

V. 1. LA HISTORIA DEL PUERTO.

La historia de Pasajes nos lleva indefectiblemente al mar. Todo comercio, toda riqueza y también todo pleito, vino motivado por las mercancías que, desde Castilla y Navarra, se exportaban a Flandes e Inglaterra, y las importaciones que desde estos países llegaban a puerto. A este comercio, que estaba en pleno auge en el Siglo XV, hay que sumar toda la actividad pesquera.

De sus 3 actividades principales en el Siglo XV, la pesca, el comercio y los astilleros, hoy quedan representaciones.

La población, exclusivamente pesquera, vivía de las escasas ganancias de la pesca. Con el nacimiento de la industria pesquera actual, basada en las técnicas de conservación y con el rápido transporte, absorbieron gran cantidad de trabajadores que en otros tiempos salían a la mar.

Hoy en día Pasajes, es el núcleo productivo más importante de la zona.

De aquel modesto puerto de pescadores, que por su especial configuración natural se convirtió en centro comercial y refugio de navíos en los duros inviernos, se ha pasado a un puerto dinámico y moderno, situado inmejorablemente para el comercio con Europa

V.1.1. El puerto.

Un puerto, es un lugar de la costa defendido de los vientos y capacitado, o en su caso habilitado, para servir de refugio a todo tipo de embarcaciones. También en un puerto se dan intercambios de mercancías de todo tipo.

Entre las obras marítimas se pueden distinguir las obras de abrigo, que impiden el paso del oleaje al interior del puerto; las obras de acceso, que garantizan la maniobrabilidad, anchura y calado adecuados, y las obras que permiten la estancia de los barcos en el interior del puerto en condiciones de seguridad.

Las obras básicas en esta zona las constituyen los muelles, cuya misión es facilitar el atraque y amarre de los barcos y servir de soporte a las máquinas que manipulan las mercancías.

V.1.2. Las obras del puerto.

La escritura más antigua que se conserva sobre obras portuarias fue otorgada el 9 de octubre de 1553 ante Donato Martínez de Echezarreta, escribano de la villa de San Sebastián.

En 1654, se firmó el contrato de la construcción de otro muelle en la plazuela de la Cruz, que fue ejecutado por Francisco de Eizaguirre. En 1682 el Almirante Don Mateo de Laya consiguió autorización para la construcción de unas casas junto a los muelles recién construídos.

El problema angustioso del puerto era su progresivo encenagamiento ya que la falta de los actuales medios dificultaba en gran manera las tareas de limpieza.

A mediados del Siglo XVIII, el ingeniero Juan Bernardo de Fronse dictó algunas directrices sobre la limpieza, ensanche y obras del puerto:

1. Los armadores de los nuevos navíos que se apresten a Pasajes pagarán medio real por cada tonelada.
2. Cada navío pequeño que entrare con vena brea y otros géneros pagarán cada vez 8 reales de plata y las chalupas grandes 6 reales y las ordinarias 4 reales, si son naturales o residentes en Gipuzkoa.
3. Los navíos de mis reinos, que no fueren naturales de Guipúzcoa, si fondean en este puerto, por los géneros que trajeran o llevaran, pagarán 0,5 reales de plata por tonelada.
4. Los navíos que entraren a invernar sin carga, 1 real de plata (excepto los naturales y los de guerra de la nación o aliados de ella, que no pagarán).
5. Los extranjeros, si invernan, 1 real de plata, si no 0,5 reales.

V.1.3. La Junta de limpieza.

Nada más empezar el Siglo XIX, una Junta de Limpieza del puerto, integrada por el regidor de San Sebastián, el alcalde de Pasajes, el comisionado de la Real Compañía de Filipinas, un ingeniero y el auditor de la Marina, presentaron un proyecto para rehabilitar el puerto, cuyo presupuesto ascendía a 10.000.000 de reales. Informado el Rey, ordenó que no comenzasen las obras hasta que no se arbitrasen los recursos suficientes.

Para llevar a cabo las primeras obras se creó la empresa constructora “Sociedad de Fomento del Puerto de Pasajes”. Pero cuando se iban a acometer las segundas obras, la Sociedad de Fomento se disolvió.

Paralelamente a la construcción de muelles y almacenes se produjeron otras obras, como fue la construcción de muros de contención del monte Jaizkibel en 1846.

V.1.4. La explotación privada.

Las obras que se realizaban en el puerto quedaron prácticamente paralizadas en 1900, ya que su explotación, a manos de una empresa privada, no buscaba más que una ganancia inmediata, y no se preocupó del tráfico del futuro.

La llegada de la República, creó un cierto clima de intranquilidad y nadie quería hacerse cargo de las operaciones portuarias. Los industriales interesados en que el comercio no decayera, fundaron una entidad de tipo gremial llamada Asociación Patronal de los Puertos de San Sebastián y Pasajes, que consiguió la normalidad portuaria.

Después del obligado paréntesis de la guerra, en 1945 empezó la Dirección General de Puertos a perfilar las operaciones de empréstitos de los puertos, pidiendo a estos los planes de obras de importancia. Una primera partida de 60 millones fue concedida a Pasajes para la obra. Esta cifra, después de arduas negociaciones, se amplió a 100 millones.

En la inversión de estos fondos se preveía la construcción de nuevos muelles con vías férreas y el armamento correspondiente, la segunda etapa del muelle pesquero, la habilitación del varadero y la segunda etapa de la factoría de Construcción y Reparación de Buques.

Las obras ejecutadas y en ejecución en los años cuarenta fueron las siguientes:

- Dragado de la Bahía.
- Varadero de Pasajes de San Juan.
- Torres de balizamiento en la entrada del puerto de Pasajes.
- Grúas para el Muelle Avanzado.
- Factoría de construcción y reparación de buques.
- Muelle pesquero.
- Edificios de manipulación y lonja de pescado.
- Alumbrado del puerto comercial.
- Pavimentación de los accesos al puerto.

V.1.5. La década de los cincuenta.

Esta década fue de gran importancia para el desarrollo del puerto de Pasajes.

Las instalaciones del puerto estaban en estos momentos en un estado de conservación lamentable, y en muchos casos obsoletas. Se inauguró el Depósito Franco del Puerto de Pasajes y la instalación de 4 grúas eléctricas.

Son numerosas en esta época las obras terminadas y los permisos para nuevos proyectos. Se pueden enumerar en:

- Factoría de construcción y reparación de buques.
- Edificio de manipulación del pescado.
- Concurso para la instalación eléctrica para servicio de grúas en el Muelle de Avanzado.
- Variante de la carretera de Ernabide a Pasajes de San Pedro y cierre del puerto pesquero.
- Reforma y reparación de almacenes.
- Reparación de vías de enlace del puerto con la Renfe.
- Dragado de muelles pesqueros.
- Adquisición de tractores Diesel.
- Material contra incendios.
- Habilitación de la toma de gasoil para pesqueros.
- Proyecto de rampa para embarcaciones menores en Pasajes de San Pedro.
- Proyecto de investigación de la calidad del terreno para el establecimiento del dique seco.
- Puente báscula de 50 toneladas para vía tipo Renfe.
- Proyecto de muro de contención para defensa del túnel de la Renfe.
- Presupuesto de adquisición de terrenos en Pasajes de San Pedro para el emplazamiento de depósito regulador de agua salada de la instalación pesquera.
- Adquisición de dos grúas móviles.
- Presupuesto de adquisición y montaje de elementos para la draga Jaizkibel.
- Proyecto de tinglado para instalación pesquera.
- Proyecto de variante de vías por el ensanche de la Madrid-Irún y acceso al puerto de Herrera de la carretera general Irún-Madrid.

En esta misma época en ejecución se encontraban los siguientes proyectos:

- Proyecto de modificación de pavimentación, vías, saneamiento y abastecimiento de aguas.
- Adquisición de terrenos para la instalación de una cantera para el puerto.
- Dragados de la bahía.

- Mejora del canal de entrada.
- Adquisición de terrenos para el camino de acceso por el Alto de Capuchinos.
- Adquisición de material metálico para las vías de los nuevos muelles.
- Proyecto de alumbrado en instalación eléctrica en el edificio de manipulación de pescado.
- Adquisición de un Puente Báscula de 30 Tn. Para la instalación pesquera.
- Proyecto de viviendas para la dotación del remolcador y almacén.
- Proyecto de muelle e instalación pesquera.

Estos son algunos de los proyectos portuarios en marcha en los años 50 que van a ir configurando el actual puerto. Su sola enumeración da una idea de cómo el puerto iba creciendo en sus muelles y se iba perfeccionando en lo que a seguridad se refiere.

A partir de 1958, y cumpliendo las normas de la Dirección General de Puertos, se publica anualmente la memoria con todas las actividades del puerto.

Como resumen se puede decir que en la segunda mitad del Siglo XX el puerto de Pasajes se ha ido modernizando y adecuando sus servicios a sus necesidades.

V.2. PASAJES, EN LOS 80.

Pasajes es un puerto natural y en lo esencial difícilmente modificable.

A finales de 1986, comenzaron unos trabajos encaminados a estudiar la posibilidad de “retocar” su silueta natural. Estos estudios estaban encaminados a averiguar si sería posible que accedieran al puerto barcos de hasta 200 m. de eslora.

Hoy es imposible pensar en un puerto eficaz y rápido si no cuenta con una red de comunicaciones en la que apoyar su tráfico comercial. Pasajes cuenta con unos accesos terrestres difícilmente mejorables. Los accesos al puerto por carretera son los siguientes:

- Autopista - variante de San Sebastián.
- Autopista Bilbao - Behobia y N-1
- Carretera de Lezo a Pasajes de San Juan.

No menos importante es el acceso al puerto de Pasajes por ferrocarril, de vía ancha y estrecha. Menos conocidos son los accesos al Puerto por tubería correspondientes a las instalaciones de la antigua Campsa, hoy en día CLH.

El Puerto de Pasajes cuenta con unas instalaciones interiores con una importante red de carreteras y ferrocarril. Por otra parte todos los muelles comerciales, a excepción del de Petróleos, están enlazados con los accesos a Renfe y a la red de vía estrecha. De esta forma los muelles comerciales de Pasajes a través de los distintos anchos de vía están comunicados con todo el territorio nacional.

V.2.1. El comercio y la pesca.

El Puerto de Pasajes mueve en la actualidad cerca de 5 millones de Tn de mercancía entre las que destaca la chatarra proveniente de los lejanos lagos de Estados Unidos, de Rusia y de Gran Bretaña. Los productos siderúrgicos, incluidas las bobinas de acero, productos petrolíferos, carbón, cemento a granel, pasta de madera, magnesita, clíncker, arcilla y caolín, son otras mercancías que habitualmente se pueden ver cargar y descargar en los distintos muelles.

El espectacular crecimiento del tráfico de mercancías mediante el sistema de contenedores es un dato destacable. Pero quizás lo que más llama la atención hoy en Pasajes, es su afianzamiento como puerto líder en exportación de automóviles.

Los distintos muelles con los que cuenta el puerto tienen una superficie total de 669.644 m², en ellos se sitúan un total de 62 grúas, de las que 55 son de pórtico y 7 de automóviles.

En otro orden de cosas el puerto de Pasajes decidió crear la infraestructura necesaria para poder regular la pesca. Se construyó, por esto, una importante planta congeladora. Pasajes llegó a ser el puerto de mayor movimiento de pesca fresca de España, pero desde la implantación de las “200 millas” ha descendido su actividad de forma drástica.

V.2.2. Edificios oficiales.

- Junta del Puerto de Pasajes, dependiente del Ministerio de Obras Públicas. En él se concentran los servicios del puerto y se gestionan todas sus actividades. Este organismo es responsable de las entradas y atraques de los buques que llegan al puerto. También es el encargado de organizar, planificar y ejecutar todas las obras que se lleven a cabo dentro del recinto portuario.
- Organización de trabajadores Portuarios, dependiente del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Es el organismo encargado de la contratación de los estibadores.

- Ministerio de Economía y Hacienda tiene instalada en el puerto una Aduana, encargada de inspeccionar, registrar y tramitar las mercancías que llegan o salen del puerto.
- El Ministerio de Defensa tiene intereses administrativos, por lo que dentro del puerto se encuentra ubicada la Comandancia de Marina.
- La vigilancia del puerto corre a cargo, en unos casos, de la Junta y, en otros, de la Guardia Civil y Policía Nacional.

V.3. LAS ÚLTIMAS OBRAS IMPORTANTES.

En 1991:

- Reposición del firme y ordenación del tráfico en el vial general en la zona oeste del acceso al muelle Molinao.
- Tinglado abierto para la manipulación de pescados y mariscos congelados y pavimentación colindante.

En 1992:

- Aprovechamiento integral de la zona norte de la Península de Capuchinos.
- Expropiación forzosa del antiguo pabellón de PYSBE, en Pasai Donibane.

En 1993:

- Sistema de seguridad y comunicación.

En 1994:

- Puente sobre el río Oiartzun, entre Lezo-3 y la Península de Capuchinos.
- Rehabilitación del almacén nº 4 para nuevos servicios administrativos, sociales y de mantenimiento.
- Reparación del muro derribado en Bonanza.

En 1995:

- Desarrollo, implantación y puesta en marcha de un sistema integral de gestión de servicios.
- Obras de acondicionamiento interior, suministro de mobiliario, acondicionamiento de hangar y urbanización del Edificio Trasatlántico.
- Estabilización de la ladera y urbanización de Punta Cruces.

- Proyecto de “Adecuación y nivelación de vías en los muelles Lezo-1, Lezo-2, Capuchinos y Molinao. Nuevo tendido de un tramo de vías en Lezo-3”.

En 1996:

- Continuación del “Desarrollo, implantación y puesta en marcha de un sistema integral de gestión de servicios”.
- Obras complementarias del acondicionamiento interior del Edificio Trasatlántico.
- Instalación de los sistemas de supervisión remota de señales marítimas.
- Proyecto de muelle de atraque para rampa Ro-Ro en la Península de Capuchinos.
- Construcción, suministro y colocación de una rampa Ro-Ro en la Península de Capuchinos.
- Continuación del proyecto de “Adecuación y nivelación de vías en los muelles Lezo-1, Lezo-2, Capuchinos y Molinao. Nuevo tendido de un tramo de vías en Lezo-3”.
- Proyecto modificado de balizamiento de la zona exterior del puerto.
- Pavimentación y acondicionamiento de vías en el muelle Molinao.

V.4. LOS ASTILLEROS.

V.4.1. Apuntes históricos.

Este puerto es un centro experimentado en navíos por su tradición pesquera.

En la orilla oriental los principales astilleros se situaban en Port de la Borda (Bordalaborda) y en el Bº de Vizcaia. En la orilla occidental fueron famosos los de Torreatzia y Codemasti en el centro del canal.

Las naves mayores construidas en Lezo y Rentería, eran transportadas al canal para ser armadas y artilladas.

Los primeros navíos construídos en Pasajes fueron el “Mari-Galant”, que tomó parte en el 2º viaje de Colón, y el “San Salvador”. Por otro lado el “María de Pasaje”, construido por el Almirante Villaviciosa, tomó parte en la expedición de Magallanes.

A lo largo del Siglo XVI se construyeron varios barcos, uno de los más grandes construídos en Pasajes fue “Nuestra Señora del Pilar” de 1.200 Tn. También en esta época

se construyó en Pasajes la góndola real que se utilizó en la entrega de la Infanta María Teresa.

Del Siglo XVII destacan las naves “Santa Brígida” y la “San Vicente” también de gran envergadura. En el Siglo XVIII Vicente Pló fabrica el “San Fermín” que prueba sus cañones en el combate de San Vicente.

Tras la ocupación del puerto por las tropas de Napoleón, la actividad de los astilleros quedó totalmente paralizada. De ahí que la última tentativa de construir grandes barcos fue en 1824. Posteriormente, “Astilleros de Pasajes” se dedicó principalmente a pequeñas embarcaciones de madera

Ya en el Siglo XIX la Compañía de Caracas tuvo especial importancia en el desarrollo de esa industria y pronto contó con más de 20 navíos de su propiedad, la mayoría construídos por sus astilleros. Hay que resaltar además que algunos capitanes de barcos siguieron a esta compañía hasta la muerte.

La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas favoreció mucho al comercio del puerto y contribuyó a su desarrollo. Gracias a esto volvió a repoblarse. Pero pacíficas misiones comerciales de aquella época se vieron entorpecidas por la guerra entre españoles e ingleses, hasta que una Real Orden redujo la compañía a sociedad particular y este fue el fin de la Compañía de Caracas a pesar de que durante 30 años de su vida, dio trabajo a las fábricas del barrio de Vizcaya.

En 1919 se creó la sociedad “Muelles y Almacenes para vapores de pesca, S.A.” y construyeron unos muelles de hormigón soportados por vigas y columnas. Los barcos pesqueros del 1^{er} tercio del Siglo XX eran de madera, propulsados por vapor y con carbón como combustible, por lo que se instaló el depósito de carbones Arve que necesitó pronto de depósitos de carbón y además montó una fábrica de hielo para el suministro de las embarcaciones.

En 1930 se comienza en Pasajes la construcción de cascos de acero y se sustituye el vapor por el gasoil en los primeros motores diesel. Pero 1936 con la llegada de las tropas de Beorlegui a San Sebastián, se trasladan todos los barcos disponibles a Bilbao y el puerto de Pasajes queda totalmente vacío y sólo 2 buques en construcción aparecen en su canal. Ante la escasez de alimentos los armadores deciden terminarlos y flotarlos rápidamente.

Después de la guerra civil y debido a la II guerra mundial, se produce una escasez de acero ante lo cual los barcos vuelven a construirse de madera y se vuelve al carbón, a

pesar de todo parte de la flota tuvo que amarrar hasta terminar la guerra mundial. A partir de 1945 el panorama pesquero fue bueno ante la abundancia de pesca. Así los arrastreros de Pasajes a partir de entonces consiguen grandes cantidades de bacalao.

En 1962 se publican las nuevas leyes de protección y renovación de la flota pesquera, pero Pasajes no pudo beneficiarse y a medio plazo se notaron las consecuencias. Así en 1977 las licencias para la flota de Pasajes no cubren ni el 25% de la misma y entonces las repercusiones fueron mayores en el mundo pesquero y por supuesto en el mundo de los astilleros.

V.4.2. Breve actualidad.

Actualmente la industria marítima en Euskadi está formada por empresas navieras, astilleros y la Industria Auxiliar Marítima, que está compuesta por multitud de pequeñas empresas que quieren defender, fomentar y promocionar este tipo de industria.

En 1995 la actividad naval en Euskadi registró una facturación de 125.000 millones de pesetas. En esta cantidad están incluidas las aportaciones que realizan las industrias auxiliares de la construcción naval: fabricantes de bombas, motores, anclas, cables, calderas,...

Hoy en día las empresas dedicadas a la construcción naval existentes en Pasajes son:

- Astilleros Askorreta, S.A.
- Astilleros Luzuriaga.
- Talleres mecánicos Kai-Alde, S.A.L.
- Talleres mecánicos Pasai, S.A.L: