

Ciudad y puerto, o ciudad con puerto. El proyecto del Ingeniero Lafarga para el puerto de Pasajes de 1866

(Town and port, or a town with port. The 1866 project by Engineer Lafarga for the port of Pasajes)

Martín Ramos, Ángel

E.T.S. Arquitectura de Barcelona (UPC). Dep. Urbanismo.
Diagonal, 649, 4ª planta. 08028 Barcelona

BIBLID [1137-439X (2003), 23; 309-326]

Recep.: 23.05.02

Acep.: 19.08.02

Con el desarrollo de la industrialización en el siglo XIX en Guipúzcoa se planteó la necesidad de formación de un gran puerto comercial adaptado a las nuevas circunstancias. El papel de San Sebastián, la capital, intentando convertirse reiteradamente en una ciudad con puerto a pesar de sus insuficientes cualidades resultó especialmente llamativo cuando a muy corta distancia el puerto de Pasajes ofrecía sus ventajosas condiciones. El Proyecto del Ingeniero Francisco Lafarga de 1866, redactado con detalle e interés, sería definitivo para la adopción en 1869, por encima de las presiones de San Sebastián, como puerto de interés preferente, librando así a la Concha de San Sebastián de tal destino. La ciudad y el puerto, así, eran un logro pertinente y ambos conjuntamente una gran oportunidad de indudable trascendencia urbanística.

Palabras Clave: San Sebastián. Puerto de Pasajes. Urbanismo del siglo XIX. Historia urbana.

Gipuzkoako XIX. mendeko industrializazioaren garapena zela eta, egoera eta baldintza berriei egokitu beharko zuen merkataritza portu handi bat eraikitzeke premia planteatu zen. Donostia behin eta berriro hiri portuduna bilakatzen saiatu zen, haren ezaugarri eskasak gorabehera; hiriburu horren zeregina bereziki deigarri gertatu zen Pasaiko portuak, bertatik oso gertu, hain baldintza egokiak eskaintzen zituela. Francisco Lafarga ingeniariak 1866an aurkezturiko proiektua, zehaztasun eta arretaz burutua, erabakigarria gertatu zen 1869an interes nagusiko portutzat hartzeko, Donostiaren presioen gainetik; modu horretara, Donostiako Kontxa hondartza patu hartaz askaturik gertatu zen. Hiria eta portua, horrenbestez, lorpen egokiak eta biak elkarrekin garrantzi handiko aukera gertatu ziren hirigintzari dagokionez.

Giltza-hitzak: Donostia. Pasaiko portua. XIX. mendeko hirigintza. Hiri historia.

Avec le développement de l'industrialisation au XIXe siècle en Guipúzcoa le besoin de formation d'un grand port commercial adapté aux nouvelles circonstances s'est présenté. Le rôle de Saint-Sébastien, la capitale, tentant de devenir, de façon réitérée, une ville avec un port malgré ses qualités insuffisantes devint spécialement intéressant lorsque, situé à très courte distance, le port de Pasajes offrit ses conditions avantageuses. Le Projet de l'Ingénieur Francisco Lafarga de 1866, rédigé avec des détails intéressants, serait définitif pour l'adoption en 1869, en dépit des pressions de Saint-Sébastien, d'un port d'intérêt préférentiel, dispensant ainsi la Concha de Saint-Sébastien d'un tel destin. De cette façon la ville et le port, étaient une réussite pertinente et, les deux ensemble, une occasion de grande importance urbanistique.

Mots Clés: Saint-Sébastien. Port de Pasajes. Urbanisme du XIXe siècle. Histoire urbaine.

A la hora de conseguir hacer realidad ciertos empeños que la ciudad de San Sebastián se había propuesto, las dificultades para lograr los objetivos no conseguían apagar las ideas para obtenerlos si éstos eran considerados fundamentales. E, incluso, cada vez que de una u otra forma se presentaba una ocasión que pusiera de manifiesto los mayores retos de futuro de la ciudad aquellas ideas afloraban, si cabe, con mayor brío. Tal fue, a estos efectos, el momento de inicio del derribo de las murallas de la ciudad en 1863.

Ante el cambio de marco que se anticipaba para la ciudad con su apertura hacia tierra firme, el Ayuntamiento volvió a reiterar ante el Gobierno la necesidad de que se activara la obra del proyectado fondeadero en la bahía como gran antepuerto tantas veces advertido necesario en el pasado de la ciudad. Venía a asociarse de nuevo el progreso de la ciudad, que parecía adelantarse en ciertos actos de no pequeña trascendencia, con la oferta de un puerto capaz. Y ahora se remitía la iniciativa a la concreta necesidad de fondeadero en la bahía, como obra más factible y verosímil entre las diversas posibilidades planteadas para formar dársenas y otros complementos. La demanda municipal devino aún más sólida y convencida cuando en 1864 llegó a la ciudad el ferrocarril del Norte, estableciendo la línea Madrid-París contacto con el mar Cantábrico en este emplazamiento antes de adentrarse en territorio francés. Así es como, finalmente, en 1865 se encargó al Ingeniero del distrito la elaboración del proyecto definitivo. Parecía que esta vez, tras los sucesivos intentos protagonizados en anteriores ocasiones, se daban las condiciones para convertir en realidad los anhelos.

Pero, sin embargo, la cuestión que planteaba la formación del fondeadero no era banal ni pacífica, no sólo por lo que decía la historia acumulada en tal empeño sino porque desde el punto de vista de la idoneidad técnica y económica la obra se prestaba a diferentes interpretaciones. Ya el proyecto de Sánchez Bort, 90 años antes, tuvo oponentes que esgrimían argumentos de uno u otro orden entre los que las razones técnicas quedaban en segundo plano¹. Pero es que un siglo después la materia permanecía fluctuando en un mar de influyentes opiniones, sin unos conocimientos técnicos afirmados, que no hacían fáciles los avances. Desde los que alertaban de la posible reducción de calado en la zona que se trataba de proteger, o los posibles efectos inducidos en el régimen de corrientes de la bahía, o bien, la importancia de la fuerza del viento o los interrogantes acerca de la ventaja real para el tráfico comercial, llevaban a especular acerca de si los beneficios que se prometían iban a ser tales. Por eso el Ingeniero Francisco Lafarga, encargado del proyecto, reunió a consulta antes de dar fin al mismo a un variado grupo de profesionales sin cuya opinión favorable el proyecto no encontraría fácil trámite. Y el parecer de los convocados se hizo notar introduciendo diversas modificaciones en el proyecto técnico propuesto.

1. Vid. Astiazarain, M.I., (1999): 113 y ss.

Así, quedaron recogidas en el plano que finalmente presentara el Ingeniero las propuestas de los consultados (Fig. 1). Frente a la solución de cierre de la bocana occidental de la bahía, complementada por un muelle de ribera de la isla y otro de 200 m. a oriente de ésta, que había previsto Lafarga, la solución convenida –sin la completa aquiescencia del Ingeniero– venía a quedar resuelta, junto al muelle de ribera de la isla, por dos muelles, el del Este –reducida en 60 m. su longitud– y otro al S-SO hasta la línea de media marea, sin llegar a tierra firme. El inconveniente principal argumentado contra la solución del muelle de cierre proyectado por Lafarga era el rechazo de las olas reflejadas que fueran a rebotar al otro lado de la banca, el accidente externo a la bahía, bajo las aguas, que incidía en las condiciones de entrada a ésta.

Mientras tanto, a una preocupación tan intensa de San Sebastián por el aprovechamiento futuro de la ensenada anexa a la ciudad no se correspondían acciones semejantes para la previsión de futuro de la ensenada de los Pasajes, que se encontraba muy próxima y a ambas por igual había llegado el ferrocarril en 1864. Las diferencias en su constitución no podían considerarse motivos para tan dispar actitud ya que ambas compartían su condición de singulares refugios naturales en una costa difícil y azotada y, además, su vecindad allanaba –aparentemente– una expresión fundada de competencia funcional.

Sin embargo, llegados momentos tan críticos para el porvenir industrial del país, la manifestación de esta divergencia no se podía dejar de percibir aún como un reflejo de la historia acumulada en esa relación entre San Sebastián y el puerto de Pasajes que tenía raíces profundas en el pasado. Durante siglos San Sebastián había mostrado con reiteración un comportamiento negligente y obstructor hacia el puerto de Pasajes para evitar el fortalecimiento comercial de este puerto respecto al anexo a la ciudad. Se exageraba así una presunta competencia entre dos enclaves que al estar tan cercanos no se podían cabalmente dejar de considerar como patrimonio de un mismo interés. Y, en una interpretación peculiar de esa razón, el concejo de San Sebastián se aplicó con ahínco durante siglos pleiteando contra los municipios ribereños por la jurisdicción sobre la navegación en el canal de Pasajes, que obtuvo repetidamente. Pero con la misma intensidad actuó, por activa o por pasiva, para conseguir que el de Pasajes no fuera puerto que redujera actividad al situado junto al castillo y fortaleza donostiarra. Interponer impedimentos para contratar, inhibirse en el progreso del equipamiento básico, favorecer el encenagamiento, etc. se contaban entre los modos de actuación reiterados de San Sebastián hacia Pasajes², temerosa aquélla de compartir sus singularidades.

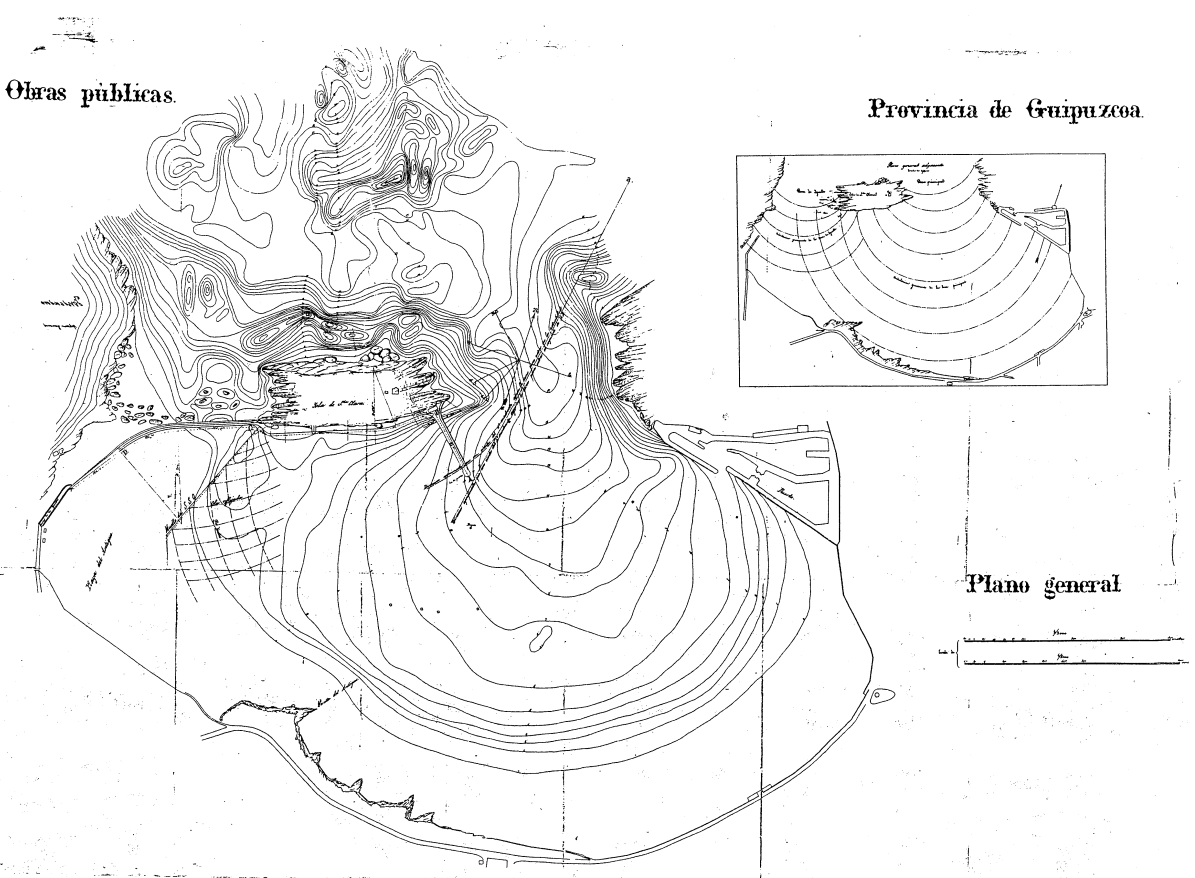
En su origen, entre los siglos XIV a XVII, esta oposición hacia el progreso del puerto vecino era una demostración del recelo con que miraba San Sebastián a

2. Según argumentó Pablo Fernández Albaladejo (1980).

Figura 1.

Plano General del fondeadero proyectado en la bahía de San Sebastián.

(Sin fecha, ni firma). Atribuido a Francisco Lafarga, 16-XII-1865.
(A.M.S.S., E.6, II, 2167,9)



El plano refleja las dos soluciones planteadas al SO de la isla.

las posibilidades potenciales de progreso comercial de ciertas poblaciones como Rentería, situada en cabeza de una ensenada tan amplia. Y la persecución pertinaz de sus objetivos por parte de San Sebastián acabarían anulando tan ricas expectativas, evitando que Rentería –la población mayor a orillas de la bahía, entonces– se convirtiera en motor de un puerto de tantas posibilidades³, tal como Bilbao en una situación similar se desarrollaba. Pero, sin embargo, ya para el siglo XVIII el liderazgo de San Sebastián no se veía amenazado, bien por su rango urbano destacado, bien por su control del canal de Pasajes, y también por la progresiva especialización de Pasajes en tareas para las que San Sebastián no tenía posibilidades, o no le interesaban.

El puerto natural de Pasajes era el único en un amplio desarrollo de costa capaz de admitir buques de gran porte, a lo que sumaba las ventajas de su eficaz abrigo y del hecho de no tener barra en su entrada que hiciera depender el tránsito de la altura de las mareas, lo que le permitía destacar en el Cantábrico. Estas condiciones y su posición estratégica respecto a amplios territorios del interior (se había destacado su posición en la línea intermarina más corta de Europa), así como las posibilidades de su dilatada ribera, apoyaron su progresiva relevancia en la Edad Moderna como uno de los mejores puertos de la Corona.

Pasajes acogió destacadamente funciones como la construcción de naves o su armamento con el equipo y provisión para el servicio a que fueran destinadas, la pesca de altura al bacalao o la ballena, el movimiento de mineral de hierro destinado a las ferrerías, o los servicios a la Armada, de manera que el tráfico comercial más ágil y rico se estableciera desde San Sebastián. Con la creación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas en 1728 ejerció de base de operaciones de ésta, junto con San Sebastián. Su abrigo de mayor calado y la localización de los astilleros de la Compañía eran cualidades de peso que evidenciaban la relevancia diferencial de su porte. Y será este interés directo de la Compañía el que durante buena parte del siglo va a movilizar las labores de mantenimiento y moderado progreso del puerto, con el apoyo de las Juntas de la Provincia. De cualquier modo, no dejaba de ser aun débil la actividad en el puerto no sólo por las dificultades inherentes a los tiempos preindustriales sino también porque el particular régimen fiscal, con las aduanas en el Ebro, que regía en el País Vasco provocó la inhabilitación real para el comercio con las colonias y el consecuente desvío del tráfico de mercancías a otros puertos como Santander o Bayona⁴. Ya desde mediados del siglo XVIII el puerto efectivo quedaba reducido al canal de entrada a la bahía porque los sedimentos acumulados sobre la amplia superficie de ésta afloraban en bajamar y reducían drásticamente su capacidad al no mantenerse las labores de limpieza que la situación exigía. Los numerosos planos que de Pasajes se levantaron, ante lo espectacular de sus cualidades singulares, revelan la peculiaridad de su situación ante el porvenir.

3. Tal como mantiene José Ramón Cruz Mundet (1996): 97.

4. Según ha estudiado y descrito José-Gabriel Zurbano Melero (1999): 37-39.

Diferente de la Concha de San Sebastián por su particular entrada pero también por la irregular definición de sus bordes, aunque ambas bahías estuvieran muy próximas e igualmente recogidas tras la cadena litoral.

La unificación de los Pasajes desde 1805, si bien clarificó la situación administrativa y separó la acción directa del concejo de San Sebastián sobre el puerto, no interrumpió un declive motivado en las contradicciones de la economía preindustrial que alcanzó su expresión más desfavorable en la primera mitad del siglo XIX, aumentado con los efectos de las guerras. Con la inacción acumulada para sacar provecho del entrante del mar, la bahía empezó a perder superficie definitivamente: En 1835 se ganaron al mar grandes superficies de marismas en Lezo y Rentería, la nueva carretera de Irún segregó en 1845 una parte de la bahía en Molinao que sería desecada a continuación (el ferrocarril, en 1863, aumentaría este efecto), y en 1855 la Diputación había construido la escollera de Salinas para conectar Pasajes de San Pedro con la carretera en la ribera Sur, lo que amenazaba con ser un primer paso del desecamiento de la ensenada de Herrera.

Al despertar motivado por la industrialización, mediado el siglo, se asistía en San Sebastián con aquellas acciones tan repetidas del Ayuntamiento ante el Gobierno para conseguir formar un puerto grande o, al menos, asegurar el fondeadero de la Concha. Mientras que en Pasajes fueron solamente iniciativas particulares las que se presentaron más tempranamente. A los estudios para mejorar el puerto realizados por el Conde del Real en 1856-57, ligados a la implantación de una fábrica sobre la bahía en un emplazamiento separado del canal de entrada, seguirían otros planteados por la Compañía de los ferrocarriles del Norte en 1864, y más tarde los solicitados por la empresa de Madrid, Bonifacio Ruiz de Velasco y Cía.

Fue en Septiembre de 1866 cuando se dirigió Ruiz de Velasco al Ministerio de Fomento en demanda de autorización para realizar los estudios convenientes para enlazar las vías férreas con los transportes marítimos, ya que estaban “persuadidos de que el Puerto de Pasajes es el que facilitará con mayor economía este enlace”⁵, y establecer almacenes generales y anejos a tal actividad. Sus estudios concluirían en un proyecto para aprovechar un emplazamiento lindante con el ferrocarril en la Herrera y al borde del agua. El proyecto implicaba la construcción de un espigón de 300 metros de longitud sobre pilotes, y almacenes, junto a la concesión de un espacio de 540 x 44 m en ese borde Sur de la bahía. Informado el proyecto favorablemente por los Ingenieros del Cuerpo en las Vascongadas, Francisco Lafarga y Juan de Orense, la concesión se obtuvo.

A estos antecedentes localizados no pasó desapercibida la necesidad de un plan general de acción para toda la bahía, tal como fue advertido por Juan de Orense en su dictamen. Pero es que era ésta una necesidad palpable a ojos

5. A.G.M.F., 15.420.

vista. Las Juntas de la Provincia lo venían tratando repetidamente con uno u otro motivo. En las Juntas Generales celebradas en Segura en 1861 se comprometieron 200.000 reales anuales por cierto número de años, respondiendo a la garantía pedida por la Dirección General de Obras Públicas para implicarse en las obras necesarias en el puerto de Pasajes que estaban bajo su tutela. Y en 1866, las Juntas reunidas en Azcoitia apoyaron con entusiasmo un proyecto de la villa de Pasajes para formar en la bahía un canal en dirección de la estación del ferrocarril para permitir el acercamiento de los barcos a tal punto y facilitar la carga y descarga de mercancías. Sin embargo, nada se consiguió, manteniendo el puerto su paradójico estado de gran potencia y nula funcionalidad.

A la explicación de esta situación, afectada por circunstancias e intereses de compleja composición, no debía ser ajena tampoco la vieja oposición entre la singular Donostia y el resto de Guipúzcoa que con tanta viveza se había venido manifestando en las Juntas de la Provincia. Progresivamente, San Sebastián había evitado esa confrontación y ya desde 1854, con la designación como capital, se veía muy suavizada. Pero, sin embargo, una década más tarde no resultaría sencillo interrumpir totalmente la estela de una conducta tan sostenida.

De cualquier modo, mientras San Sebastián redoblaba su influencia con el intento de diferentes alternativas para conseguir un gran puerto en el mismo emplazamiento de la ciudad histórica y la iniciativa privada merodeaba Pasajes, la cuestión de este puerto no estaba olvidada. El ingeniero del distrito, Francisco Lafarga, se afanaba en desarrollar un estudio completo del puerto de Pasajes en respuesta a una orden gubernamental de 4 de Marzo de 1863. Su trabajo se desarrolló durante varios años, realizando para 1865 un sondeo detallado de los fondos y dando fin para Diciembre de 1866 a su estudio que comprendía un anteproyecto de las obras precisas.

Era el de Lafarga un estudio minucioso que le había llevado a la observación personal de los fenómenos relacionados con la practicabilidad del puerto en las diversas estaciones del año. Pacientemente, desarrolló así un método para componer su propia teoría acerca de cuáles eran las acciones más necesarias para asegurar la navegación en la entrada del puerto y en su interior, facilitar el tráfico comercial y ofrecer el equipamiento más conveniente de sus riberas.

De entrada, ante la amplitud del estudio ordenado, Lafarga rechaza la posibilidad de que sea éste un puerto militar, por su ubicación próxima a la nación vecina y por las limitaciones de calado del canal de entrada en bajamar. En otro orden de cosas, reconocía el ingeniero que las peculiaridades del caso de Pasajes, tanto en su configuración (la entrada, el canal y la bahía) como en su régimen de mareas, vientos, corrientes y aluviones, vinculaban en gran medida la oportunidad de las medidas a adoptar, sin que no siempre resultaran útiles las consideraciones de orden general que pudieran ser recomendables en otros casos. Y a ese respecto, la orden de 4-III-1863 solicitaba un completo estudio del

puerto pero anticipaba también algunas soluciones concretas a estudiar, tal como la desviación de los cauces que en la bahía desembocaban para evitar posteriores aterramientos. Lafarga ha de responder a tan simple argumentación y lo hace con fundadas razones a lo largo de su estudio pero también poniendo de manifiesto que la desviación del río Oyarzun atravesando el monte Jaizkibel era una obra colosal, inútil y “poco económica” y que, además, podía alterar el régimen marítimo del canal de acceso a la bahía, perjudicando –quizá– a su navegabilidad. Y, también, se ordenaba en el oficio gubernamental el análisis de la solución de comunicación por agua de San Sebastián con este puerto. Tan sucinto enunciado como descomunal pretensión explicaba, una vez más, hasta qué punto se hacían presentes en las altas esferas de poder las temerosas reivindicaciones de San Sebastián, cegadas ante las virtudes de la realidad que tenían ante sí. El ingeniero, sin embargo, se empleó en exponer lo irrealizable de tal empeño: La dificultad de comunicar la Concha con la ría del Urumea, crear un cauce estable transversal a la corriente de este río y, además, formar un canal a través del territorio interpuesto hasta la Herrera. Su oposición frontal a tan singular planteamiento para conseguir solamente que los barcos entraran por la Concha de San Sebastián al puerto de Pasajes, se armaba de fundamento al advertir las no pequeñas desventajas que también presentaba la entrada a la Concha: Existencia de bajos de piedra submarinos como en Pasajes, menor fondo en la entrada y mar más viva que allí, incluso dentro de la bahía. Ello no obstante, el ingeniero examina complementariamente la posibilidad de formar un canal para gabarras de mercancías desde la Herrera al Urumea. Se trataría de un canal de 3.410 m de longitud con un recorrido subterráneo de dos kilómetros, que si bien le parece una obra factible no deja de considerarla desproporcionada para el logro que obtenía de acercar las mercancías a San Sebastián. Expresivamente alegaría en la memoria de su anteproyecto:

“...además de no tener nada de extraño que las mercancías o los almacenes estén separados de las ciudades comerciales, la unión hoy tiene lugar por medio de una carretera y un ferrocarril cuyo trayecto es bien corto,...”.

Despejadas las incógnitas acerca de la virtualidad de las demandas más extraordinarias incluidas en la orden que dio origen a su trabajo, el ingeniero Lafarga desarrolla el proyecto sobre el puerto a través del análisis de los elementos incidentes. Comienza estudiando las peculiaridades de la forma de su entrada entre las puntas de los Arandos, las características del denominado canal que debe recorrerse a continuación para acceder a la bahía, de su fondo y sus bordes, y las de la propia bahía, que describe completamente “cegada y sucia” en sus 4.000 m de longitud y 400 m de anchura media.

Se detiene a continuación en los efectos del oleaje y en la incidencia de éste en las distintas partes del puerto, con atención expresa al fenómeno de la resaca en una bahía con poca profundidad. Los vientos ocupan también a su estudio por la importancia que toman ante la configuración del acceso al puerto, y el fenómeno del *revelage* que se produce en la bocana de Pasajes con frecuencia

por la superposición de vientos marinos y terrales. Y son examinadas también las corrientes que por acción de las mareas se ocasionan en cada parte del puerto, y los aluviones marítimos y fluviales, con la singular ausencia de barra en el puerto que afecte a la navegación.

El estudio, tras contrastar la incidencia de los diversos factores en las condiciones de la navegación en cada parte del puerto –entrada, canal y bahía–, termina proponiendo un detallado programa de obras para permitir la explotación comercial de éste. El programa divide las obras, según un orden de preferencia funcional o práctico, en las que considera indispensables, las necesarias y las que denomina de ampliación. Y todas ellas son plasmadas en los diversos planos que acompaña, componiendo una completa propuesta de adaptación del puerto de Pasajes para las condiciones de un tráfico comercial intenso.

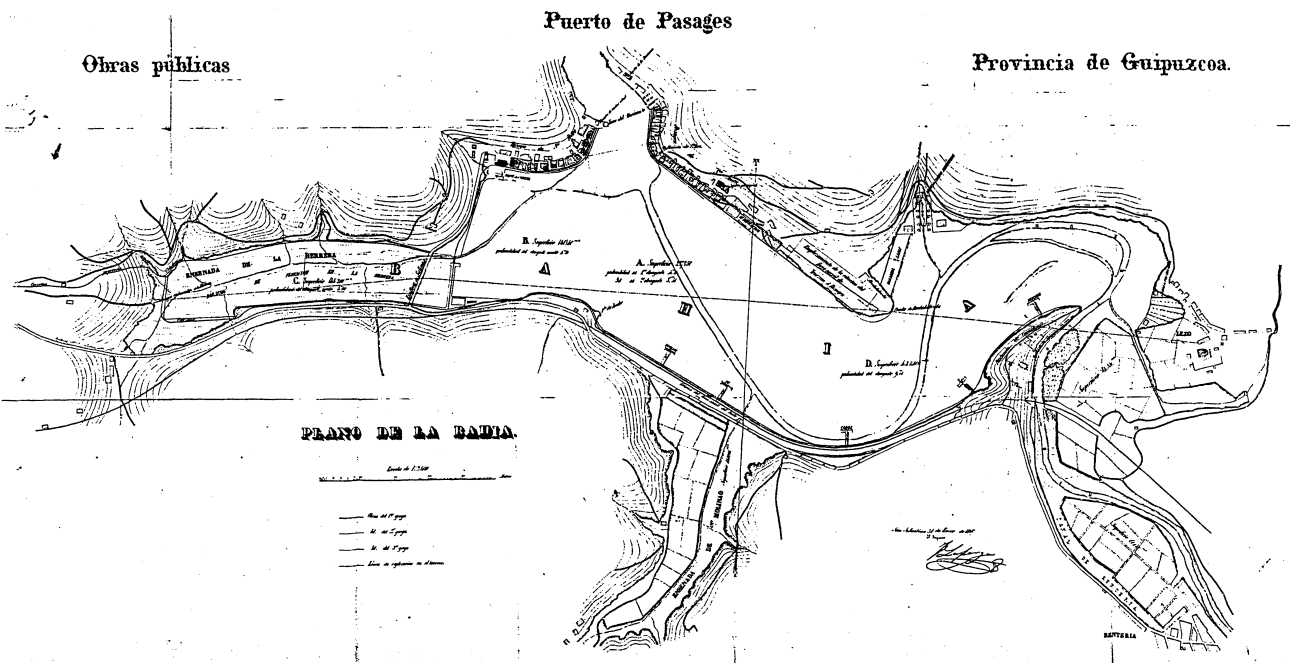
En primer lugar, el proyecto trataba de garantizar la seguridad en la aproximación al puerto proponiendo para ello la voladura de la Banca del Oeste, próxima a la punta de Arando-txiki por considerarla un obstáculo que, aunque sumergido, acentuaba la rompiente y era potencialmente peligroso en bajamar. En el canal de entrada proyectaba muelles de ribera para facilitar el ataje desde tierra, haciendo practicables las escarpadas rocas de las orillas. Por el lado occidental el muelle se iniciaba con la plataforma de las Sepes, proyectada por el exterior de la Punta de las Cruces, sobre el banco de rocas que existe en aquel punto, como lugar desde el que iniciar la sirga aún en la ensenada de la Plata.

Ya en la bahía (Fig. 2), el proyecto contemplaba la realización de sendos muelles de ribera ante ambos Pasajes que sirvieran de antepuerto, y un primer dragado de 4,5 m. de profundidad media en una extensión de 28,8 hectáreas, comprendida entre el canal y los nuevos muelles de carga y descarga que se proyectaban en la ribera Sur, una vez se paramentara el terraplén del ferrocarril. Este primer dragado se hacía extensivo a los bordes del canal para garantizar un calado seguro en su anchura útil.

En lo que concierne a las operaciones de dragado se proyectaba una sucesión progresiva que pasaba en una segunda fase por aumentar hasta ocho metros el calado en el área previamente ahondada y extender hacia la Herrera la superficie a dragar en una extensión de 14,2 hectáreas actuando también por fases en profundidad. Esta ampliación del área dragada permitía acceder a la dársena de flotación proyectada en la ensenada de la Herrera, extendiendo la lámina de agua a este espacio y evitando su incipiente desecamiento acentuado con la aún reciente construcción de la escollera de Salinas. Esta dársena ofrecería una superficie de agua de 14,5 hectáreas y el dragado previsto alcanzaría hasta dos metros por debajo de la bajamar.

El proyecto prescribía también la extensión en sucesivas fases de los muelles de ribera, conectándolos entre sí: El de San Pedro con la dársena, uno bordeando ésta y el que conectara con el del ferrocarril antes referido. Y también en

Figura 2.
"Puerto de Pasajes. Plano de la Bahía"
San Sebastián, 31 de Enero de 1867, F. Lafaraga, Ingeniero.
(A.G.A.)



fases sucesivas cabía acometer la mayor ampliación del puerto mediante el dragado del resto de la bahía (42,5 hectáreas) hasta proporcionar un fondo de 8 m en bajamar en toda su superficie (85,5 hectáreas) continuando la construcción de muelles a lo largo de sus orillas hasta completar una longitud de más de 5 kilómetros.

Una de las características del proyecto era el servicio de ferrocarril a todos los muelles mediante el tendido de vía a lo largo de la línea continua de éstos. Además del ferrocarril del Norte ya construido y en funcionamiento, el proyecto contaba con la implantación futura de una nueva estación del ferrocarril proyectado desde Irurzun, en dirección a Pamplona y Zaragoza. La nueva estación se ubicaba en Bordalaborda, junto a Pasajes de San Juan.

El proyecto observaba también la ordenación de nueva edificación ampliando los Pasajes conforme a un plan establecido que prefiguraba la transformación progresiva de la edificación existente en ambos núcleos al quedar emplazados sobre los muelles de ribera proyectados, aunque reconociera el ingeniero que tal operación fuera tal vez la más difícil de llevar a cabo. Dedicaba el proyecto el espacio de la cala de Condemasti, que se ganaba al canal con el muelle de ribera, a poblado de pescadores, quitando importancia el ingeniero a la circunstancia de que no hubiera población grande sobre la bahía, aunque había capacidad para almacenes, casas de vecindad y otras edificaciones para servicio del puerto en Molinao y en las marismas desecadas de Lezo y Rentería, y consideraba suficientemente cubierta la necesidad de una población comercial holgada con la presencia de Rentería en el fondo de la bahía y la proximidad de la ciudad de San Sebastián. Además, el proyecto se completaba con la disposición de un dique de carena menor en San Pedro, un dique de columnas en Ederreca, gradas de astilleros, varadero y edificios para el control y servicio directo del puerto, así como la previsión de un remolcador auxiliar para el equipamiento básico del puerto.

La programación de las obras y equipamientos previstos en tres grupos de dotación sucesiva le permitía dividir su proyecto en lotes. La voladura de la Banca del Oeste, los muelles de ribera ante los Pasajes como antepuerto, el primer dragado en el área central de la bahía y los muelles de carga y descarga junto al ferrocarril constituían el primer grupo de obras, consideradas indispensables. Como obras necesarias eran calificadas, a continuación, el muelle sobre las Sepes y su continuación en la ribera occidental del canal, el aumento de la profundidad del primer dragado, el segundo dragado hacia la Herrera y la dársena de flotación en esta ensenada, los muelles de ribera en la bahía, el dique de carena en San Pedro y la dotación de remolcador. Y ya separadas en un tercer grupo, conceptualizado como obras de ampliación, se incluían el muelle de la ribera oriental del canal, el dragado del resto de la bahía, los otros muelles previstos para carga y descarga de los ferrocarriles, los diques, varaderos y gradas, así como los demás edificios dependientes del Puerto.

Con todo ello llegaba Lafarga a una primera valoración de conjunto de las obras mostrando un aprovechamiento elevado de las inversiones necesarias en

relación con el rendimiento espacial del proyecto de puerto: 62,21 m de longitud de muelle por hectárea de lámina de agua.

Se había formado así el primer proyecto de conjunto para la explotación integral del puerto de Pasajes como puerto comercial, lo que permitía constatar las crecidas posibilidades de éste con respecto a las que podían obtenerse en el puerto de San Sebastián o en áreas contiguas. Era en Pasajes donde verdaderamente se podía advertir un cambio de escala en la oferta portuaria que guardara relación con las trascendentales novedades que en el desarrollo de la industria y en los medios de comunicación se estaban entonces produciendo, con la difusión de la máquina de vapor en la producción de energía y la llegada del ferrocarril a la línea de esta costa.

Parecía éste un proyecto comprometido con la realidad y meditado. Fuera o no completamente acertado en su diagnóstico y previsiones y más o menos ajustado al devenir de los tiempos, lo que con este ejercicio quedó claro –y resultaba, en alguna medida, irreversible– era que en Pasajes, a muy corta distancia de la ciudad capital de Guipúzcoa, se demostraba factible conseguir con unas inversiones graduables y no desmesuradas un puerto espacioso y seguro, además de progresivamente ampliable. Mientras, por otro lado, no se podía decir que la situación se presentara equivalente en alguna otra parte, a pesar de los esfuerzos del localismo donostiarra por activar los recursos de su pretendida autosuficiencia.

El anteproyecto Lafarga terminado inició su viaje de instancia en instancia dentro del Ministerio, en tanto transcurría un tiempo muy valioso. Sometido a informe del Ingeniero Jefe de las Vascongadas, Juan de Orense, éste lo despachó con tono nada entusiasta. Se situaba Orense solamente en la posibilidad de realización de las obras calificadas de indispensables por Lafarga y aún en éstas sembrando dudas y planteando observaciones de no pequeña importancia. Así, en lugar del primer calado propuesto por Lafarga en 28 hectáreas de bahía, proponía que se limitara éste al área de un canal de 100 m de anchura hasta el pontón de Molinao del ferrocarril. Y anticipaba también una solución de futuro que evitara dragar toda la superficie de la bahía, formando en su lugar un canal dando curso al río Oyarzun al cual se conectaran las sucesivas dársenas que pudieran habilitarse en sus márgenes. Además, requería Orense que se levantaran una serie de planos adicionales. Tales observaciones, fueran aceptadas o no por sus superiores, tenían un ineludible efecto retardador, no sólo de la gestión del anteproyecto sino también de la ejecución de unas u otras obras.

De esta forma, el anteproyecto de Pasajes –en trámite interno– permanecía oculto a otras instituciones y particulares en tanto que, simultáneamente, la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos del Ministerio estudiaba el proyecto de fondeadero en la Concha, éste sí consultado ampliamente y divulgado. Sólo eran, mientras tanto, las Juntas de la Provincia quienes mantenían viva su reivindicación de que se actuara en Pasajes. Pero, en resumidas cuentas, quedaba planteada una situación muy contradictoria en la que, ante la indecisión de

los poderes públicos, la iniciativa privada trataba de sacar partido de las claras posibilidades de un lugar caracterizado por su función de puerto tradicional con solera y servido por ferrocarril internacional, mientras parecían centrarse los objetivos públicos en la atención a las plurales capacidades potenciales de otro lugar próximo inquietado por múltiples solicitudes.

El discurrir del tiempo emplazados ante tan paradójica disyuntiva tendría efectos muy desfavorables en varios frentes⁶. Hasta tal punto la situación reclamaba la adopción de medidas urgentes que Ruiz de Velasco, concesionario privado para la explotación del puerto de Pasajes, instó al encaje de su proyecto en un marco de conjunto. Para ello se constituyó una Comisión plural de personalidades que se reunió en Rentería con el fin de examinar la cuestión y proponer las acciones convenientes para aprovechar en alguna medida las posibilidades que el puerto ofrecía, y “adelantar por este medio la época en que se realice la habilitación del puerto de Pasajes, como exigen su posición y favorables circunstancias”⁷. Las reflexiones de la Comisión de Rentería eran cuidadas, trataban la cuestión desde muy variados puntos de vista y, en una vía de acción positiva, proponían una forma concreta de intervenir en el puerto integrando debidamente el proyecto y la concesión de Ruiz de Velasco. Entre los puntos de atención de la Comisión cabe destacar la manera de tratar la oportunidad de actuar en el puerto desde la perspectiva de San Sebastián. Así, a la hora de exponer las ventajas que se derivarían para el comercio de un puerto activo en el tráfico de mercancías, apostillaba:

“...sobre todo al de San Sebastián, pues es la plaza comercial que más principalmente ha de aprovecharse del movimiento que se produzca en Pasajes.

En efecto, pudiendo establecerse los almacenes o docks en la ensenada de la Herrera que no dista de aquella ciudad mas que 3 ó 4 kilómetros, careciendo Pasajes de capitales y relaciones comerciales y no prestándose por su situación a la formación de una población regular, San Sebastián es el pueblo para ser el centro principal de los negocios mercantiles de Guipúzcoa como lo fue antiguamente, y es también en el día de todas las operaciones comerciales, giros, etc. a que da lugar la creciente industria del país...”.

Y, a continuación, en breves líneas dibujaba la Comisión las buenas y ágiles comunicaciones que podían establecerse entre ambos puntos según la carretera ya existente o con otros medios complementarios. Y también desarrollaba

6. En la desorientación de las iniciativas privadas hacia el puerto, pero también en la desviación de los tráficos de mercancías hacia otras rutas que esquivaban la provincia, tal como se ha puesto de manifiesto en: Barcenilla, M.A., (1999): 162 y ss.

7. *Informe dado por una comisión nombrada en una reunión habida en Rentería sobre un proyecto de dotar al puerto de Pasajes de todos los medios que faciliten las operaciones de comercio y de la navegación*, Bilbao, Impr. y litogr. de Juan E. Delmas, 1868, p.6.

comparaciones en esta relación de ciudad principal y puerto con las que se daban en otros casos de puertos prósperos y centros comerciales punteros: Londres y París, por ejemplo, “en las que el comerciante tiene que atender a mayores distancias para las faenas de la carga, descarga y demás operaciones comerciales”, pero también Valencia y Bilbao como casos más semejantes. Y añadía:

“De este modo, quedarían distribuidas las faenas comerciales de la manera más útil y ventajosa para el destino que va teniendo San Sebastián, de un pueblo elegante y sumamente propio para atraer una numerosa y escogida concurrencia, a gozar de su apacible clima y de sus pintorescas cercanías, y a bañarse en su magnífica y renombrada concha”.

Que aún en 1868 hubiera que desplegar esta suerte de discursos para argumentar la oportunidad de conformar adecuadamente el puerto de Pasajes venía a demostrar hasta qué punto era ésta una cuestión sometida al parecer de San Sebastián que, por una u otra vía y más allá de las posturas oficiales⁸, se hacía valer y no favorablemente como demostraban los hechos.

La Comisión llegaba a apelar en su dictamen al honor de Guipúzcoa en entredicho ante el avance que se estaba dando en otros puertos, Burdeos o Bilbao, mientras aquí disponiendo de tal don natural “Guipúzcoa permanece inactiva”. Y para situar y dimensionar concretamente el empeño y demostrar la factibilidad de lo que se pretendía, la Comisión proponía un plan de obras concreto y la formación de una sociedad que se encargara de realizarlo. Se trataba de formar una dársena en la Herrera, complementando las obras previstas por Ruiz de Velasco e integrando una acción de conjunto que posibilitara un tráfico de mercancías comparable a los que entonces movían otros importantes puertos vecinos. Se necesitaba de una inversión moderada pero se conseguía ampliar tanto las posibilidades del puerto con tan reducido esfuerzo económico que, situando así las cosas, parecía quitarse fundamento a cualquier enemigo de la idea. Se elegía el emplazamiento de Herrera, por más protegido –según el Informe– pero puede pensarse que también por ser el más próximo a San Sebastián. Y junto a la dársena y sus 1.600 m. de muelles se formaban terrenos para ubicar 64.000 metros cuadrados de almacenes, aduana, depósitos y otros edificios y dependencias que se necesitaran. Se ofrecía de este modo capacidad suficiente para un movimiento de 432.000 Toneladas/año lo cual se presentaba como un horizonte muy lejano, capaz, en cualquier caso, de permitir a Pasajes situarse al nivel de otros puertos notables, y como un cambio trascendental, no sólo respecto a la desfavorable situación del momento allí

8. La Junta de Comercio de San Sebastián habría mostrado en 1861 el interés de la perspectiva posible de contar con Pasajes como puerto de comercio de San Sebastián, según Luis Castells, (1987): 99. Incluso el Alcalde Leizaur lo había expresado en 1863 durante su mandato. Por otro lado, San Sebastián había expresado su apoyo en las Juntas Generales a las decisiones que se tomaban sobre la necesidad de emprender obras en el puerto de Pasajes. Y, posteriormente, algunos influyentes donostiarros ligados al sector comercial (los Jamar, Brunet o Rocaverde) aparecerán impulsando el puerto de Pasajes (Castells, L.: 101).

sino también con relación a San Sebastián que por aquellos años movía volúmenes muy inferiores.

La iniciativa de la Comisión de Rentería evaluaba también los términos de las obras proyectadas por Ruiz de Velasco, integrándolas entre las labores a emprender por la Sociedad que se formara para promover el conjunto de obras necesarias y proponiendo la modificación de uno de sus elementos. Ruiz de Velasco proyectaba construir un espigón que desde el muelle de la ribera Sur se internara en el fangal 275 m hasta llegar a la zona con suficiente calado en bajamar. En su lugar, la Comisión proponía reducir la longitud del espigón a 90 m, aproximadamente, al proyectar el dragado de un canal en el fango para permitir el acceso de barcos a la dársena y, en consecuencia, no resultar necesaria la longitud antes prevista. De este modo es como quedaría incorporada la solución propuesta en el plano de conjunto que se acompañaba al informe emitido.

Así las cosas, ante tales planteamientos fueron sólo las Juntas de la Provincia las que continuaron manifestándose sensibles y motivadas en tan crítica situación, tanto en 1868 en Zumaya, como en 1869 en Fuenterrabía. Hasta que se llegó a la certidumbre de que sólo podía disolverse tan paradójico y empobrecedor dilema si la Provincia pasaba a ser titular del puerto, en lugar del Estado, recaudaba los arbitrios y se hacía propietaria de obras y terrenos que se ganasen al mar.

La designación de Pasajes como puerto de interés preferente frente a San Sebastián, por orden de 7 de Abril de 1869, representó un cambio definitivo en la situación. Ese día, al tiempo que se aprobaba el proyecto Lafarga para Pasajes, otra orden aprobaba también –con condiciones– el proyecto de mejora del fondeadero de la Concha, eso sí como complemento a las obras de Pasajes y sólo destinado a satisfacer las necesidades locales. Fue este momento, en el que se subordinaban las acciones y posibilidades de San Sebastián a las de Pasajes, el que introduciría una significativa novedad en el panorama de las realidades urbanísticas reconocidas institucionalmente en este territorio. Aunque desde ciertas perspectivas pareciera imposible, había arraigado una iniciativa para la formación de un centro de actividad comercial –un puerto– sin el soporte de una ciudad concreta que lo liderara o a quien se le atribuyera, y por encima o al margen de la ciudad capital. Hasta entonces, esta ciudad trataba de presentar como inadecuado o carente de futuro aquello que no la tuviera a ella misma como aval, ya que, en una muestra de miope narcisismo, pretendía disponer allí mismo, en su “Iru-txulo”, de posibilidades para todo lo que una ciudad de futuro pudiera necesitar. Alguna vestidura donostiarra (un tanto avejentada) hubo de verse rasgada ante el aparente desafío que representaba reconocer la primacía o preferencia de algo a construir de mayor rango que lo capitalino aunque no contara con otro soporte urbano subyacente. Porque a tan ensimismada visión escapaba que realmente era la propia capital la que, con su consciente apoyo o sin él, venía a resultar el mejor aval urbano existente de tan rica expectativa.

Aún llegaría el tesón del Ayuntamiento de San Sebastián a insistir para que el ingeniero del distrito, el mismo Francisco Lafarga, actualizara en última instancia el anteproyecto de mejora de su puerto de 1859, del Ingeniero Estibaus, formando dársenas en el Urumea. Lafarga reconoce en la Memoria de su proyecto de nuevo puerto en San Sebastián que repetidas veces ha tratado de dar forma a este anteproyecto, y sobre tal cuestión comenta:

“...todas las veces que ha tratado de circunscribirla al terreno de lo factible se le han presentado tales dificultades, ha visto tan palpablemente la absoluta inutilidad de este trabajo y se ha desanimado tanto y tanto al ver la magnitud de la idea y la ruindad de los presentes tiempos, que me ha sido poco menos que imposible el proceder a la redacción de un ante-proyecto, mas al presente agujoneado por los deseos del Ayuntamiento de San Sebastián ha de tratar de poner en vía de resolución aquél,....”.

En su proyecto el ingeniero describe las prescripciones necesarias para hacer realidad tal puerto renovado con la adaptación de las dársenas a 12,88 hectáreas de extensión y las demás obras precisas, incluyendo la valoración de cada una de ellas. Y concluye, no sin expresar su opinión de que se trata de un coste extraordinario de ejecución difícilmente imaginable, poniendo de manifiesto que, además, en tal puerto no había lugar para los establecimientos e industrias apropiadas para su funcionamiento como diques de carena, astilleros, varaderos, etc.

Por todo ello, no resultó sino lógico y afortunado el que por decreto del Ministerio de Fomento de 8 de Febrero de 1870 se cediera a la Provincia el puerto de Pasajes, declarando provinciales las obras proyectadas para la mejora de este puerto y autorizando para ejecutarlas a la Diputación Foral de Guipúzcoa con arreglo al anteproyecto aprobado por orden de 7 de Abril de 1869. Se inició con ello una etapa completamente renovada en la existencia de este puerto y definitivamente quedó aclarado que el puerto comercial, el gran puerto, se construiría en Pasajes y era allí adonde se habían de emplear los principales esfuerzos colectivos.

El, por entonces, desvanecido rango de la Provincia se vió así fortalecido en aquellos años en que San Sebastián recibía tantos apoyos activando su relación directa con las altas esferas de poder asentadas en la capital del Reino, al convertirse en sujeto garante de una iniciativa de tal potencia. A ello había contribuido, sin desearlo, el obtuso papel desempeñado por el concejo de San Sebastián, que al sostener sus pretensiones alternativas convertía en imposible la atribución a esta ciudad del liderazgo de un proyecto del que, indudablemente y a su pesar, iba a resultar principal beneficiaria.

Era, probablemente, preferible la resurrección entonces de ese poder bifronte en la manifestación de las realidades urbanísticas más destacadas, aunque no resultara reflejo fiel de las caras que ofrecía la realidad social y económica coetánea, pero, desde luego, aún menor era el parecido con una descollante capital burguesa omnipotente. Así cabe advertir cómo la configuración que iba adoptando la ciudad en San Sebastián venía a ser, por activa o por pasiva, un

producto también de las acciones de la Provincia, ya que, en contra del parecer de –al menos– unos cuantos donostiarras de pro con elevada capacidad de influencia, San Sebastián no iba a destinarse a acoger fundamentalmente el gran puerto comercial, sino que éste se ubicaría en Pasajes, a tan corta distancia que iba a facultar la calificación complementaria de ámbitos territoriales adyacentes, de modo que se aprovecharan mejor los recursos, se ofreciera un horizonte de desarrollo despejado y la capitalidad resultara también funcionalmente reforzada.

En Pasajes, desde entonces, comenzaron a sucederse actuaciones ya que por Ley de 12 de Mayo de 1870 quedaron establecidas ciertas obligaciones en el desarrollo del puerto. Se habían de ejecutar las obras consideradas indispensables que permitieran alcanzar un movimiento de 100.000 toneladas anuales. Y si se superara este movimiento se abordarían también las restantes consideradas indispensables y necesarias en el proyecto Lafarga, hasta que al exceder de 500.000 toneladas/año se emprenderían progresivamente las obras del tercer grupo, denominadas de ampliación. Al mismo tiempo, el puerto y el resultado de los impuestos de descarga quedaban cedidos a la Provincia por un plazo de noventa años. El ingeniero Manuel Peironcely fue designado por la Provincia al frente del puerto encargándose, en primer lugar, de realizar el estudio de las obras más urgentes. Para su ejecución la Diputación constituyó, como solución singular respecto a las Juntas de obras de Puertos que se crearon en aquellos años⁹, la “Sociedad de Fomento del Puerto de Pasajes” como sociedad privada encargada de impulsar las obras, con un fondo inicial de 2.000.000 de pesetas cubierto por suscripción.

En lo que se refiere a la ciudad y al ensanche donostiarra, con tales decisiones se solventaban muchas reservas que se habían tendido durante los últimos años, difundiendo en exceso la indefinición y la redundante cautela. No se cerró la cuestión del fondeadero en la Concha, y el Ayuntamiento continuó con insistencia en el seguimiento del proyecto como si no incidiera en ello el crecimiento programado en el puerto de Pasajes. Por el momento, de Real Orden de 31 de Mayo de 1870 del Ministerio de Fomento, quedó alzada la suspensión vigente como efecto de la Orden de 2 de Agosto de 1864 según la cual, en la concesión al Ayuntamiento de la ocupación de los terrenos invadidos por el mar para ser ocupados por el ensanche, se prescribía la reserva de los espacios destinados a docks en el proyecto de un gran puerto de 1859. ¿Y si, además, frente a la opinión donostiarra, la Concha resultara completamente libre de acoger el puerto industrial? Con tal precedente, cualquier cosa podía deparar el porvenir.

9. Según Sáenz Ridruejo, F., (1994): 103 y ss.

BIBLIOGRAFÍA CITADA

ASTIAZARAIN, M.I., *El Consulado de San Sebastián y los proyectos de ampliación de su puerto en el siglo XVIII*, San Sebastián, Fundación Kutxa, 1998.

BARCENILLA, M.A., *La pequeña Manchester. Origen y consolidación de un núcleo industrial guipuzcoano. Errentería (1845-1905)*, San Sebastián, Diputación Foral de Gipuzkoa, 1999.

CASTELLS, L., *Modernización y dinámica política en la sociedad guipuzcoana de la Restauración (1876-1915)*, Madrid-Leioa, Siglo XXI-U.P.V., 1987.

CRUZ MUNDET, J.R., "Rentería en el Antiguo Régimen", en: Jiménez de Aberásturi, J.C. (dir.), *Historia de Rentería*, Rentería, Ayuntamiento de Rentería, 1996, p. 97.

FERNÁNDEZ ALBALADEJO, P., "Rentería, Oyarzun y San Sebastián: Unos comienzos conflictivos", en: *Oarso*, Rentería, n. 15, 1980, pp. 19 y 20.

IZAGUIRRE, R., *Estudios acerca de la Bahía de San Sebastián (Transformaciones, reformas, proyectos)*, Pasajes de San Pedro, Publicaciones de la Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa. Ed. Vasconia, 1933.

SÁENZ RIDRUEJO, F., "Evolución de los puertos españoles durante el siglo XIX", en AA.VV., *Puertos españoles en la Historia*, Madrid, CEHOPU-MOPTMA, 1994.

ZURBANO MELERO, J.-G., "Comercio y desarrollo portuario", en: AA.VV., *Pasaia, Memoria histórica y perspectivas de futuro*, Donostia-San Sebastián, Untzi Museoa-Museo Naval, 1999.