta zona de Ugarritza también sufrió los efectos de la desecación intencionada para crear prados y terrenos destinados a la ganadería y agricultura. Ya en 1610 se hablaba de los “*prados*” de Ugarritza, y sabemos que en aquel lugar pastaban cabalgaduras<sup>38</sup>. Por su parte, las huertas y plantíos de árboles ya están documentados a mediados del XVI, en junio de 1616 se mencionan los juncales donde había huertas y ya para fines de esa centuria, en septiembre de 1699, se aceptó la propuesta presentada por un vecino de la villa para reducir a sembrado el partido de Ugarritza. El objetivo era destinar el lugar a la plantación de grano, siguiendo el ejemplo de Hondarribia e Irun con respecto de sus juncales, y hacer frente a la escasez de dicho producto<sup>39</sup>.

Frente a Ugarritza, en la parte derecha de la villa, se encontraba el canal que terminaba en la plaza del arrabal de la villa, que constituye nuestro objeto de estudio. Era otro de los puntos empleados para la carga y descarga de productos. De hecho, y a falta de una mayor investigación, el emplazamiento preferente para la lonja se encontraba en esa zona<sup>40</sup>.

Esta parte del canal tenía a su orilla derecha (vista desde la entrada de la bahía) el famoso muelle, que se iniciaba en la península de Matxingoa. En los siglos medievales los navíos de mayor porte seguramente tuvieron la ocasión

---

(37) Los datos son tardíos, desde 1697 (AME, A-1-22, fols. 302 r.º-303 v.º y 304 r.º). El caso más significativo fue el de Juan López de Portu, quien, en 1700, logró la licencia para instalar nasas, logrando su arrendamiento por espacio de 10 años. Vid AME, A-1-24, fol. 120 r.º. La ubicación de dicho instrumental no debió ser muy ortodoxa pues Oiartzun decidió en julio de 1701 escribir a Erreterria por los años que provocaba (AMO, A-1-11-1, fols. 183 r.º-185 v.º y 192 r.º-v.º).

(38) Cfr. la solicitud de Domingo de Zamudio para expulsar de aquel lugar a la yegua de Domingo de Iereta, argumentando cometer daños en las cabalgaduras del resto de los vecinos que se encontraban allí (AME, A-1-12, fol. 107 v.º).

(39) AME, A-1-23, fols. 107 v.º-108 r.º.

(40) A pesar de la idea general que se ha mantenido hasta el momento, los datos que disponemos apuntan a que el establecimiento, lejos de constituir un edificio construido por el gobierno local, estuvo instalado en las casas de los arrendatarios. Los inmuebles generalmente se ubicaban cerca de la puerta que daba al arrabal, aunque en ocasiones también se emplearon edificios situados en otros puntos de la villa. Vid. infra, nota 65.

de atracar allí y desde aquí, a través de chalupas, gabarras, alas y demás embarcaciones de pequeño calado, aprovechando las vías fluviales, las mercancías subían y bajaban hacia el recinto murado. La vía terrestre (en carros y mulos) haría su aparición más tarde. Con posterioridad, y ya para la segunda mitad del siglo XVI e inicios del XVII, la colmatación de la bahía impedía que los grandes navíos llegasen hasta allí<sup>41</sup>. Aun así, en la zona se establecieron amarraderos naturales de pequeñas embarcaciones como naos y bateles, formados por robles, como los que se ordenó plantar en 1564<sup>42</sup>.

Como recogeremos más adelante, el muelle fue ampliándose a lo largo de las décadas e inicialmente el lugar donde se iniciaba, en vez de ser Matxingoa, era cerca de la casa de Alaberga. Allí pareció existir un embarcadero y un lugar para el almacenamiento de madera. En 1549, por ejemplo, Esteban de Urnieta, vecino de Hondarribia, fletaba su pinaza a su convecino Tomás de Casanueva, para que “*vaya al río de Rentería, delante de la casa de Alaberga*” y tomase hasta 160 quintales de hierro, con los cuales ir a Bilbao<sup>43</sup>.

Este canal era natural y recibía las aguas de diversos arroyos de la zona. Finalizaba casi a las puertas mismas de la villa y conformaba una zona de menor peligro que la del otro lado; tal y como hemos apuntado, esta última quedaba a merced de las mareas pero, sobre todo, del cauce principal del río Oiartzun. Probablemente esta situación menos expuesta llevó a que la zona se emplease para dar respuesta a la expansión urbanística de la villa.

---

(41) Según el informe del capitán Diego de Villalobos, de 1617, el lugar (no libre de complicaciones) se situaría frente al palacio de Villaviciosa. GOIENETXE PATRÓN, R. “El informe Villalobos...”, *op. cit.*, 432.

(42) Se ordenaba al guardamonte Martín Pérez de Gaztelu que plantase robles en la punta de Matxingoa para que las naos y bateles pudiesen amarrarse: “*en la punta de Machingoa se pusiesen en la orilla [del agoa?] cierta cantidad de robles para que las naos y bachilles [sic] que allá se pusiesen y bienesen a posar se amarrasen con los dichos robles (...) se pusiese en la dicha orilla en dos endarras lo que bien le pareciere*” (AME, A-1-8, fol. 124 v.º). Casi medio siglo después, en 1608, se hablaba del apresamiento, por parte de San Sebastián, de un bajel francés cargado de cáñamo que se encontraba en Matxingoa (AME, A-1-12, fols. 22 v.º-23 r.º; reuniones del 4 y 6 de mayo).

(43) AHPG-GPAH 3/3357, fol. 38 r.º. Agradecemos a Ramón Martín Suquía, técnico del archivo, la comunicación del dato. El embarcadero no dejará de usarse hasta, por lo menos, inicios del XIX. Las obras de reparación de 1815 ya se hacían eco de desmoronamiento de distintas partes, entre otras, “*debajo de Alaberga, donde amarran los barcos*” (AHPG-GPAH 3/2608, fol. 216 r.º).

En esos terrenos se ubicará el Arrabal por excelencia, el de la ermita de la Magdalena, de ahí que se le conozca como el canal del Arrabal. Así mismo, no será rara la mención a la construcción de casas o casillas a lo largo del canal, junto al muelle o “cay”, como la que pretendía levantar una mujer llamada Gracia a inicios de 1539, las que querían llevar a cabo de Esteban de Gabiria y Pedro de Sableo a mediados de 1547 o la casa que quería cubrir el cantero Miguel de Hernialde<sup>44</sup>; edificaciones que el concejo intentó evitar y mandó derribar. Para realizar esas intervenciones había que contar con licencia del gobierno y, además, la mínima intervención en esos terrenos era vigilada por el concejo. En junio de 1541, por ejemplo, Ana de Izagirre solicitaba que el concejo fuese a ver una huerta suya que tenía junto al “cay”, ya que quería hacer una obra en su tierra<sup>45</sup>.

El “cay” era un importante elemento de la villa, de ahí los intentos para su máxima conservación. Amén de las disposiciones por parte del concejo local, otra serie de mandamientos y normas provinciales también se hicieron eco de ciertas problemáticas que se originaban en relación al mantenimiento de esas infraestructuras. En este sentido, y aunque se trataba de disposiciones emitidas por instancias superiores, debemos hablar de las medidas que delimitaban la anchura de los terrenos ubicados junto a calzadas y muelles. Dichas actuaciones arrebatában espacio a las vías de comunicación, al objeto de ganar más terreno. La necesidad de reglamentar este aspecto se debía, como es lógico, a que no siempre se respetaron estas disposiciones. Miguel de Hernialde fue uno de los transgresores de la normativa, pues en julio de 1547 se le ordenaba cumplir las disposiciones provinciales de edificación y que la casilla que edificaba “*en el caye [sic] de hazia el arrabal*” no tuviese una anchura mayor de 12 codos (unos 5 metros), pues darle una mayor amplitud iba en perjuicio del canal, cay y camino. El mandamiento no se circunscribía a él ya que se aprovechó también para ordenar lo mismo respecto “*a todos los que tienen casas e huertas y suelos de casas junto a los caminos reales e públicos y puertos y cays*”<sup>46</sup>.

---

(44) Respectivamente, AME, A-1-3, fol. 1 v.º; AME, A-1-4, fols. 115 r.º-v.º, 118 r.º y 123 v.º.

(45) AME, A-1-5, fols. 125 v.º-126 r.º.

(46) AME, A-1-3, fol. 120 v.º (1 de julio). Cfr. *ibidem*, fol. 118 r.º, donde en la reunión del 8 de junio se ordenaba “*que de las tierras que tienen los particulares en las orillas de la dicha canal e cays se tome toda la cantidad de tierra que conviene al dicho concejo para ensanchar los dichos cays*”.

Este contexto se enmarcaba dentro de una coyuntura expansiva. Desde el último cuarto del siglo XV la villa estaba conociendo una época de desarrollo económico. Esta situación tendió a consolidarse y aumentar para fines de la década 1560, no tanto por las campañas pesqueras de Terranova sino por las Indias. Prueba de ello es que el regimiento aplicó la tradicional limosna sobre las ganancias obtenidas en el mar a los trayectos que “*de pocos años a esta parte han comenzado a nabegar a las Yndias*”<sup>47</sup>. Asegurar esos beneficios revertiría positivamente en la economía de la villa y por consiguiente, la mejora de las infraestructuras vinculadas a ese mundo era fundamental. Ello se tradujo en una mayor preocupación urbanística, con iniciativas que dotarían a la villa de elementos o mejoras que le darían una mejor imagen y, por consiguiente, más fama y honor<sup>48</sup>.

Los primeros trabajos de reconstrucción y ensanche del núcleo urbano que tenemos constatados explícitamente, sin embargo, vinieron motivados por un contexto menos halagüeño, pues se plantearon a resultados del ataque francés de 1476 que produjo graves daños. En agosto de 1479 el concejo de Errenteria mostraba su interés por reconstruir el recinto murado “*e faser en ella casas e la ensanchar e acreçentar el seyno e edifiçios e reparos d’ella*”, solicitando a los monarcas poder tomar algunos “*prados e juncares que están çerca de la dicha villa que son comunes de la dicha villa e de la tierra de Oyarçun*”<sup>49</sup>. En 1494, debido a los debates que se habían suscitado en nuestra villa, los reyes comisionaban al corregidor y a Juan de Gamboa, alcaide de Hondarribia y capitán general de la Provincia, para estudiar por dónde debían ensancharse las murallas; un hecho que se enmarcaba no sólo en la propia reconstrucción de la villa, sino en un plan de fortificación y mejora de las defensas de las villas fronterizas de Gipuzkoa<sup>50</sup>.

---

(47) AME, A-1-9, fol. 136 v.º (28 de junio de 1569). Se decidió que pagarían un 2 % del beneficio, como lo habían hecho de tiempo inmemorial las naves que iban a Levante y Poniente (*ibidem*, fols. 138r.º-v.º).

(48) Al respecto, aunque centrado en época medieval, BONACHÍA HERNANDO, J. A. “‘Más honrada que ciudad de mis reinos’. La nobleza y el honor en el imaginario urbano (Burgos en la Baja Edad Media)”, en BONACHÍA HERNANDO, J. A. (coord.) *La ciudad medieval. Aspectos de la vida urbana en la Castilla bajomedieval*, Valladolid 1994, Universidad de Valladolid, 169-212.

(49) AGS. RGS. 1479-VIII, fol. 21 (Trujillo, 21 de agosto).

(50) CRESPO RICO, M. A.; CRUZ MUNDET, J. R.; y GÓMEZ LAGO, J. M. *Colección documental del Archivo Municipal de Rentería. Tomo II (1470-1500)*, San Sebastián 1997, Eusko

Con todo, las transformaciones urbanísticas no se dieron exclusivamente a causa de episodios bélicos y en el fondo subyacía el propio desarrollo económico y demográfico de la villa. De hecho, el documento de 1494 reflejaba también el éxito de la reconstrucción, pues indicaba que “*la dicha villa de Villanueva de Oyarçun se ha poblado de manera que es menester acrecerse la çerca de la villa*”. El recinto murado anterior no era suficiente para la nueva población asentada y permite colegir que se había originado un importante ascenso demográfico que parecía haber sobrepasado las estimaciones iniciales. Esta tendencia se acentuó con el tiempo. Las primeras décadas del Quinientos, a pesar de los acontecimientos bélicos, fueron positivas desde el punto de vista demográfico. La formación de los arrabales suponía una oportunidad de expansión urbanística frente a un recinto cercado por las murallas. Así, en agosto de 1535 un concejo general acordó comprar parte de las tierras sitas en el campo de la Magdalena para edificar casas y ubicar diversos talleres<sup>51</sup>.

Una de las grandes preocupaciones, como se ha visto, resultaba ser la limpieza de la bahía o de los diversos canales de ríos y arroyos que desembocaban en ella, al menos en la jurisdicción que a Errenteria le correspondía. El paulatino proceso de colmatación (por causas naturales y antrópicas), terminará configurando una bahía muy diferente, pero el concejo de la villa no cejó en su empeño. Las consecuencias de las mareas eran lógicas, pues los terrenos inmediatos a las murallas estaban formados por marismas. En 1535 Juan Zuri de Zubieta reclamaba la actuación del concejo debido a la entrada del agua en las calles de la villa; al parecer,

---

...

Ikaskuntza, doc. 84. Los planes que se pensaban llevar a cabo para San Sebastián y Pasai San Pedro pueden verse en IRIXOA CORTÉS, I. *Pasaia: orígenes (siglos XIV-XVI)*, Pasaia 2009, Ayuntamiento de Pasaia, 101, e IRIXOA CORTÉS, I. *Documentación medieval de los archivos municipales de Lezo (1470) y Pasaia (1361-1520)*, San Sebastián 2009, Eusko Ikaskuntza, doc. 47. La relación general que recoge las mejoras de las localidades guipuzcoanas puede verse en AGS. Cámara de Castilla. Libros de Cédulas, 2-2, 69. Cfr. AGS. RGS. 1496-VIII, fol. 6 (Laredo, 26 de agosto), donde los monarcas hablan de “*vna carta e prouisión nuestra a todas las villas e lugares de la costa de la mar d’esta Prouincia de Guipúzcoa que dentro de çierto tiempo renovasen e fisiesen los muros e baluartes e otros reparos neçesarios, cada vno en su juridiçión*”.

(51) AME, A-1-4, fols. 89 r.º-90 v.º (10 de agosto de 1535).

amén del consiguiente perjuicio para la calle, había originado daños en los cimientos de la torre del campanario de la iglesia<sup>52</sup>.

Los acuerdos tomados por el regimiento de Errenteria buscaban impedir que la gente arrojase basura, inmundicias, grasas y árboles o piedras empleados como lastres para equilibrar los barcos<sup>53</sup>. Desde un primer momento los diversos mandatos, tanto emitidos a vecinos de nuestra villa como a comerciantes, mercaderes y transportistas, iban dirigidos a retirar el lastre echado desde sus naos, piedras e incluso barcos abandonados<sup>54</sup>. El trájín de personas, embarcaciones y mercancías derivaba numerosas veces en espacios sucios y llenos de basura o desperdicios, en especial aquellos materiales empleados para el lastre o maderas. No es extraño, pues, que a lo largo de toda nuestra etapa se repitan palabras como:

“que ningunas personas no hechen ningunas piedras ni maderas al cay y muelle d’esta dicha villa, en espeçial a los lugares donde se ha de hazer la carga y descarga, así de barriquería como de otras qualesquier mercaderías, y las que tubieren en el dicho muelle algunas piedras e maderas (...) las saquen a su costa”<sup>55</sup>.

Para su limpieza, Errenteria recurrió en ocasiones a manos extranjeras. En septiembre de 1535, por ejemplo, el regimiento tomaba la decisión de escribir y encargar a su alcalde Onofre de Isasti, que se encontraba en Flandes, apalabrar, contratar y traer de allí “*vn maestro para abrir la canal, ygoalado por vn año e las herramientas que neçesarias les pareçiere, e que benidos,*

---

(52) IRIJOA CORTÉS, I.; y MARTÍN SÁNCHEZ, D. *Errenteria a inicios de la Edad Moderna 1495-1544*, Errenteria 2012, Ayuntamiento de Errenteria, 61-62 (<https://static.errenteria.eus/web/eu/herria/artxiboa/monografiak/09EdadModerna/EdadModerna.pdf>; último acceso 30-12-2019).

(53) Cfr. GOIENETXE PATRÓN, R. “El informe Villalobos...”, *op. cit.*

(54) Como el emitido contra Guillén de Lezo en julio de 1535 para que retirase el lastre que trajo su nao de Bristol (AME, A-1-4, fols. 86 r.º-v.º). Existen otros ejemplos relacionados con la limpieza y lastres. El 13 de mayo de 1524, por ejemplo, se mandaba al mercader bilbaíno San Juan de Erquinigo y a los hermanos Martín y Pedro de La Rentería quitar el lastre que habían echado en Alaberga (AME, A-1-2, fol. 90 v.º); el mismo día San Juan de Erquinigo era requerido para retirar su nao y lo mismo se había ordenado a Gabriel de Isasti el 29 de abril de 1523 (respectivamente, AME, A-1-2, fols. 90 v.º y 34 v.º-35 r.º); el 4 de mayo de 1524, por su parte, se ordenaba sacar la piedra que se encontraba en el canal del arrabal (AME, A-1-2, fol. 87 v.º); finalmente, el 25 de febrero de 1534 el regimiento mandaba a todos los maestros de naos, que acudiesen ante ellos para dar cuenta de dónde echaban el lastre (AME, A-1-4, fol. 22 r.º).

(55) AME, A-1-9, fol. 8 v.º (31 de enero de 1565).

*sus mercedes pagarían el coste*<sup>56</sup>. Por su parte, las obras para terraplenar la pared del muelle de la pared del muelle objeto de estudio, en diciembre de 1586 se le encargaron al vascofrancés Juanes de Ezpeleta<sup>57</sup>.

#### 4. El muelle del arrabal

Ser una villa marítima desde tiempos tempranos tuvo su reflejo en las actividades económicas de los vecinos de Errenteria y éstos se involucraron, de una u otra manera, en el comercio marítimo internacional. A falta de mayores datos, la presencia explícita de barcos y/o vecinos de La Rentería o Villanueva de Oiartzun en ese ámbito no es posible identificarla hasta fines del siglo XIV o inicios del siglo XV, pero no cabe duda que se acentuará con el tiempo y tendrá un papel relevante en unas pocas décadas. Si en 1403 un navío de la localidad que transportaba productos de mercaderes navarros fue atacado por ingleses en las costas británicas, para mediados del XV los vecinos de la villa aparecen como asiduos visitantes de Bristol, con quien, según la documentación de mediados del XVI, existía una relación de “hermandad”. Así mismo, también los veremos en Irlanda, Italia y el Norte de África<sup>58</sup>.

---

(56) AME, A-1-4, fols. 95 r.º-96 r.º (22 y 30 de septiembre). No sabemos si al final se contrataron o no, pero el 9 de julio de 1539 ya surgieron nuevas quejas por “*la falta que ay en la canal que nuevamente se abrió porque por non haser los maestros como heran obligados, se avia henchido de tierra*” (AME, A-1-3, fols. 23 r.º-24 r.º). Por su parte, los maestros albañiles de la costa cantábrica también tenían su relevancia: los ingleses solicitaron su presencia para hacer uno de los muelles de Dover; una misión de búsqueda que se encomendó a Thomas Barcot, mercader de Bristol y vecino de Errenteria. Vid. SANTOYO, J. C. “De crónicas y tiempos británicos. Historia de una expedición militar inglesa en Guipúzcoa (Junio-octubre de 1512)”, *BEHSS*, 8 (1974) 62-63 (3-71).

(57) AME, A-1-10, fol. 145 v.º.

(58) IRIJOA CORTÉS, I.; y MARTÍN SÁNCHEZ, D., op., cit., 368 y IRIJOA CORTÉS, I.; y MARTÍN SÁNCHEZ, D. “Errenteria a inicios del siglo XVI: comercio y sociedad”, *Bilduma*, 24 (2012) 84 (número monográfico) (accesible también en: <https://errenteria.eus/herria/udal-argitalpenak/revista-bilduma/24-zk-2012/>; último acceso: 30-12-2019).

Ciertamente la estrecha relación entre Errenteria y Bristol ha sido pocas veces puesta en relevancia por la historiografía local (no así la inglesa), pero los datos hablan por sí solos. Al respecto, cfr. el precedente establecido en JIMENEZ DE ABERASTURI, J. C. (dir.) *Historia de Rentería*, Errenteria 1996, Ayuntamiento de Errenteria, 91 y ya más extensamente, BARRIO OLANO, M.; y BERESAIN SALVARREDI, I. (eds.) *El retablo de la Coronación de la Virgen. Parroquia de la Asunción de Errenteria*, San Sebastián 2014, Diputación Foral de Gipuzkoa; GOIENETXE PATRÓN, E. *Pasaia atlántico...*, op. cit., 22-27; IRIXOA CORTÉS, I.

...

Este desarrollo tuvo su trascendencia a escala local y física. Así, la mejora de infraestructuras para la correcta carga, descarga y almacenaje de mercancías o para acoger y atender a la demanda de alojamiento, descanso y comida de transportistas, mareantes y mercaderes debió ser una realidad. Desgraciadamente, la situación fronteriza de la villa, cuya influencia pareció notarse desde los primeros tiempos de la existencia del núcleo, provocó secuelas devastadoras, entre las que destacarán los incendios provocados por ataques franceses en 1476, 1512 y 1638. La consecuencia de todos ellos, especialmente los dos segundos, fue un intenso proceso de reconstrucción del recinto murado. Ello provocó que los mayores esfuerzos se encaminasen a otra serie de elementos urbanísticos, pero también es lógico pensar que en esas circunstancias se planteasen ciertas mejoras en otras las infraestructuras existentes con anterioridad, como podían ser los muelles.

Quizás aprovechando las circunstancias del ataque de 1476, Errenteria ya empezó a plantearse ciertas cuestiones, aunque lo cierto es que hasta aquel momento, e incluso un par de décadas después, los equipamientos portuarios que poseía la villa debieron resultar sumamente modestos, o al menos de una envergadura discreta, que no requerían excesivos gastos, en una línea parecida a la que puede verse en múltiples lugares de la cornisa cantábrica<sup>59</sup>. Debemos subrayar que la existencia de una importante actividad mercantil marítima o astillera no llevó aparejado un temprano desarrollo y construc-

...

“Atzerritarrak Erdi Aro amaieran...”, *op. cit.*; IRIJOA CORTÉS, I.; y MARTÍN SÁNCHEZ, D. *Errenteria a inicios de la Edad Moderna...*, *op. cit.*, 355-361 y 471-477; IRIJOA CORTÉS, I.; y MARTÍN SÁNCHEZ, D. “Errenteria a inicios del siglo XVI...”, *op. cit.*, 76-80 y 104-108. Desde el punto de vista de las fuentes inglesas, CARUS WILSON, E. M. *The Overseas trade of Bristol in the Later Middle Ages*, Nueva York 1967, Barnes & Noble (ed. estadounidense del trabajo publicado en 1937); CHILDS, W. R. *Anglo-Castilian Trade in the later Middle Ages*, Manchester 1978, Manchester University Press; CHILDS, W. R. “Commercial relations between the Basque Provinces and England in the Later Middle Ages, c. 1200-c. 1500”, *Itsas Memoria* 4 (2003) 255-264; CHILDS, W. R. *Trade and shipping in the Medieval West: Portugal, Castile and England*, Porto 2013, Fédération Internationale des Instituts d’Études Médiévales; FLAVIN, S.; y JONES, E. T. (eds.) *Bristol’s trade with Ireland and the continent (1503-1601)*, Bristol 2009, Bristol Record Society; VANES, J. (ed.) *The Ledger of John Smythe (1538-1550)*, Bristol 1975, Bristol Record Society; VANES, J. (ed.) *Documents illustrating the overseas trade of Bristol in the Sixteenth Century*, Bristol 1979, Bristol Record Society.

(59) SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., *op. cit.* La población guipuzcoana de Getaria, por ejemplo, generó bastante documentación sobre el tema entre 1479 y 1495. Vid., por ejemplo, AGS. RGS. 1479-VII, fol. 63; 1480-V, fol. 151; 1483-XII, fol. 10; 1487-IV, fol. 69; 1487-IX, fol. 186; 1495-III, fol. 457; 1495-X, fol. 220.

ción de importantes, sólidas e imponentes infraestructuras<sup>60</sup>. Algo que parece extraño a nuestros ojos no lo era en aquellas épocas, incluso en ciudades como Barcelona o Sevilla; esta última, por ejemplo, no dispuso de muelle hasta inicios del siglo XV<sup>61</sup>. Con todo, resulta evidente que el desarrollo económico y las necesidades derivadas de él, requirieron una serie de adecuaciones y respuestas a una fase expansiva, también en nuestra villa.

A partir de 1495 la realidad medieval ya se mostraba desfasada, incapaz de hacer frente a las nuevas demandas. En julio de ese año tenemos un primer documento regio que se hacía eco de las peticiones de la villa:

“...que a la dicha villa vienen muchos estrangeros e trabantes e por non aver muelle en el puerto de la dicha villa para la carga e descarga, que los dichos trabantes reçiben grand anno, lo qual non se podría faser syn grand costa. E supliconos (...) les mandásemos dar liçençia para faser el dicho muelle e que podiesen echar a cada meraduría que al dicho puerto veniere çierta ynpusyçión, la que justa fuese, por manera qu’el dicho muelle fuese reparado e los trabantes non reçeviousen fatyga, e porque ay asý mesmo mucha neçesidad de lonja para la guarda de las mercaderías, nos suplicaron les mandásemos dar liçençia para la faser poniendo ynpusyçión sobre las dichas mercaderías...”<sup>62</sup>.

---

(60) Ya incidía sobre ello ODRIOZOLA OYARBIDE, L. “La construcción naval en Rentería: Una actividad económica de la Edad Moderna”, *Bilduma*, 11 (1997) 48 (47-80). Vid. también, GOIENETXE PATRÓN, E. *Pasaia atlántico...*, *op. cit.*, 48 y ss.

(61) Cfr. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, M.; y BELLO LEÓN, J. M. “El puerto de Sevilla en la Baja Edad Media (siglos XIII-XV)”, en ABULAFIA, D.; y GARÍ, B. *En las costas del Mediterráneo Occidental. Las ciudades de la Península Ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, Barcelona 1996, Omega, 217-218 (213-241); VIGO TRASANCOS, A. “Al abrigo de la naturaleza. Los puertos gallegos y sus infraestructuras en el horizonte de las guerras noratlánticas (1580-1639)”, en GARCÍA HURTADO, M.-R.; y REY CASTELO, O. (eds.), *op. cit.*, 199 (197-217). Para el caso de las poblaciones del Cantábrico, vid. SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., *op. cit.*, y SOLÓRZANO TELECHEA, J. A.; y AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, J., *op. cit.* Algunos apuntes sobre la Galicia medieval pueden verse en FERREIRA PRIEGUE, E., *op. cit.*, 118-122.

(62) AGS. RGS, 1495-VII, fol. 53. Que los primeros datos respecto de la mejora de los muelles sean en 1495 no es un asunto gratuito. Esa fecha conoció la definitiva separación política entre Erreterria y el valle de Oiartzun, aspecto cuya trascendencia fue más allá, hasta el hasta el punto que podemos decir que ese será el verdadero comienzo de la Modernidad en Erreterria.

Año y medio más tarde, en julio de 1497, las solicitudes eran muy parecidas<sup>63</sup>. La villa, al igual que otras muchas de sus colegas cantábricas, buscaba urgentemente una serie de mecanismos para poder abordar obras de reparo y edificación de unas infraestructuras que pudiesen facilitar y atender al trasiego mercantil que venía despuntando<sup>64</sup>. Así pues, muelles y lonja constituían elementos indispensables para hacer frente a una situación que se había transformado desde la instalación de aquella rentería a fines del siglo XIII<sup>65</sup>.

(63) “*que en el puerto de la dicha villa entresan (?) muchas naos e otras fustas cargadas de mercaderías e otras salen cargadas de la dicha villa; e que a cabsa que en el muelle del dicho puerto de la dicha villa no estaua tan bien fecho nin reparado como deue, se pierden e dannan en el dicho puerto muchas mercaderías; e asý mismo, quanto la mar creçe entra el agua en la dicha villa e faze algunos dannos en las casas d’ella; e asý mismo, a cabsa que en la dicha villa non ay loja en que esté el peso en que se pesar las mercaderías que se venden e conpran en la dicha villa, los mercaderes e tratantes que yban a ella a comprar e vender resçiben muchos fraudes e engannos e colupçiones porque cada vn vezino de la dicha villa tiene dos pesos, vno con que conpran e otro con que benden, e que a nos se recresçe deseruiçio e nuestras rentas reales son menoscabadas. Por ende, que nos suplicauan e pedían por merçed que mandásemos qu’el dicho muelle se reparase e adobase de manera que todos los mercaderes trabantes pudiesen descargar en él seguramente sus mercaderías como la creçiente de la dicha mar non fiesise mal nin danno en la dicha villa e casas d’ella, e que asý mismo mandásemos haser vna loja donde estubiese peso en que se pesasen todas las mercaderías que en ella se conprasen e vendiesen e que ninguno tebiese [sic] en su casa peso para pesar las dichas mercaderías; e porque la dicha villa non tenia con qué lo haser nin reparar, le mandásemos dar liçençia e facultad para que de todas las mercaderías que en el dicho muelle e loja se descargasen e pesasen e conprasen e vendiesen, pudiesen leuar los derechos que se lleuan e cogen en el muelle loja de la villa de Sant Sauastián de las mercaderías que en ella se descargan e pesan e conpran e venden, por el aranzel que la dicha villa lo lleua...*” (AGS. RGS. 1497-II, fol. 167; CRESPO RICO, M. A.; CRUZ MUNDET, J. R.; y GÓMEZ LAGO, J. M. *Colección documental... Rentería. Tomo II (1470-1500), op. cit.*, doc. 92). Vid. también, GAMÓN, J. I., *op. cit.*, 360-361 y 376-377.

(64) Al igual que en otros asuntos como las ordenanzas electorales o movimientos del Común, parece existir un discurso muy parecido en las reclamaciones que las distintas poblaciones hacían a los monarcas. En consonancia con Erretereria, pueden verse las palabras empleadas por Bermeo en 1489 para la construcción del muelle. Vid. SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., *op. cit.*, 80.

(65) Ciertamente los asuntos relacionados con la lonja son más proclives al análisis, debido sobre todo a su trascendencia financiera. Sin embargo, también resulta muy interesante abordar los avatares del muelle. Primero, porque es un elemento más desconocido y apenas citado, incluso en las últimas investigaciones sobre la villa. En segundo lugar, desde el punto de vista patrimonial y simbólico es un elemento mucho más espectacular.

Precisamente en relación a la lonja, los últimos descubrimientos están deparando noticias tan interesantes como desconcertantes, al menos con respecto a la interpretación que se tenía hasta

...

En este contexto, el “cay” o muelle era sin duda, un lugar de carga y descarga, aunque no era el único. En primer lugar, porque el concepto de “cay” no se circunscribía a la infraestructura que estudiamos; al contrario, se extendía también a los pequeños embarcaderos que podían existir en otros lugares, incluyendo aquellos privados o pertenecientes a casas de diversos habitantes. Parte de ellos parecían ubicarse en una de las puertas de la villa, la que daba al norte y conocida como la puerta del Pasaje o de Abajo. En 1532 el concejo vendió unos montes al objeto de pagar a Rechart de Sarasti y a Juan de Escalante lo que les debían por las obras del “cay” concejil que habían hecho en esa zona<sup>66</sup> y siete años más tarde, el 3 de diciembre de 1539, se dio poder a varios vecinos de la villa para que se informasen sobre los gastos producidos en la construcción de “cays” y muelles<sup>67</sup>. Durante 1540 hubo una serie de reuniones con respecto al derribo del cay nuevo que había comenzado a levantar Martín García de Gabiria en el puerto de Pasaia, en jurisdicción de la villa, y que Hondarribia denunció alegando que su destrucción había sido ilegal, al estar en terrenos que le pertenecían a ella<sup>68</sup>. No era algo excepcional: todas las poblaciones con jurisdicción en la bahía mostraron una casi obsesiva preocupación para controlar las edificaciones y “cays” que hacían los

...

el momento. En este sentido ya mantuvimos ciertas dudas sobre su existencia como edificio específico concejil, al no encontrar datos en toda la primera mitad del siglo XVI sobre el inmueble que se proyectó hacer en 1495 (IRIJOA CORTÉS, I.; y MARTÍN SÁNCHEZ, D. *Erreterria a inicios de la Edad Moderna...*, *op. cit.*, 227-246 e ÍDEM “Erreterria a inicios del siglo XVI...”, *op. cit.*, 56-65). Las sospechas se han vuelto certezas gracias a ciertas consultas realizadas a raíz del informe elaborado Luis ELBERDIN (*op. cit.*), gracias a cuya exhaustividad podrán encontrarse numerosos datos y reflexiones sobre la aparente incongruencia que suponía ser una villa con un importante desarrollo marítimo y carecer de lonja al uso. Especialmente relevante es el interesantísimo examen de la muralla llevado a cabo en 1613, inserto en AGG-GAO CO LCI 417, en el que se citan las casas “*que fueron del licenciado Zubieta y agora son de la dicha villa y sirben de su lonja*”. Realizamos un primer acercamiento a este documento en: IRIXOA CORTÉS, I. “Oretako harresiak 1613an: Gruyere gazta bat?” (2017) ([http://www.ereiten.eus/blog\\_view.php?uuiid=227&cat=Erreterria](http://www.ereiten.eus/blog_view.php?uuiid=227&cat=Erreterria)). Queremos volver a agradecer a Luis Elberdín toda la información y conversaciones que hemos tenido con él a lo largo de todo este tiempo, sin cuya iniciativa y reflexiones el asunto estaría todavía sin clarificarse.

(66) AME, A-1-1, fol. 58 r.º (6 de junio).

(67) AME, A-1-5, fol. 10 r.º.

(68) Vid., por ejemplo, AME, A-1-5, fols. 42 r.º y 77 r.º-78 r.º. De hecho, en la reunión del 28 de septiembre de ese año llegó a plantearse la posibilidad de poner una raya que marcara el límite donde construir casas y cays: “*algunos vecinos del dicho lugar del Pasaje diz que dizen que se ponga una rraya para no pasar ay a la canal para hazer casas e cayes*”.

vecinos del resto de poblaciones, al objeto de evitar supuestas usurpaciones jurisdiccionales<sup>69</sup>.

En segundo lugar, son numerosos los datos que constatan la utilización de puentes como lugar de amarre y estiba y desestiba de mercancías, tal y como se hacía en otros muchos lugares, entre los que destacan las localidades gallegas u otras poblaciones más cercanas como Ondarroa<sup>70</sup>. Así mismo, el desarrollo de dichas funciones también se llevaba a cabo en cualquier parte del muelle, independientemente de que su situación no fuese la más idónea. Por decirlo de otra manera, el gobierno de la villa buscaba centralizar o concentrar esas actividades en determinado punto, que fue alejándose poco a poco de la villa, bien por una falta de espacio debido a una mayor actividad, bien debido a las condiciones geofísicas de la zona.

Debemos tener presente que el canal del arrabal terminaba en la plaza ubicada extramuros de la villa, mientras al otro lado, el cauce del río principal permitía remontar una distancia bastante mayor, camino de las ferrerías de Oiartzun. No extraña, por lo tanto, que entre estos lugares de carga, el puente del astillero de Ugarritza, ubicado precisamente en la zona del río, llegase a ser una zona habitual, y que hombres y mujeres cuyos menesteres estaban vinculados al tráfico fluvial, lo aprovecharan en numerosas ocasiones<sup>71</sup>; de hecho, resultaba habitual encontrar gabarras abandonadas junto al puente. Enero de 1547 es una fecha significativa: si el día 5 se ordenaba que ningún gabarrero ni batelero descargase vena ni piedra más abajo del puente del astillero sino más arriba de él o en el cay de Mari Montes, catorce días después Estebanía de La Rentería era emplazada a quitar una gabarra vieja que estaba encima del puente (es decir, río arriba) y que dañaba sus cimientos; no parece que la vecina de la villa cumpliera su cometido con inmediata rapidez, pues en mayo se mandaba al preboste que ordenase quitar la gabarra que estaba

---

(69) Para una actuación de San Sebastián contra vecinos de Pasai Donibane de inicios del XVI, cfr. los traslados de los acuerdos del regimiento donostiarra conservados en AGS. Consejo Real, Escribanías, 667-3.

(70) FERREIRA PRIEGUE, E., *op. cit.*, 118-122; ARMAS CASTRO, J. *Pontevedra en lo siglos XII a XV. Configuración y desarrollo de una villa marinera en la Galicia Medieval*, Pontevedra 1992, Fundación “Pedro Barrie de la Maza”, 116; y SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., *op. cit.* Para Ondarroa, MORAZA BAREA, A. *Estudio histórico del puerto de Ondarroa*, Vitoria-Gasteiz 2000, Eusko Jaurlaritz.

(71) En este sentido, en una reunión de enero de 1551, de día desconocido, se acordaba pregonar que “ningunas personas ni gabarreras ny vateleras” pusiesen maderas o piedras alrededor del cay del arrabal (AME, A-1-3, fol. 244 r.º).

junto al puente del astillero<sup>72</sup>. Algo más de quince años después, en noviembre de 1564, el mandamiento se dirigía a los gabarreros que transportaban vena para las ferrierías. Al parecer, su habitual carga y descarga en el puente del astillero, construido en piedra, había dañado profundamente los cimientos (“*el pillar y el pie*”). Vista la situación, el regimiento decidió que “*ningún gauarrero no descargue vena ninguna entre la puente y la huerta del señor alcalde Martín de Acorda, sino más arriba o más abaxo de la dicha puente, ni tampoco en las juncales d’ esta villa*”<sup>73</sup>.

Incluso en la zona baja, donde se encontraba el muelle, y en fechas tardías como 1580, se prohibió que ningún batel, gabarra ni pinaza fuese atado ni amarrado al puente que se dirigía de la villa a Alaberga, recién arreglado, porque la fuerza de las aguas vivas provocaba numerosos daños<sup>74</sup>. El ejemplo, que muestra las dificultades que podían ocasionar los factores naturales, es reflejo también de lo habitual que resultaban los puentes como elementos en que se apoyaban las pequeñas embarcaciones fluviales<sup>75</sup>.

De hecho, la utilización heterogénea de estos espacios fue aprovechada por el regimiento, a pesar de sus intentos por prohibir o limitar determinados usos. De esta forma, en el proceso de regular todas esas actividades, el gobierno de la villa recurrió a la concesión de licencias más o menos excepcionales, que al darse a cambio de cierto canon, le permitiría ingresar algunos maravedís. No era una cuestión irrelevante porque los permisos también se concedieron a individuos que eran vecinos de otras poblaciones, demostrando, una vez más, el interesante papel portuario de Erreterria. En 1566 fue Guillén de Londres, vecino de Pasai San Pedro, quien solicitaba un “*poco de laste-’socorra’ junto al puente de Vgarriça*”; el regimiento le contestó que irían al lugar a buscar el sitio más idóneo y una vez elegido, se le otorgaría

---

(72) AME, A-1-14, fols. 101 v.º-102 v.º y 116 r.º-v.º.

(73) AME, A-1-8, fols. 143 r.º-v.º (8 de noviembre).

(74) Aunque no fueron los únicos motivos de deterioro. Así, en 1548 el procurador síndico requería al regimiento que ordenase a Domingo de Lezo abrir el canal para pasar las gabarras y bateles, allanar el astillero y renovar el puente del astillero, debido a los daños que habían provocado sus carpinteros, quienes “*avian derrocado algunas piedras*” (AME, A-1-14, fols. 172 v.º-173 r.º). Unos años más tarde se denunciaba a Gaspar de Pontica por haber derribado el puente hecho un año antes en el cay que iba del arrabal hacia Alaberga (AME, A-1-7, fol. 44 r.º; 16 de marzo de 1552).

(75) AME, A-1-10, fols. 34 r.º-v.º (22 de marzo).

la licencia<sup>76</sup>. Así mismo, si es verdad que en 1611 y 1613 se incluyó en las publicatas o autos de buen gobierno la prohibición de descargar vena por parte de gabarreros y bateleros en el muelle, en julio de ese último año se concedió licencia al vecino de Oiartzun Juanes de Zuaznabar para que sus gabarreros hiciesen dicho trabajo “*de traués del muelle d’esta villa, pasado la puentezilla del dicho muelle*”. Al parecer, el lugar elegido para realizar la descarga no estaba en contraposición con los decretos del concejo, pues “*estaba separado y apartado de los dichos muelles*”<sup>77</sup>.

Con todo, el objetivo del regimiento siempre fue claro, al menos teóricamente: concentrar la actividad estibadora en un determinado punto. Para ello, conforme avanzaba el tiempo e intentando adaptarse a las circunstancias, trazó diversos planes. Todos ellos confluyeron en una misma idea: dotar al canal del arrabal de la preeminencia o preferencia en los trabajos mercantiles.

#### **4.1. Un proceso constructivo por fases**

El documento regio de 1495 citado en el punto anterior hace suponer que, antes de ese año, Errenteria contaba con un puerto que carecía de muelle, situación que impedía responder adecuadamente a la intensa actividad que venía desarrollándose desde hacía un tiempo. La acuciante necesidad de un lugar apropiado para la carga y descarga de las diversas mercancías que llegaban a la villa y salían de ella, y el auge que experimentó poco a poco la construcción naval del lugar, propiciaron la creación de un muelle en el canal del arrabal. Este espacio adquirió gran relevancia tras la decisión de dotarlo con un muelle que favoreciese la actividad estibadora y la navegabilidad del mismo. Al parecer, la plaza existente al fondo del canal, frente a una de las puertas de acceso a la villa, resultó un espacio idóneo para concentrar la creciente actividad mercantil; aspecto que confirman las pretensiones de ubicar la lonja en aquella zona. De hecho, no hay que olvidar que aunque la construcción de ese edificio no se llevó a cabo, las casas que se utilizaron para desarrollar esa labor se ubicaron la mayor parte de las veces en esa zona.

---

(76) AME, A-1-9, fol. 57 r.º. Con “*socorra*” (del euskera, “*zokor*”), Londres se referiría probablemente a terrones de tierra.

(77) AME, A-1-13, fol. 58 r.º (10 de julio). Con publicatas o “autos de buen gobierno” nos referimos a toda una serie de disposiciones que emitía el nuevo concejo a inicios de año, tras su designación, y que consistían en normas que se repetían año y tras año (con inclusión de algunas nuevas) y que no aparecían recogidas en las ordenanzas.

Líneas arriba ya hemos hecho algunas apreciaciones sobre el entorno natural y físico de la villa. En lo que a nuestro paraje respecta, el brazo de agua del canal del arrabal se mostraba virgen en la ribera contraria al recinto murado y al arrabal. Tal y como podemos apreciar en los mapas y dibujos de la época, el trazado discurría casi en línea recta, salvo por la ligera curva que dibujaba el terreno al llegar al cabo de Matxingoa. La continuidad de la ribera se veía interrumpida por una serie de ensenadas y desembocaduras de regatas. En las primeras el nivel del agua variaba considerablemente entre las pleamares y bajamares, lo que será aprovechado, como veremos más adelante, para instalar en ellas depósitos de madera destinados a la construcción naval. Las regatas aportaban agua y sedimentos al canal, siendo estos últimos un importante problema a la hora de mantenerlo limpio y útil. Aun así, este espacio, desnudo de construcciones, presentaba una gran oportunidad para la construcción del tan necesario muelle, por lo que las autoridades decidieron acondicionarlo para centrar la floreciente actividad mercantil de la villa.

Los trabajos de construcción de esta infraestructura no se realizaron en una sola fase. Resulta lógico pensar que la creación de un muelle que acabaría alcanzando unos 1.448 metros de longitud necesitaba una meticulosa planificación, unos tiempos establecidos y unos recursos económicos cuantiosos. Sin embargo, en la práctica, su ejecución no resultó lineal y podemos afirmar que se fue afrontando como respuesta a las necesidades que surgían en cada momento. Así, cuando en 1495 se decidió la adecuación de este espacio, no se planificó con la idea de construir un extenso muelle. Es muy probable que la idea inicial fuese la realización de una serie de pequeñas obras de acondicionamiento, suficientes para cubrir las necesidades de la época. Así mismo, el gasto que podía suponer la acometida de grandes obras habría propiciado que se realizasen de la manera que expondremos a continuación; máxime si tenemos en cuenta que ya estaba en marcha el proceso de reconstrucción (y ampliación) del recinto murado tras el ataque de 1476 y que los gastos derivados de todo el proceso de independencia y segregación del valle de Oiartzun fueron cuantiosos. En aquel momento la economía local estaba condicionada y ello explicaría, al menos en parte, la solicitud lanzada a los monarcas en 1495 para poder financiar los trabajos.

Con todo, la fase inicial no resultó pequeña. Por los datos que manejamos, parece que el espacio acondicionado fue el tramo que existía entre la plaza del arrabal y la casa de Alaberga y su entorno. Por aquel entonces ése era el lugar hasta donde podían llegar y fondear los navíos de mediano porte. Desde allí, bien por vía terrestre pero especialmente por la vía fluvial,

en embarcaciones menores<sup>78</sup>, las mercancías subían hasta la plaza del arrabal. Por lo tanto, Alaberga era el punto de carga y descarga que daba paso al transporte de mercancías hasta la villa<sup>79</sup>.

Estas primeras obras se realizaron, específicamente, para mejorar las condiciones del canal del arrabal y la profundidad del lugar elegido para fondear. Consistieron, por un lado, en labores de limpieza y apertura del brazo, trabajos fundamentales por los procesos de sedimentación, encenagamiento y pérdida de calado que sufría este espacio. La situación se veía agravada, además, por el hecho de que parte de las aguas que corrían por las velenas o desagües de la villa terminaban en el canal y por la costumbre de los vecinos de usar este brazo de agua como vertedero de basura. Esto suponía un gran problema, puesto que era más frecuente de lo deseado que algunos tramos del mismo apareciesen llenos de suciedad, llegando a inutilizarlos. La situación llegaba en ocasiones a límites insospechados con grandes perjuicios para los comerciantes. Ejemplo de ello son las razones a las que se alude para la convocatoria de un concejo general en junio de 1551. El estado del canal debía ser desastroso, puesto que se pretendía abordar una profunda limpieza de la zona. La situación hacía imposible una estiba normal, a lo que se sumaba el agravio de tener que “pagar doblado y más por el carreaxe de las mercaderías que cargan, y d’ello abía muchos reclamos”<sup>80</sup>. Para que el muelle pudiera cumplir adecuadamente su función, en julio de aquel año un regimiento de especiales nombró a Martín Pérez de Zamalbide, Gregorio de Acorda, Jerónimo de Isasti y Harnaot de Yerobi como responsables de la obra de apertura del canal del arrabal. Uno de los trabajos realizados consistió en “reparar las sangrías que corrían a la dicha canal” por medio de estacas y ramas<sup>81</sup>. Por lo tanto, además de las labores de limpieza, también se llevaron a cabo cerramientos a base de elementos vegetales de mayor o menor consistencia en las desembocaduras de las pequeñas regatas que fluían hacia este brazo de agua<sup>82</sup>.

---

(78) En la documentación se menciona que este trayecto solía completarse habitualmente trasladando la mercancía de los barcos a gabarras. Estas, una vez cargadas en Alaberga, completaban el trayecto hasta la plaza del arrabal y viceversa.

(79) Recuérdese la carta de fletamiento de Esteban de Urnieta, de 1549, que hemos mencionado párrafos arriba.

(80) AME, A-1-7, fol. 9 v.º (8 de julio de 1551).

(81) *Ibidem*, fols. 15 r.º-v.º (19 de agosto de 1551).

(82) Posiblemente se asemejaría a la llamada técnica de “nasas y baldos”, empleada en la construcción de presas de ferrerías y molinos. Al respecto, PRIETO GIL DE SAN VICENTE, M. e IRIXOA CORTÉS, I.

El problema de limpieza y profundidad del canal fue una constante a lo largo de los siglos, ya que su navegabilidad resultaba de “*mucha hutillidad y avtoridad a esta villa (...) y que con esto se conserbará la contratación de la lonja que en ella ay*”<sup>83</sup>. El estado del mismo resultó un tema recurrente en las reuniones del concejo y con la finalidad de solucionar este problema se tomaron diferentes medidas. Una de ellas, ordenada en 1565, consistió en:

“que ningunas personas no hechen ningunas piedras ni maderas al cay y muelle d’esta dicha villa, en espeçial a los lugares donde se ha de hazer la carga y descarga, así de barriquería como de otras qualesquier mercaderías, y las que tubieren en el dicho muelle algunas piedras e maderas (...) las saquen a su costa”<sup>84</sup>.

En otras ocasiones, quizás como elemento de motivación, la extracción de lodo por medio de gabarras fue sacada en almoneda y remate<sup>85</sup>. A pesar de todo tipo de medidas que tenían como finalidad mantener la navegabilidad del canal, en 1590 la villa se enfrentó a la necesidad de aumentar el fondo en la zona de Alaberga, al objeto de que embarcaciones de 40 a 60 toneles pudiesen realizar labores de carga y descarga en el lugar. En su mayor parte, estas obras iniciales fueron financiadas con el arrendamiento y aprovechamiento de los montes concejiles, partida que podía aportar importantes ingresos a las arcas de la villa<sup>86</sup>.

La documentación del período que dura esta primera fase de construcción del muelle no nos ofrece suficiente información como para hacer una

...

“Presas fluviales y terminología en euskera en la Gipuzkoa de comienzos del siglo XVI: la presa de ‘nasas y baldos’ y la ‘ardiordosa’”, *BRSBAP*, LXXII (2016) 31-72 y PRIETO GIL DE SAN VICENTE, M.; y IRIXOA CORTÉS, I. “La construcción de presas fluviales en Gipuzkoa a comienzos de la Edad Moderna. En torno a tres tipologías: la «ardiordosa», la presa de «gailur-astoak» y la de «nasas y baldos» (<http://molinosacem.com/wp-content/uploads/2012/05/Presas-madera-para-Molinum-2-artikulu-iraila.pdf>).

(83) AME, A-1-10, fols. 196 r.º-v.º (20 de mayo de 1590).

(84) AME, A-1-9, fol. 8 v.º (31 de enero de 1565).

(85) Así se decidía el 3 de junio de 1615. Vid. AME, A-1-13, fol. 118 r.º.

(86) En 1588 se acordaba sacar en arrendamiento la bellota de los montes bravos para hacer frente a las obras del muelle y pagar otras deudas (AME, A-1-10, fols. 174 v.º-175 r.º), mientras que en 1590 se decidía emplear varios montes para el pago de deudas y la finalización de las obras del muelle y de la ferrería (*ibidem*, fol. 196 v.º). Aunque no conocemos la situación para fines de siglo, los ingresos por venta de cargas de leña para carbón en la década de 1530 oscilaron entre un 23 y un 35 % del total. Al respecto, vid. IRIJOA CORTÉS, I.; y MARTÍN SÁNCHEZ, D. *Errenteria a inicios de la Edad Moderna...*, *op. cit.*, 288-303 y 339-341.

descripción detallada de la infraestructura. Datos sueltos recabados de las diferentes órdenes de limpieza y reparación del muelle indican que, en ese momento, consistía en un terraplenado con pequeñas salidas de agua y acequias para las regatas y desagües que desembocaban en el canal.

Uno de los mayores problemas de esta obra era su debilidad, ya que las fuertes avenidas de agua llegaban a minar el terraplenado, destruyendo parte del muelle. En la década de 1570 la situación estructural llegó a ser preocupante, por lo que se sucedieron una serie de obras con la finalidad de fortalecer tanto el canal como el muelle. Los trabajos consistieron, en esencia, en reforzar el terraplenado del muelle con “*un lienço de pared de cal y canto*”<sup>87</sup>, además de la ampliación de la anchura del canal y las respectivas limpiezas necesarias para el mantenimiento del mismo.

Las obras del lienzo y la pared del muelle se pusieron en almoneda y remate y el vencedor fue el maestro Domingo de Aransastroqui<sup>88</sup>. Según lo dispuesto en las condiciones del remate de agosto de 1571, Domingo se encargaría de elaborar:

“el lienço de pared y hazer d’ella, començando desde la esquina de las casas de Margarita de Escalant y consortes asta dar a nivel de escoadra con las tenerías de los çapateros, dexando aquellas por la parte de fuera, en quatro ducados cada braçada, con más quatro ducados de prometido (...) obligado de hazer y sea el lienço de la dicha pared en alto quanto es la pared que de presente está.

Yten, que aya de tener y tenga la dicha pared y lienço de gordor dos codos.

Yten, que asy bien, en la parte que se le señalará por los dichos señores del regimiento, aya de hazer y aga vna escalera de piedra que tenga quatro codos de ancho, para que por ella pueda vaxar y suvir toda cosa, y el anchor dicho, que es de vna vota, y sea firme y sustente y llana lo mas que se pueda y no salga el último pie más afuera que la cerca.

Yten, que así bien el rostro de la dicha pared por la parte del río sea de piedras grandes como las que de presente están y toda la dicha pared y escala se aga con buena piedra, cal y arena...”.

(87) AME, A-1-9, fols., 191 v.º-192 v.º (15 de mayo de 1571).

(88) AME, C-4-I-2-1, fols. 203 v.º-204 r.º (29 de agosto de 1571). En la documentación, el apellido aparece de diversas formas: Aransastroqui, Aranzastroqui, Aransastroqui o Aranzastroqui.

Domingo no era alguien desconocido para el concejo. Con anterioridad se había encargado de las obras del campanario de la iglesia (1565) y de la sacristía (1570 y 1571), y también había sido elegido por el gobierno de la villa en diversas ocasiones para inspeccionar las obras de cantería realizadas por otros profesionales, como la venela y enlosadura del arrabal hecha por Martín Ochoa de Axpe en 1571<sup>89</sup>.

En lo que al muelle se refiere, los trabajos fueron llevados a cabo por Domingo y su hermano Juanes, ambos maestros canteros. Por lo que sabemos, las obras se alargaron durante varios años, al menos hasta agosto de 1578, y se ampliaron al puente del hospital<sup>90</sup>.

Aun así, los trabajos de los Aranzostroqui no resultaron suficientes. En pocos años nuevas intervenciones tuvieron lugar en la infraestructura portuaria de la villa. Gracias a un acuerdo de 1586, sabemos que el maestro cantero Juan de Garaiburu tenía la obligación de “*poner en los remates del dicho muelle piedras grandes que cada piedra tenga vna vara*”<sup>91</sup>. Además, el mismo año se mandaba a Juanes de Ezpeleta terraplenar la pared del muelle, comenzando desde la escalera hasta Zubitxo, “*en grosor de una vara —es decir, entre 768 y 912 mm— por la parte de dentro y en lo alto del remate*”<sup>92</sup>. En estos documentos también se mencionan pequeños puentes a lo largo del camino del muelle, como el ya citado Zubitxo o el que existía junto a Alaberga. Estos puentes salvaban las ensenadas y las desembocaduras de las pequeñas regatas que afluían al canal. Así, el muelle o “cay” del arrabal y el camino que transcurría sobre él, lograban tener una continuidad.

---

(89) Vid., por ejemplo, AME, A-1-9, fol. 17 r.º (5 de abril de 1565), 165 r.º-v.º (24 de mayo de 1570), 196 v.º-197 r.º (18 de julio de 1570) y 216 r.º (20 de diciembre de 1571). Respecto de la intervención de Axpe, que en diciembre de 1571 era definida como obra de una venela nueva y la enlosadura sobre ella y el “caño”, el 13 de agosto de 1571 se comprometía con el concejo a edificar y labrar el “*canal del agoa que vaxa de Castadinerio y va a dar al cay e muelle d’esta villa, comenzando desde la boca del dicho caño asta vnos estancones que están fixas [sic] en el dicho muelle*”. Estos detalles los conocemos por el fragmento del folio, arrancado en su mayoría, que se encuentra entre los números 202 y 203 del libro de rentas (AME, C-4-I-2-1). Cfr. también, AMErretería, A-1-9, 192 r.º (olim: fol. 288 r.º).

(90) AME, A-1-10, fols. 2 r.º y 7 r.º-v.º.

(91) *Ibidem*, fol. 140 r.º. Garaiburu, no obstante, puso “*çiertas piedras grandes que tenían más de tres baras cada vna*” argumentando que eran mayor ventaja de la obra y “*daño suyo*”, solicitando que no se le reclamase nada.

(92) *Ibidem*, fol. 145 v.º (17 de diciembre de 1586).

Estas, prácticamente, continuas obras de reparación, ensanche y reforzamiento de aquellos tramos que se habían deteriorado o destruido y que se llevaron a cabo durante esta primera fase fueron realizándose según las necesidades y se alargaron hasta la década de 1590. Como ya hemos apuntado, estamos ante una serie de actuaciones que, lejos de estar meticulosamente planificadas, obedecían a circunstancias puntuales. Esta dinámica conllevó una paulatina e incesante mejora del espacio, lo que puede parecer poco apropiado para la construcción de una infraestructura del calibre que estamos tratando. De lo que no cabe duda es que conllevaron importantes desembolsos.

Esta primera fase de construcción finalizó en abril de 1595, cuando se afrontó la liquidación de las obras de reparación del muelle realizadas por el maestro cantero Juan de Garaiburu<sup>93</sup>. Los datos muestran que, aunque en aquellas fechas el muelle no contaba con la espectacular longitud que alcanzará al finalizar todas las fases constructivas, no se trataba de un elemento baladí. No hay más que ver el resultado final: la reparación realizada costó la más que importante cantidad de 2.076 ducados (casi 780.000 maravedís), cifra mayor a la que podría obtenerse en dos ejercicios<sup>94</sup>, y de los cuales ya había recibido por parte del concejo casi 726.000 maravedís<sup>95</sup>; unos esfuerzos que, junto a otra serie de fenómenos, arrastrarían las finanzas de la villa durante largo tiempo. La obra ocupó una extensión de 466,5 estados o brazadas, el equivalente a unos 780 metros. Esos números, correspondientes a trabajos que podríamos considerar de conservación, nos indican lo costoso que pudo llegar

---

(93) AME, A-1-6, fols. 58 r.º-59 r.º (24 de abril de 1595). Es una lástima que no dispongamos de libros de actas para el período 1591-93, pues nos habrían aportado más datos sobre los avatares de la construcción.

(94) Aunque la información sobre las finanzas y cuentas es tremendamente parca por la desaparición, hace unas pocas décadas, de los libros de cuentas que empezaban a inicios del siglo XVI, disponemos de algunos datos sueltos. Si empleamos la equivalencia de 375 maravedís por ducado, tendremos 435 ducados para 1522, 525 ducados para 1526, unos 820 para 1534 y 1230 para 1538. Cfr. (IRIJOA CORTÉS, I.; y MARTÍN SÁNCHEZ, D. *Erreterria a inicios de la Edad Moderna...*, *op. cit.*, 339-341). Con todo, debido a las diversas coyunturas, creemos que la situación de esta primera mitad del siglo XVI no cabe extrapolarla plenamente a fines de la centuria y por lo tanto, sería necesario elaborar análisis más fiables.

(95) En todo caso, muy lejos de los 14.000 que costaron las obras que desde 1512 a 1528 se llevaron a cabo en el “cay” de Laredo. Vid. SOLÓRZANO TELECHEA, J. A.; y AÑÍBARRO RODRÍGUEZ, J., *op. cit.*, 285-286, y SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., *op. cit.*, 79. Precisamente las obras del cay de esa población cántabra fueron llevadas a cabo por el donostiarra Miguel de Santracelay. El mismo coste se previó para las de Lekeitio, tal y como aparece en las cuentas de 1532, y las del muelle de San Antón de Getaria, por su parte, se calcularon en unos 10.000 (SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., *op. cit.*, 82 y 84).

a ser la construcción total del muelle y su continuo mantenimiento. Aun así, no parece que el resultado de esta primera fase fuese satisfactorio, pues dio comienzo a una nueva etapa en la vida de esta estructura.

Apenas tres años más tarde, en 1598, el regimiento decidió extender el muelle hasta el cabo de Matxingoa. Esta nueva acometida suponía levantar 400 brazadas (cerca de 670 metros) de muelle a continuación del tramo ya construido. El objetivo era alzar “*vna pared que siruiese de muelle*”<sup>96</sup> para que los navíos de 50 a 60 toneles pudiesen fondear. Que semejantes obras se planificasen a los pocos años de las reparaciones de Juan de Garaiburu puede reflejar que la razón de extender el espacio útil del muelle hacia la bahía, radicaba en cuestiones de falta de calado. Recordemos que en 1590 se realizaron una serie de obras para aumentar la profundidad y conseguir que navíos de 40 a 60 toneles realizaran labores de estiba en la zona de Alaberga. Así pues, resulta evidente que los problemas de colmatación del canal seguían siendo continuos, ya que para 1598 parece que era muy difícil que barcos de semejante capacidad fondeasen en ese lugar. A las causas naturales de aportación de sedimentos hay que sumarle la citada costumbre de los vecinos de utilizar el canal como vertedero y los intereses que San Sebastián tenía en la jurisdicción de la bahía. Estos últimos se materializaban en la falta de dragado de la misma, con la finalidad de que los espacios utilizados por la competencia se volviesen inaccesibles para las embarcaciones, o lo que es lo mismo, inútiles para las labores mercantiles<sup>97</sup>. Esta problemática ponía en constante peligro el uso del canal del arrabal y por lo tanto, los ingresos que Erretería obtenía de la actividad comercial.

Las obras de esta segunda fase se pusieron en remate público, siendo Juanes de Chipres el único postor. Este se ofreció a afrontar “*dicha obra cada braçada a quatro ducados y que quanto dinero le diesen haría tanta obra cada año*”<sup>98</sup>, lo que suponía para la villa el desembolso de, aproximadamente, 1.674 ducados por la obra completa hasta Matxingoa. Teniendo en cuenta que con la reparación finalizada en 1595 la villa tuvo que enfrentarse al pago de más de 2.000 ducados, es de suponer que la situación económica de la misma no estuviese en condiciones de soportar la oferta de Chipres. Prueba de ello es

---

(96) AME, A-1-7, fols. 89 r.º-91 r.º (14 de febrero de 1598).

(97) La historiografía ha tratado sobradamente estas cuestiones. Cfr. ZAPIRAIN KARRIKA, D., *op. cit.*, o GOIENETXE PATRÓN, R. “El informe Villalobos...”, *op. cit.*

(98) AME, A-1-17, fols. 96 r.º-v.º (20 de mayo de 1598).

que en 1600 se encargó a Miguel de Yartua la búsqueda de dinero para poder hacer las obras de apertura de los canales y muelles:

“...esta villa tenía mucha necesidad de acudir al reparo de las canales y muelles porque avn a penas este año abía alçado la mano Juanes de Vgarte de limpiar las dichas canales por trescientos y setenta y cinco ducados, por tantos en que se le auían rematado el limpiarlas; y después que las limpió, luego, en pocos días, se a tornado a reynchir de suziedades y casi a perder lo beneficiado por defeto de la puenteçila [sic] que está en el muelle, el qual conbiene se çierre abriendo primero la canal a la casilla pequeña para que pase allá la agua que baxa de la canal de Pontica y juntamente para que aya seruiçio de barcos. Que para acudir a esto y otras muchas cosas forçosa(s), hera neçesario buscar dineros que bastasen a su consecución, y porque de presente no tenía esta villa de donde los cobrar, mandauan entregar luego a Miguel de Yartua el cargo de los resçibos que tiene esta villa y en su cobrança, aga las diligencias devidas allá, dónde y como vengan, con acuerdo de nuestros letrados salarizados, y de lo que se cobrare se acuda a todo lo susodicho y quando no se cobrare o no bastare lo que cobrare, se vendan del hexido d’esta villa los robles que bastaren, en almoneda pública...”<sup>99</sup>.

Estas declaraciones muestran la situación económica que afrontaba la villa de Errenteria en el año 1600. Además, resulta muy significativa con respecto de los gastos de mantenimiento del canal. Si consideramos que la construcción del tramo inicial del muelle pudo tener el mismo coste que se planteaba en la construcción del segundo tramo, estaríamos ante una obra de alrededor de 3.466 ducados<sup>100</sup>. Hemos de recordar, además, que las obras de reparación realizadas en 1595 costaron alrededor de 2.000 ducados. Por si esto fuera poco, la constante colmatación del canal debió suponer un verdadero quebradero de cabeza, a tenor de los 365 ducados que costó la limpieza del canal ese mismo año y de lo poco duradero de la acción. Esto muestra que las intervenciones de construcción y mantenimiento de los muelles realizadas en poco más de medio siglo, resultaron un gran desafío para las arcas concejiles.

Volviendo a las obras realizadas en este segundo período, a falta de presupuesto para realizar la ampliación planificada, se optó por llevar a cabo

(99) AME, A-1-7, fols. 128 r.º-v.º.

(100) Este cálculo se ha realizado teniendo en cuenta que el muelle del arrabal completo medía unas 866,5 brazadas (1.448 metros aproximadamente) y que cada brazada construida en la segunda fase se propuso realizar por 4 ducados.

nuevas reparaciones en 1610<sup>101</sup>. No será hasta 1613 cuando se afronte definitivamente la construcción y alargamiento de los muelles desde Alaberga hasta Matxingoa, posiblemente aprovechando el proyecto de construcción de un convento de Capuchinos en la misma zona, cuyos primeros intentos datan de 1612. Los trabajos se diseñaron en dos fases, quizás en previsión de posibles dificultades para terminarlos en un solo plazo. Primero se afrontó la construcción del tramo entre Alaberga y Arrokatxipi, que debía terminarse en dos años. En una segunda fase, cuya previsión era de seis años, se construyó el tramo restante, que iba desde Arrokatxipi hasta Matxingoa. Este nuevo tramo tenía que tener “*las escaleras necesarias para embarcar y desembarcar según y de la manera que está echo el muelle viejo, así en obra como en los cimientos y todo lo demás*”<sup>102</sup>. Las obras recayeron en Martín de Ondarza y fueron financiadas con los derechos del peso y alcabala de la villa “*por el tiempo que paresçiere conveniente*”; no obstante, también se dejaba la posibilidad de consignar algún derecho más si fuese necesario<sup>103</sup>. Por motivos que desconocemos, Martín no concluyó su cometido y en 1614 le sustituyó Juanes de Córdoba. En esta ocasión los trabajos se financiaron en parte a través del juro que tenía la villa sobre los derechos de las lanas de Castilla, “*porque no ay dineros de que azer pago a los trabaxadores*”<sup>104</sup>. A la muerte de Juanes (hacia julio de 1615) fue su hermano Martín de Córdoba quien asumió la tarea de finalizar el muelle hasta Matxingoa. Los trabajos concluyeron para agosto de 1618, cuando se nombró a Domingo de Yereta como examinador de los mismos<sup>105</sup>.

---

(101) Ese año se ordenaba a Martín de Ondarza y a Domingo de Urdangarin, principal y fiador de los derechos de la lonja y alcabala, que empiecen a reparar los muelles, según se había establecido en las condiciones del arrendamiento (AME, A-1-12, fols. 104 v.º-105 v.º; 15 de septiembre de 1610).

(102) AME, A-1-13, fols. 49 r.º-50 r.º (13 de marzo de 1613).

(103) *Ibidem*, fols. 40 v.º-41 v.º (16 de enero de 1613).

(104) *Ibidem*, 159 v.º-160 r.º (7 de julio de 1616).

(105) En las actas del año 1619 no hay ninguna noticia de trabajos en el muelle, lo que refuerza la idea de la construcción de la segunda fase finalizó para agosto de 1618. Desgraciadamente, no disponemos de libros de actas para el período 1620-31 que ayuden a verificar la conclusión definitiva del muelle en ese año.

### Imagen 3

Detalle de la zona entre Matxingoa y la villa de Erretereria, donde se aprecia el muelle, en el “Plano de la Ría y Puerto de los Pasages” realizado por Carlos Agustín Giraud (1776). La dos ensenadas que aparecen se corresponderían con San Antonio (la mayor de ellas) y Etxetxo/Itxetxo



Fuente: ZAPIRAIN KARRIKA, D., *op. cit.*, 50-51. El original se encuentra en el Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército.

En esta segunda fase los acometidos se hicieron utilizando diferentes materiales en función de las características del terreno y de los recursos existentes. Hemos podido constatar el uso de estacaduras, terraplenados e incluso gabarras viejas “*para que el muelle de la villa esté con la fortaleza necesaria*”<sup>106</sup>. Para la desembocadura de las regatas y el cierre de las ensenadas eran empleadas simples estacas, pero, por lo general, se trataba de un elemento sólido, formado por un lienzo de cal y canto que se obtenía de canteras cercanas como las de Kalaburtza, sitas cerca de la boca de la bahía, en Pasai Donibane, por entonces jurisdicción de Hondarribia<sup>107</sup>. Una

(106) AME, A-1-11, fol. 69 r.º.

(107) Martín de Córdoba, encargado de la obra de los muelles nuevos, declaraba el 24 de diciembre de 1615 que se le debía al arrendatario de las canteras de “*Alahorça*” el dinero de 2 años y mostraba su pretensión para poder seguir sacando más. Vid. AME, A-1-13, fol. 138 r.º.

vez fijados esos elementos sólidos, lo que se llevaba a cabo era el proceso de terraplenado<sup>108</sup>.

Finalizada la última fase de las obras de construcción, Erreterria contó con un muelle de, aproximadamente, kilómetro y medio de longitud que discurría por la ribera del canal del arrabal desde la villa hasta la punta de Matxingoa, aspecto que constatan la mayor parte de los grabados y dibujos de los siglos XVII y XVIII (**Imagen 3**). Se trataba, en esencia, de un extenso muro realizado a cal y canto con piedra de sillería y terraplenado al que se accedía desde las embarcaciones por medio de diversas escaleras colocadas a lo largo del mismo y, como ya hemos señalado, sobre esta estructura discurría un camino que lograba su continuidad gracias a los pequeños puentes que salvaban las ensenadas y las desembocaduras de las regatas.

Durante la segunda mitad del siglo XVII, ya finalizadas las obras de construcción del muelle, aparecen una serie de datos interesantes que vienen a completar la imagen de esta estructura. Hasta ese momento el grueso de la información trata la construcción y reparación de las infraestructuras. Sin embargo, a partir de a partir de entonces encontramos otra serie de datos que permiten enriquecer esa visión de un simple muelle. Para empezar, hemos de tener en cuenta que el muelle del arrabal también servía como camino hacia Pasaia, por lo que a los trabajos de carga y descarga de mercancías había que sumarle la utilización que caminantes y animales hacía de él como vía de comunicación.

Las actas de Erreterria siguen reflejando la continua preocupación de los vecinos y el concejo por el estado de los canales y del muelle. Los trabajos de mantenimiento de estos últimos son una constante en la documentación, ya que, al parecer, era común que se derrumbasen partes del mismo. Por otro lado, existió una continua preocupación por la limpieza y anchura de los canales y, por extensión, del muelle. Las causas del deterioro de estas infraestructuras fueron diversas: el arrojado de lastres, basura e inmundicias al agua, la continua carga y descarga y acarreo de mercancías y daños de origen natural causados por las mareas vivas e inundaciones. Un testimonio de las consecuencias que trajeron esos últimos agentes lo tenemos en noviembre de 1658:

---

(108) “*Este día dixieron sus merçedes qu’es a cargo de esta villa el terrepleno de los nuevos muelles que se ban fabricando por orden d’ella y que está acauado vn pedaço d’ello y se requiere terraplenallo, quitando, asta lo que está echo de la juridiçion de esta billa, la tierra que bastare para ello*” (AME, A-1-13, fol. 159 v.º).

“esta dicha villa tiene vn muelle que sale de ella encaminado al puerto del Passage en distancia de vn quarto de legua, poco más o menos, para la carga, descarga y desembarcadero de las mercaderías y su más fácil acarreo, el qual está caydo en muchas partes con las fuerças de las abenidas del río y fluxos y refluxos de las mareas, y que para ponerlos en perfeçion será menester más de quinientos ducados”<sup>109</sup>.

El daño producido llegó a ser de tal envergadura, que casi una década antes a ese testimonio, en enero de 1649, se planteó la posibilidad de adquirir una grúa para evitar que la carga y descarga deshiciera los muelles, aplicando una “*leue y onesta pensión*” a las mercancías que llegasen para poder hacer frente al mantenimiento del ingenio<sup>110</sup>. No hemos encontrado más noticias sobre esta grúa, por lo que no podemos asegurar su adquisición o construcción, más aún si tenemos en cuenta que las noticias de reparaciones en el muelle siguen siendo continuas.

En 1688, dado el costoso mantenimiento de esta infraestructura y la situación económica de la villa, los trabajos de reparación comenzaron a realizarse de manera comunitaria al objeto de terminarlos lo antes posible<sup>111</sup>. Esta manera de realizar trabajos públicos no era una novedad (muchas de las labores de limpieza y mantenimiento de caminos se realizaban así), pero resulta una evidencia más de la imposibilidad de las arcas municipales de hacer frente al costoso mantenimiento del espectacular muelle. Con todo, los esfuerzos y medidas no dieron el resultado deseado. La situación del muelle no pareció mejorar, hasta el punto de llegar a tomar una decisión drástica: en 1699, entre las disposiciones de la publicata se incluyeron medidas relativas a la conservación del muelle y del canal. En concreto, se decretó “*que no se agan descargas sobre el muelle ni se agan acarreos por ellos*”<sup>112</sup>, debido a los daños que provocaban estas actividades; una medida que llama poderosamente

(109) AME, A-1-18, fol. 219 r.º.

(110) AME, A-1-16, fol. 374 r.º (17 de enero).

(111) AME, A-1-21, fols. 97 v.º-98 r.º (7 de julio): “*Que en quanto a poner el muelle del camino que ba al conuento de los Padres Capuchinos de esta villa para que de la dilación no resulte ruyna alguna ni mayores gastos, fueron de sentir que todos los vezinos y moradores de esta villa concurran a la conposición de ellos nombrando sus cauos de esquadra por esta villa, y executen la forma que los susodichos dixieren, de modo que llegue a ponerlos en perfeçion, de la manera y modo que esta villa hordenase*”. Por su parte, en las obras de arreglo de múltiples zonas de la villa y del muelle, proyectadas en 1690, también se formaron escuadras de vecinos (*ibidem*, fols. 179 r.º-181 v.º).

(112) AME, A-1-23, fol. 5 r.º.

samente la atención; al fin y al cabo, si bien la limitación o prohibición del transporte mediante carros por las principales vías de comunicación fue una cuestión general y no exclusiva de la villa<sup>113</sup>, no deja de ser totalmente contradictorio que en una estructura concebida para labores de estiba se llegase a prohibir esa actividad<sup>114</sup>.

#### 4.2. *Otros usos*

Aunque el espacio estudiado se caracterizó por ser el lugar donde se ubicó el largo muelle, no se circunscribió exclusivamente a él; también acogió usos diversos. Uno de los más significativos fue la actividad astillera desarrollada al fondo del canal, en el propio arrabal de la Magdalena. Los escasos datos que disponemos respecto parecen indicar que no fue muy acusada<sup>115</sup>, aunque existen informaciones que transforman algo esa visión. Las palabras del regimiento de la villa en noviembre de 1658 muestran una intensa actividad, aunque no hay que olvidar que las palabras emitidas tenían como finalidad no pagar el donativo al monarca, aduciendo el mal estado y la deuda crónica que sufrían las finanzas de la villa. En aquella ocasión se declaraba que la limpieza de los canales requeriría una inversión de más de 1.000 ducados para, de esta manera, poder botar y transportar en condiciones los

---

(113) Se trataba de cuestiones globales, problemáticas que afectaban a la mayor parte de las poblaciones. De ahí que las disposiciones también se diesen a nivel provincial, tal y como puede verse en AZPIAZU ELORZA, J. A. *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*, San Sebastián 1991, Kutxa, Tomo I, 177 y ss. En cuanto a Erreterria, ya se habían establecido medidas al respecto desde fechas relativamente tempranas. Los primeros datos ofrecidos por las actas son de 1524, momento en el que se impedía el tránsito de carros cargados y vacíos desde la casería de Pedro de Isasti a la villa (AME, A-1-12, fol. 113 v.º). Aquí también se hicieron excepciones, como la concedida a Catalina de Gabiria y María de Pamplona para transportar su producción de manzana mediante carros por las nuevas calzadas que se habían hecho, aunque bajo la condición de obligarse a pagar el daño causado; el argumento esgrimido era que ese medio de transporte, “*era el ynjenio que a menos costa se podría traer*” (AME, A-1-3, fol. 113 r.º; 28 de julio de 1557).

(114) Un ejemplo, aunque de 1742, en AGG-GAO CO ECI 2871.

(115) Cfr. ODRIOZOLA OYARBIDE, L. “Construcción naval en Rentería: siglos XVI-XVIII”, *op. cit.*, 112 e ÍDEM “La construcción naval en Rentería...”, *op. cit.*, 49. En el primer artículo la autora menciona que llegaron a construirse embarcaciones de hasta 800 toneladas, mientras en el segundo habla de que “*su producción fue escasa y en él se fabricaron navíos de mediano y pequeño porte para la pesca y el comercio*”.

galeones y barcos hasta la bahía<sup>116</sup>. En todo caso, sí hay que reconocer que las actividades destinadas a la construcción naval en aquel lugar fueron, en algunos casos, bastante significativas. En ocasiones las menciones son generales, como el navío que en 1597 construía Miguel Pérez de Irizar “*en el astillero de junto a la Madalena de la dicha villa*”<sup>117</sup>. No obstante, existen datos mucho más explícitos que nos ponen sobre la pista de una actividad astillera interesante. Un ejemplo es la información que contiene un acuerdo de marzo de 1643, por el que se otorgaba licencia al maestre carpintero Juanes de Iguereta para poder sacar por el puentecillo de los muelles una fragata de guerra que estaba fabricando detrás de sus casas, sitas en el arrabal de la Magdalena; no se trataba de un navío de pequeño porte sino de una embarcación de considerable tamaño. El acuerdo constata que esta serie de cuestiones eran habituales, pues a Iguereta se le puso como condición que edificase el puentecillo a su costa, “*tal y tan bueno (...) como se había hecho en todas las becas que se habían fabricado nauíos en el dicho arrabal*”<sup>118</sup>.

Junto a esta serie de actividades, ubicadas cerca del casco urbano o en el arrabal, a lo largo del muelle tuvieron lugar otra serie de aprovechamientos. Uno de esos espacios fueron las ensenadas, zonas donde el nivel de agua variaba ostensiblemente entre las pleamares y bajamares. Esos lugares, que en la documentación aparecen también descritos como “*balsas*”, y en especial las ensenadas de San Antonio y Etxetxo, se utilizaron para el almacenamiento

---

(116) “*Yten, que por quanto en los astilleros que están pegantes a la plaça del arrauai d’esta villa se solían fabricar asta agora treinta años [c. 1628] mucha cantidad de galeones para la carrera de las Indias y para la Armada Real y otros efectos del serbiçio de Su Magestad, lleuándolos después del bote al dicho puerto del Passage por las canales y condutos que estauan hechas para el efecto. Las quales, con las abenidas de las aguas y tierras que an caydo de los costados y riberas de dichas canales, estauan çegados de tal manera que en las partes a donde solían pasar galeones de ochoçientas tonedas [sic] apenas pueden flotar se nauíos pequeños de çien toneladas, con que se hauía desterrado d’esta villa la fábrica de nauíos y, por lo conseqüente, el beneçio de las armadas y nauegaçión, y conbenía linpiar las dichas canales sacando el lodo de ellos y açerlas fondables, reduçiéndole al estado que antes tenían, para que por estimo (?) se buelban las dichas fábricas y para ello, por ser en distançia de más de media legua, serán menester más de mill ducados*” (AME, A-1-18, fols. 219 r.º-v.º).

(117) El 12 de noviembre se le otorgaba licencia para tomar dos docenas de robles del ejido al objeto de terminar la embarcación. Vid. AME, A-1-3, fol. 151 v.º y AME, A-1-7, fols. 77 r.º-v.º.

(118) AME, A-1-16, fol. 193 v.º. Los hermanos Olazabal también construyeron una fragata por esos años, según el contrato de armazón hecho en julio de 1646. No obstante, no se indica en qué astilleros lo hicieron. Cfr. AHPG-GPAH 3/2358, fols. 270 r.º-271 v.º y ODRIOZOLA OYARBIDE, L. “La construcción naval en Rentería...”, *op. cit.*, 67 y nota 59.

de madera destinada a la construcción naval. Aunque en 1680 se hablaba que dichas funciones “*están de mucho tiempo a esta parte*”, la mayor parte de los datos que recogen las actas proceden de fines de esa centuria. Es posible también que esas vagas referencias a unas épocas pretéritas simplemente hiciesen referencia a la existencia de otras zonas en las que se llevaban a cabo las mismas funciones de almacenamiento. Ya sabemos que con anterioridad, durante la segunda mitad del siglo XVI, los maderos se colocaron delante de la casa de Alaberga y, de hecho, una de las primeras ensenadas que tenemos documentadas es precisamente, la que estaba cerca del manzanal de la citada casa<sup>119</sup>. Es más, esta función debió encontrar un eco notable; prueba de ello es que no sólo estaban interesados los propios vecinos de la villa, sino personas de poblaciones cercanas como San Sebastián e incluso extranjeros. Uno de ellos fue el donostiarra Pedro de Percaz, a quien se ordenaba en marzo de 1575 quitar los numerosos maderos que tenía en el canal del arrabal, delante de Alaberga, porque estorbaban, y buscar una persona que las tuviese mientras tanto<sup>120</sup>.

#### Imagen 4

*Vista de Erreterria por Petit de Meuville (1864), donde se aprecian distintas actividades portuarias: Navegación de barcos (1), que penetran hasta el canal del arrabal (2), junto a bueyes que tiran carros cargados por el antiguo muelle (3)*



Fuente: ALTUBE, F. *Guipúzcoa - San Sebastián, 1857-1873: Didier Petit de Meurville*, San Sebastián 1994, Kutxa.

(119) AME, A-1-10, fol. 203 r.º (29 de agosto de 1590).

(120) AME, A-1-9, fol. 289 v.º (23 de marzo de 1575).

Durante la segunda mitad del siglo XVII los emplazamientos preferentes fueron las ensenadas de Etxetxo o Itxetxo y San Antonio, sitas a lo largo el canal del arrabal. En junio de 1675 se hablaba de ciertas iniciativas privadas que buscaban “*haçer cobertizo para resguardo de los árboles que traen diferentes personas al puesto de Echecho*”. No sabemos el nombre de la persona interesada, pero el regimiento tomo en consideración el proyecto y aceptó conceder el permiso pertinente<sup>121</sup>. De hecho, la decisión adoptada debió resultar muy interesante pues apenas un lustro después el proyecto tomaba mayor cuerpo. Así, el 2 de enero de 1680:

“respecto de que en el paraje de Ychecho suele tener esta villa vna ensenada o balssa que ynunda la madera donde suelen estar de mucho tiempo a esta parte los árboles de los nauíos, acordaron que por agora se la haga vna puerta a la dicha balsa y que echa aquella, disponga la villa la forma que se a de tener para adelante en la contribución de los árboles y que con su proçedido se atienda al reparo de los muelles d’esta villa”<sup>122</sup>.

Con ello se aprovechaban las condiciones geofísicas de la zona, dando una mejor respuesta a un movimiento que llevaba gestándose cierto tiempo y que, además, podía aportar ciertos beneficios económicos con los que hacer frente a su mantenimiento y al de los muelles. En 1699 se concedió licencia a Sebastián de Iriarte para meter unos árboles o “*masteleros*” en la ensenada o rebalsa sita en el dique o muelles de la villa, junto a San Antonio, pagando lo que le correspondiese. Fuese porque el volumen de material de Iriarte resultó mayor del esperado<sup>123</sup> o por otra razón, lo cierto es que ese mismo año dichos espacios se dotaron de elementos que permitieron mejorar esas actividades de almacenaje. Ya en el momento de concedérsele la licencia a Iriarte se cons-

(121) AME, A-1-20, fol. 42 v.º (13 de junio de 1675).

(122) *Ibidem*, fol. 164 r.º.

(123) Se mandaba a Antonio de Lopeola que averiguase cuántos árboles o masteleros había metido Sebastián de Iriarte en la ensenada de San Antonio, y así poder cobrarle los derechos acostumbrados (AME, A-1-23, fols. 107 r.º-v.º; 9 de septiembre de 1699). Iriarte es un individuo muy vinculado a la construcción naval y, especialmente, a la gestión y arrendamiento del astillero de Basanoaga, quizás desde 1682 (cfr. AME, A-1-20, fols. 229 v.º-231 r.º) y sí al menos entre 1689 (AME, A-1-21, fols. 141 r.º-143 r.º) y 1701. En dichas instalaciones, especialmente en la casa del mismo nombre, realizó varias obras y construyó barcas y cobertizos (cfr. AME, A-1-21, fols. 287 v.º-288 r.º; AME, A-1-22, fols. 359 r.º-362 r.º; AME, A-1-23, fols. 133 r.º-135 v.º; AME, A-1-25, fols. 3 r.º-v.º). Entre 1691 y 1704, las informaciones que lo vinculan a la explotación maderera son numerosas, aunque también se dedicó a la caza de ballenas, tal y como se constata en 1699 (AME, A-1-23, fols. 20 r.º-24 v.º). Alcalde en 1694, 1697 y 1706, fue también veedor de cuentas durante varios años.

tataba que la mitad de la puerta de aquel “*paraxe y rebalza*” estaba caída y la otra, pendiente de arreglos; un aspecto que revertiría en la seguridad del material de Iriarte, pero también en los de “*los demás que se pidieren meter*”. Inicialmente, en octubre, el acuerdo tomado consistió en la elaboración de una estacadura en el muelle junto a San Antonio, al objeto de que los árboles de navíos que se metiesen en la ensenada estuviesen asegurados, especialmente en tiempo de mareas, tal y como habían estado hasta entonces; no obstante, y en consonancia con las apreciaciones realizadas en el momento de concederle la licencia a Iriarte, el 16 de diciembre de 1699 se decidió poner la puerta que faltaba y todo lo necesario para asegurar los 22 pinos traídos de Noruega por Sebastián para arboladura de naos<sup>124</sup>.

Lo cierto es que esta actividad de depósito y almacenamiento resultó lo suficientemente intensa o importante a fines del siglo XVII, tanto por parte vecinos de la villa como de extranjeros; hasta tal punto, que hubo que aclarar ciertos puntos. El 20 de enero de 1700 se acordaba convocar un concejo general para, entre otras cosas, tratar la cuestión de los diferentes árboles de navíos sitos en jurisdicción privativa de la villa, fuera de “*la reualza que para la custodia d’ellos y los maderos que qualquiera quiera meter en ella, tiene echa junto al couertizo de Las Ánimas y San Antonio, en el dique o muelle de ella*”. Uno de los pasos iniciales consistiría en averiguar qué disposiciones se habían establecido en función de si el dueño de la madera era vecino o no de la villa<sup>125</sup>.

El 25 de febrero de 1700 los jurados mayores de la villa realizaron una exposición relativa a los árboles de navíos que tenían que entrar en la ensenada sita fuera del dique o muelle junto al cobertizo de San Antonio. Según su opinión, y basándose en acuerdos tomados en 1680, podía entrar cualquier árbol, tanto de vecinos como de extranjeros, siempre y cuando la villa concediese la pertinente licencia; además, se cobrarían ciertos derechos por dicho almacenaje, destinados al mantenimiento del muelle y consistentes en cuatro reales de plata para los mayores y dos para los menores<sup>126</sup>. Para el mantenimiento del dique y la ensenada, deberían realizarse obras de estacadura y poner una puerta cerrada, haciéndose un nuevo candado, cuya llave se entregaría cada año a uno de los dos jurados mayores quien, finalmente, previa

---

(124) Para los avatares, vid. AME, A-1-23, fols. 95 v.º, 133 r.º-v.º y 172 v.º.

(125) AME, A-1-24, fols. 20 v.º-21 r.º (20 de enero de 1700).

(126) *Ibidem*, fols. 41 v.º-42 r.º (25 de febrero de 1700).

exhibición de la licencia concejil para dejar los maderos, permitiría al interesado almacenar la mercancía.

Como curiosidad, la zona cercana al convento de Capuchinos estuvo caracterizada por un Vía Crucis o Calvario, al menos desde 1697<sup>127</sup>, y que todavía parecía conservarse en 1815. No obstante, no fueron las únicas cruces emplazadas en aquellas zonas. Otras recordaban hechos luctuosos y se instalaron algunas décadas antes: en enero de 1643 se acordó colocar una cruz en el muelle, en el lugar donde se ahogó Juanes de Amalla, mayor, para que se rogase por su alma<sup>128</sup>.

## 5. Conclusiones

La actual Errenteria ya no vive de cara al mar. El abandono de sus muelles, el encenagamiento de sus canales, la posterior desecación de marismas para usos agrícolas y, por último, la intensa industrialización de la zona han borrado, casi por completo, la huella del importante pasado marítimo de esta villa. Sin embargo, es evidente que no se puede entender el desarrollo histórico de Errenteria sin su vinculación con el mar y con la bahía de Pasaia. Para ello resulta necesario el estudio de elementos y estructuras como la que nos ha ocupado esta vez.

---

(127) Vid. AME, A-1-22, fols. 297 r.º-v.º (10 de abril de 1697) y 316 v.º-317 v.º (11 de septiembre de 1697).

(128) AME, A-1-16, fols. 179 r.º-181 v.º (7 de enero de 1643). Con anterioridad, este tipo de elementos piadosos se instalaron en otras zonas, como la cruz sita junto al Hospital en 1567, que se emplearía como humilladero, al carecer la villa de dichos elementos (AME, A-1-9, fols. 89 v.º-90 r.º; 21 de diciembre de 1567).

En otro orden de cosas, y sin relación directa con el asunto que tratamos pero que podría dar lugar a otra serie de investigaciones, podríamos citar otra serie de elementos que nos acercan a las prácticas sociales de la época y vinculadas con el recreo o el “ocio”. En este sentido, tenemos los paseos formados por fresnos junto a la puerta de la villa que daba a Ugarritza, citados en julio de 1641 (AME, A-1-16, fols. 89 r.º-92 r.º) y que constituyen el precedente a la alameda que hubo en su momento. Menciones similares podemos ver en enero de 1703, declarando que los robles del prado de Ugarritza sirven “*en el recreo y combeniencia común*” (AME, A-1-26, fol. 16 v.º). Cerca de ese lugar, junto al puente, el 11 octubre de 1699 el regimiento acordó colocar asientos de madera y una mesa redonda de piedra (AME, A-1-23, fols. 132 v.º-133 r.º); ese mismo día dispuso llevar a cabo el empedrado de la plaza del arrabal por estar indecente y ser lugar donde acostumbran reunirse los vecinos “*a tomar sol y recrearse*”. Finalmente, a inicios de 1703 alguien cortó el olmo ubicado en la plazuela del convento de Capuchinos; un árbol que resguardaba de los temporales y era lugar de recreo, también para los transeúntes que iban a las dos comunidades pasaitarras y al desembarcadero de la Herrera (AME, A-1-126, fol. 41 r.º-42 r.º).

En las líneas anteriores hemos buscado sacar a la luz una desconocida y espectacular infraestructura portuaria y tras la investigación realizada, podemos afirmar que el muelle constituyó, en la práctica, un elemento vivo, diario y continuo en las decisiones del regimiento; de ahí que los acuerdos concejiles nos permitan trazar su realidad. Fue un elemento básico en el desarrollo de las actividades económicas de Erretería y su construcción favoreció en gran medida las labores comerciales. Fomentó la importancia portuaria de la villa, convirtiéndose en un elemento dinamizador de relaciones económicas y culturales derivadas del comercio marítimo internacional.

A pesar de su espectacular extensión, en esencia el muelle del arrabal no era una infraestructura compleja; no pasó de ser un sobrio muro de cal y canto que se decidió terraplenar con intención de hacerlo más fuerte. Dicho de otro modo, se priorizó la funcionalidad frente a la complejidad. Esta simplicidad lo convirtió en un elemento vivo, en continuo cambio y desarrollo con la finalidad de adaptarlo a las necesidades de cada momento. Se trataba de una estructura a remolque del contexto; su construcción no se planeó de una sola vez y si en algún momento se hizo, las realidades económica y geofísica impusieron sus limitaciones.

La ausencia de planificación queda patente tras analizar cómo se afrontaron las diferentes fases constructivas. Ello obligó, una y otra vez, a acometer costosas labores de mantenimiento, a reforzar y rehacer muros y terraplenes, lo que seguramente encareció enormemente la construcción. Sin embargo, es comprensible que no se viera la necesidad de realizar un muelle de semejante longitud desde el primer momento, sobre todo teniendo en cuenta la navegabilidad que tenía el canal cuando se iniciaron las primeras obras.

Por otro lado, es necesario recordar que esta infraestructura, concebida para aportar beneficios a la villa por medio del comercio, acabó convirtiéndose en una auténtica pesadilla por los elevados gastos de mantenimiento. De hecho, no aportó beneficios directos a las arcas concejiles, pues no formaba parte de unos propios que se arrendasen. Sin embargo, constituyó un elemento básico en la cabeza de los gobernantes hasta el desarrollo de la industrialización, notable para la década de 1860. Y así, la realidad del muelle a lo largo de la Edad Moderna, constituye un elemento más que refleja los estrechos vínculos entre Erretería y las actividades marítimas.