

VII. BAHÍA DE PASAIA: Población

1. MUNICIPIOS.

1.1. Lezo.

Se halla situado al pie del Monta Jaizkibel. Agrícola e industrial. El Cristo de Lezo, imagen de forma y veneración universales. Desde la época en que se tiene noticia, Lezo perteneció al distrito municipal de Fuenterrabia hasta época reciente. En la actualidad, constituye municipio independiente con perspectivas de mayor expansión urbana e industrial. Notable iglesia parroquial.

1.2. Pasaia.

Dividido en 3 distritos. Pasajes de San Pedro, de San Juan y Ancho. También Trintxerpe, en el término de San Pedro, ha adquirido personalidad propia y se considera ya el cuarto distrito.

San Pedro es pesquero; en San Juan, existen secaderos y un astillero, y en Ancho se hallan los muelles comerciales. La industria alcanza muchas variedades, desde la siderometalúrgica hasta el Salazón. En Pasaia nació el almirante Blas de Lezo.

En San Juan, de gran atracción turística, vivió Víctor Hugo, cuyos recuerdos se conservan en un Museo.

1.3. Renteria.

La actividad económica más importante, casi la única, es la industria, que abarca una extensa gama de actividades. En la que son de destacar fabricas de papel.

En los últimos años ha experimentado gran expansión urbana con alto crecimiento de población. En su término se levanta la Ciudad Laboral Don Bosco, de formación profesional.

Son famosas las cuevas prehistóricas de Landarbaso, en el monte Aitzbitarte. El nombre de Renteria proviene de que en este lugar, llamado originalmente Oiarso, se cobraban las rentas reales.

2. PASAI ANT XO.

2.1. Origen.

Pasajes Ancho está situado en el Centro-Sur de la bahía, lo que era un pequeño brazo de ésta que se adentraba en Alza.

En bajamar, era una marisma pantanosa que se cubría al subir la marea. La zona quedó aislada cuando se construyó la carretera general y el Ferrocarril. Pero no lo fue totalmente, porque se construyó un túnel.

Entrevieron la posibilidad de construir sobre esa marisma e idearon controlar el flujo y reflujo de las aguas procedentes de la bahía, construyendo un muro de contención.

La zona ganada a la bahía quedó dividida en dos partes: la más amplia ofrecía posibilidades de construir, y la más pequeña se convirtió en el cauce de la ría de Molinao.

De las dos zonas la más grande tenía 115.000m² y la otra 15.000m².

2.2. Población.

Sobre la marisma se asentó una población muy numerosa y activa, que en sus comienzos tenía que ser escasa, porque había muy pocas casas.

Pero esta falta de gente en el núcleo, era complementada con los habitantes de la “Casa Grande”, y las casas de la “Cuarta Vía”

En 1890 había aproximadamente 380 habitantes; en 1924, 2.133; en 1930, 2.579; en 1940, 3.242; en 1950, 3.762; en 1960, 4.679.; y en 1970 había 5.684 personas. En estos últimos años también ha aumentado la población. Pasai Antxo no se puede expandir más, pero todavía quedan solares en los que se puede construir, y si no se derriban casas antiguas para construir viviendas en las que puedan vivir más personas, la población no aumentará tanto como lo ha hecho en las últimas décadas.

2.3. Desarrollo urbano.

La zona marismosa, Pasajes Ancho, fue saneándose y en ella se construyó de forma firme y segura.

Las construcciones encontraron con un obstáculo llamado depósito de aguas, por lo que había una gran preocupación por sanear este depósito, donde se recogían los vertidos fecales de la comunidad.

Hubo muchas negociaciones con el Duque de Mandas, el propietario de la mayoría de esos terrenos para que los cediese y poder realizar el saneamiento. Y en el año 1928 se construyó en esos terrenos, la Alameda y el Mercado Abastos, desapareciendo el depósito y construyendo un colector. Estas construcciones fueron muy importantes porque hicieron desaparecer la separación en Antxo de lo antiguo y lo moderno.

Las calles se construyeron rectas y amplias, y sus nombres han ido cambiando con el tiempo; por ejemplo la carretera general al principio tuvo este nombre y terminó llamándose Avenida de Navarra.

2.4. Desarrollo económico.

En los principios de Antxo las variadas vías de comunicación tenían mucha importancia en la economía, pero también había industrias y comercios.

A estas industrias se fueron añadiendo otras, hasta alcanzar Ancho un gran complejo industrial.

Y se fueron instalando bares y cafés para los habitantes.

2.5. Las comunicaciones.

Pasajes tiene muy buenas vías de comunicación: el Puerto, el Ferrocarril (RENFE), la carretera General y el topo (Euskotren).

2.6. El puerto.

El puerto de Pasajes era del Estado Español, y el 14 de Febrero de 1870 el Estado concedió la explotación.

Con la reversión al Estado y el funcionamiento de la Junta de Obras, el Puerto tomó distintos rumbos y fueron desapareciendo los antiguos almacenes y los edificios que existían en su recinto. Y se construyeron nuevos edificios para la Junta, Aduana, Ayudantía de Marina, Consignatorios y Sanidad.

El Puerto tenía estos muelles: Herrera, para descargar mercancía que necesitaba almacenarse; Ancho, para carbones; Avanzado, para carbones y minerales, y el Nuevo para frutas, mercancías y viajeros. Pero con el tiempo se les cambió el nombre a algunos: Herrera, Reloj, Avanzado, Trasatlántico, Ancho, Molinao, Capuchinos y Petróleos.

El Puerto de Pasajes ha alcanzado un rango de importancia en la nación y fuera de ella, al estar emplazado en condiciones topográficas inmejorables.

2.7. El ferrocarril.

Atraviesa Antxo de Oeste a Este y se inauguró el 15 de Agosto de 1864. El ferrocarril, con el impulso del Puerto, fue ganado en importancia y se convirtió en uno de los de mayor tráfico del país. Durante su época, la importancia de la estación fue en aumento, como el movimiento en la misma.

2.8. La carretera general.

Su construcción enlazó San Sebastián con Irún en 1846. Y con la construcción de la carretera se beneficiaron los nacientes núcleos de población existentes a su paso, entre los que estaba Antxo.

El primer transporte público para viajeros a través de esta carretera estaba explotado por la Compañía del Tranvía de San Sebastián. Pero estos se jubilaron en 1952.

Esta carretera es una de las de mayor tránsito de la nación y el paso de vehículos por ella es incesante.

2.9. Traineras.

También tuvo participación Antxo en las regatas traineras de la Concha, y presentaba una trainera llamada “pasaiko lagun ederrak”.

Pasajes ostentaba tres record: el de mejor tiempo invertido en el recorrido, San Juan; el de más banderas ganadas de forma consecutiva, San Pedro; y el de mayor duración, Antxo.

2.10. Proyecto futuro: Variante de la carretera N-1 en Pasaia.

En estos momentos para solucionar el problema del tráfico por la travesía de Pasai Antxo, se ha optado por la solución de desviarlo desde este vial hacia la autopista A-8. Esto supondrá aumentar el tráfico actual de la autopista entre los enlaces de Intxaurreondo y Pasaia, pasando de los 43.000 vehículos día a los 80.000, por lo que es necesaria la ampliación de dos a tres carriles pro calzada del citado tramo de autopista.

Pasa conectar la A-8 con la N-1 se utiliza en parte la actual conexión. Como se prevé que el tráfico aumente, se mejora todo el tramo, construyendo dos toneles y dos rotondas.

La obra consiste en 1,5 Km. de ampliación a 3+3 carriles de la autopista A-8 entre Intxaurreondo y Pasaia, más 2 Km. de nueva conexión entre el actual acceso a Pasai Antxo y la variante de Renteria.

3. PERSONAJES HISTÓRICOS.

3.1. Blas de Lezo.

Blas de Lezo, nació en Pasajes en 1687, sus juegos infantiles, eran ir a ver la entrada de barcos en el puerto, que en aquella época eran barcos enormes.

Blas de Lezo conquistó América como almirante inglés. Fue a Inglaterra y volvió el 15 de Mayo de 1741 con una gran escuadra salida de allí.

Tan seguros estaban los ingleses de que iba a ganar, que ordenaron acuñar una moneda conmemorativa en su nombre. Pero al tener pocos hombres retiró humildemente la escuadra inglesa.

Por las heridas sufridas en un combate, murió el 7 de septiembre de 1741, concediéndole el título de marqués de Oviedo.

Como conmemoración le hicieron una pequeña lápida con esta inscripción:

“Al heroico marinero Don Blas de Lezo. Hijo ilustre de Pasajes 1689-1741 “.

3.2. Ferres Kafranga, Jose Joakin.

Navegante y astrónomo guipuzcoano (Pasajes 1763- Bilbao 1818). Fue marine y se metió en la compañía Erret de Gipuzkoa (1780). Cuando iba en un viaje a Venezuela los ingleses le cogieron preso y le llevaron a Inglaterra; su padre consiguió liberarle en 1786.

En Suiza se especializó en la astronomía y se fue a Cádiz. Allí hizo dinero, luego volvió a estudiar en Inglaterra y América. Luego se acomodó en Bilbao en el 1817 y entró en la asociación RSBAP. Fue alcalde de Pasaia y socio de la Academia de Historia.

3.3. Oquendo.

Nació en San Sebastián en 1577. Le conocían “El Héroe Cantabro” a los 16 años, empezó a servir en galeras de Nápoles. Tras un combate, fue nombrado general en Bizkaia, después General en el Cantábrico y en la armada del océano en 1626.

Tras la lucha con pérdidas por ambas partes. La nave capitaneada por Oquendo quedó solo contra los holandeses que no lograron ni rendirla ni echarla a pique.

Holanda formó consejo de guerra contra el general TROMP, quien ante el tribunal contestó que “La red capitana española, con Don Antonio de Oquendo es invencible.”

Estas dos batallas navales están representadas en dos cuadros que se hallan en la escalinata principal de la Biblioteca Municipal de San Sebastián.

Tras esta última acción, el rey concedió a Oquendo el título vizconde. Murió en la Coruña el año 1640.

3.4. La Fayette.

Del puerto de Pasajes partió en 1777, uno de los héroes que lucharon por la independencia de Estados Unidos, EL GENERAL LA FAYETTE.

Mario, Pablo, Gilbert de Moutier, más tarde marqués de La Fayette, nació un 6 de Septiembre de 1757 en el Castillo de el Alto Loira. A los 18 años se encontraba cumpliendo el servicio militar en Metz, cuando no dudó en declararse abiertamente defensor de las ideas republicanas.

La Fayette topó con la férrea oposición oficial del rey Luis XVI. Apartir de ese momento La Fayette despliega una actividad febril y comienza por comprar en Burdeos, el 7 de Marzo de 1777, el navío “La Clary” de 268 toneladas lo registra con el nombre “La victoire”.

La Fayette embarca en Pavillac y recoge a sus compañeros en Le Verdon, el 26 de Marzo de 1777.

Éstos se hacen a la mar y en pocas horas llegan al puerto guipuzcoano de Pasajes, donde se encuentran con la orden de regresar a Francia.

Durante algunos días La Fayette estuvo escondido en Pasajes de San Juan o en Pasajes de San Pedro hasta el 26 de Abril o más tarde embarcaron en “La Victoire” para salir al día siguiente de Pasajes rumbo a América.

El 16 de Junio llega La Fayette al puerto del Georgetown, en Carolina del sur. Desde la capital se dirige a Filadelfia donde le esperaba George Washinton para luchar juntos por la independencia de los Estados Unidos.

El navío utilizado por La Fayette estuvo amarrado durante un mes en el puerto de Pasajes.

3.5. Víctor Hugo.

Ha habido muchos personajes que por distintas razones han pasado a la historia de Pasajes, entre ellos destacan: El escritor Víctor Hugo, el militar Marqués de la Fayette, el Emperador Carlos I y los reyes Felipe III y IV, aunque el más importante fue Víctor Hugo. Víctor Hugo fue considerado como el escritor romántico más importante de la época, éste tuvo que huir de Francia, al ser perseguido por sus ideas, consideradas en aquel momento revolucionarias.

El poeta francés, vino a Pasajes, donde residió algunos días en la casa Gabiria. Entresacamos algunas frases del escritor Víctor Hugo:

“Las casas pintadas de blanco, azafrán, verde, con dos o tres alturas y grandes balcones protegidos por la prolongación de los anchos tejados rojos de tejas entrecruzadas. En todos los balcones mil cosas flotantes: cuerdas de tender, redes, andrajos, rojos, amarillos...`El museo desapareció, aunque guardan algunos objetos en el Ayuntamiento”.

Los escritores Emanuelle Fraisse y Daniel Lamarque escriben en su libro ”Tras las huellas de Hugo”:

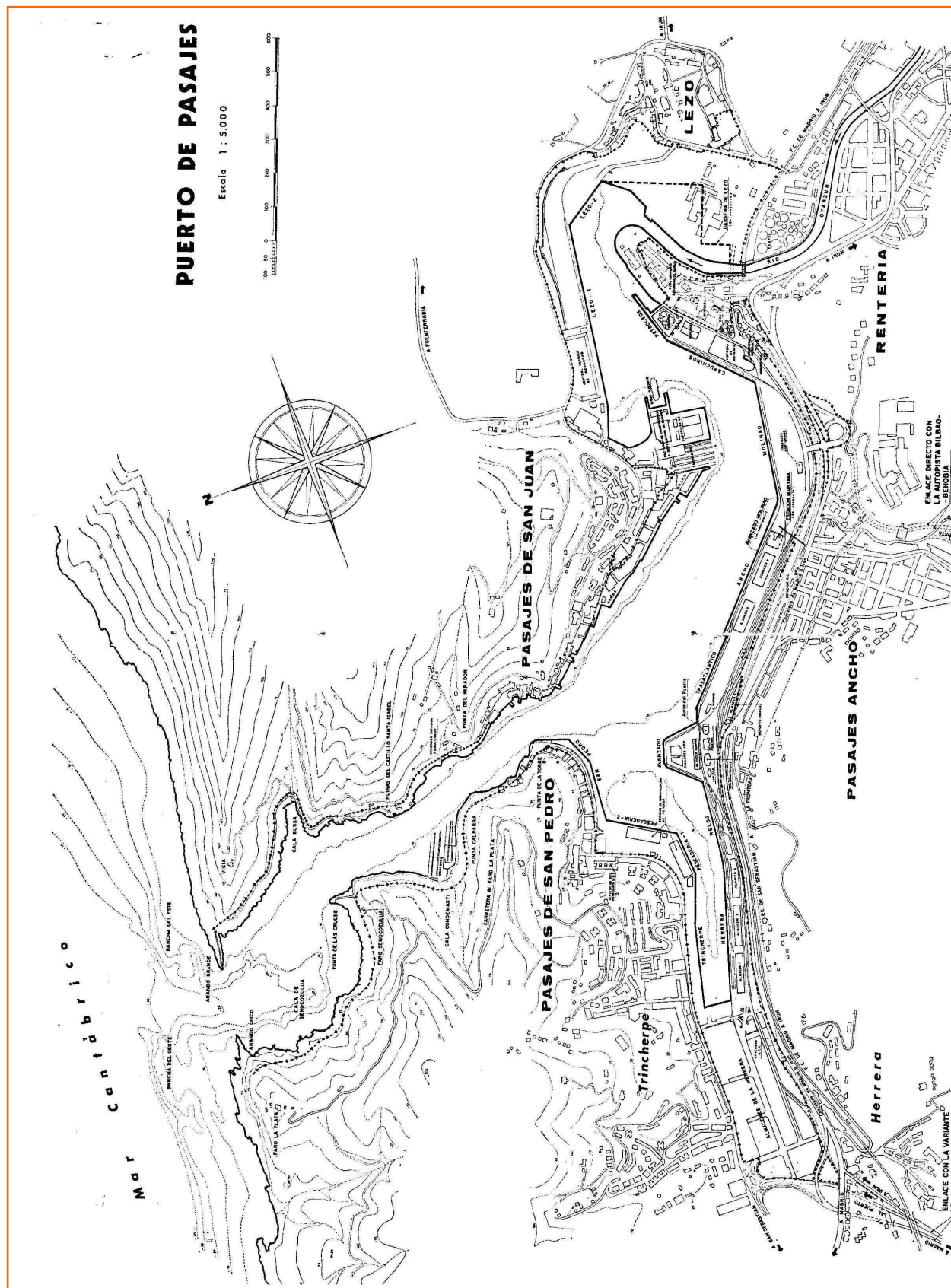
“San Juan ha sido conservado, sin llegar a ser un pueblo muerto. La calle mayor, prácticamente la única, se alarga unos 2 kilómetros. La iglesia es impresionante, por su altura y su masa, como sucede frecuentemente en el País Vasco-español”.

3.6. Reyes y emperadores.

El emperador Carlos I llegó al puerto de Pasajes en el otoño de 1539 de paso para Flandes, donde había estallado una sublevación. En su breve visita se dedicó a inspeccionar la defensa del puerto.

Felipe III, acompañado de su hija la Infanta Doña Ane, estuvo en Gipuzkoa, donde mostró un gran interés por conocer Pasajes, especialmente su puerto.

Pero más fastuoso fue el recibimiento que recibió Felipe IV cuando llegó a Pasajes en el verano de 1660. La real comitiva iba camino de Fuenterrabía para que la Infanta María Teresa se casara con Luís XIV.



PLANO DEL PUERTO Y MUNICIPIOS