

SANTA CATALINA Y ASTILLEROS

Fermín MUÑOZ ECHABEGUREN

Resumen:

Esta información pretende acercar a la curiosidad del donostiarra interesado por la historia de su pueblo, una parte importante y olvidada de ella. Se trata de una pequeña barriada extramuros de la ciudad, puerto chico en el río Urumea, con su capilla, o basílica encomendada a Santa Catalina, hospital para peregrinos del Camino de Santiago, astillero en su ribera y con el nombre peculiar, Zurriola, con el que definía la existencia del astillero en ella existente y daba nombre a la ribera del río Urumea hasta su desembocadura.

Por otra parte, este escrito quiere ser un grito de protesta contra los regidores del Ayuntamiento de ayer y hoy, que no han sido capaces de conservar, ni siquiera el recuerdo de este bello e importante rincón de San Sebastián. Hoy es un lugar de paso, después del puente, vulgar y anodino, al que llaman sin rubor Plaza de Santa Catalina.

Pobre ciudad la nuestra, que se dice mantener un hermoso marco, pero con un cuadro emborronado y lleno de tachaduras. No tenemos historia visual; todo se ha arrancado, con desprecio a la historia de la ciudad, por munícipes ignorantes o incapaces de estar a la altura de la bella ciudad que representan.

Palabras clave: Santa Catalina. Puerto. Astillero.

Laburpena:

Informazio honek bere hiriaren historiaz jakin-mina duen donostiarrari historia horren zati garrantzitsu eta ahaztu bat hurbildu nahi dio. Hiriaren harresietatik kanpo geratzen den auzune txiki bat da, portu txiki bat Urumea ibaian, Santa Katalinari eskainitako kapila edo basilika zuena, Santiago Bideko erromesentzako ospitalea, bere bazterretan ontziola, hori gogorarazten duen izen berezia da Zurriola, izen hori dagokiolarik Urumea ibaiertzari itsasoratu arte.

Bestalde, idazki honek protesta-oihu bat izan nahi du atzoko eta gaurko udal-errejidoreen aurka, ez baitira izan gai Donostiako txoko eder eta garrantzitsu honen oroitzapena ere gordetzeko. Gaur egun igarobide hutsa da, zubiaren ondoren dagoena, arrunta eta interesik gabea, lotsaz gorritu gabe Santa Katalina Plaza deitzen dutena.

Hiri tristea gurea, marko ederra duela esaten da, bai, baina margolana bera zirriborroz eta marrantez betea dago. Ez dugu ikusteko historiarik; hiriaren historiarekiko mespretxuz, dena ezabatu dute udal-agintari ezjakinek edo ordezkatzan duten hiri ederraren mailan egoteko gai ez direnek.

Gako-hitzak: Santa Katalina. Portua. Ontziola.

Abstract:

This information aims to bring an important, forgotten part of history closer to the curiosity of any inhabitant of Donostia-San Sebastian with an interest in local history. It deals with a small quarter outside the city walls: a small harbour on the river Urumea, complete with its chapel or basilica dedicated to Santa Catalina, a hospice for pilgrims taking the Route to St. James of Compostela, a shipyard on its banks with an unusual name, Zurriola; this name defined the shipyard existing on the spot, and the bank of the river Urumea as far as its mouth was named after it.

This paper also sets out to protest against the City Council's aldermen and alderwomen of yesterday and today who have not been capable of preserving even the memory of this beautiful, important spot of Donostia-San Sebastian. Today, it is a place one passes through after crossing the bridge; it is vulgar and dull and, without a hint of embarrassment, is known as the Plaza de Santa Catalina.

This poor old city of ours, which is said to boast a lovely frame, consists of a painting that is smudged and full of erasures. We have no visual history; it has all been pulled up, and the city's history has been scorned by municipal councils that have been either ignorant or incapable of measuring up to the beautiful city they have represented.

Key Words: Santa Catalina. Port. Shipyard.



Índice

- El barrio de Santa Catalina.
- El paseo de Santa Catalina
- El puente de Santa Catalina
- Peaje en el puente y otras particularidades
- Astilleros en San Sebastián
- Denominación de la Zurriola
- Astilleros en Guipúzcoa.

El barrio de Santa Catalina era un conjunto de casas unido a la ciudad por un puente de madera sobre el río Urumea. Junto al grupo de casas hubo una Parroquia con el nombre de Santa Catalina, hasta el año 1719 que se demolió con motivo del sitio francés a la ciudad de San Sebastián.

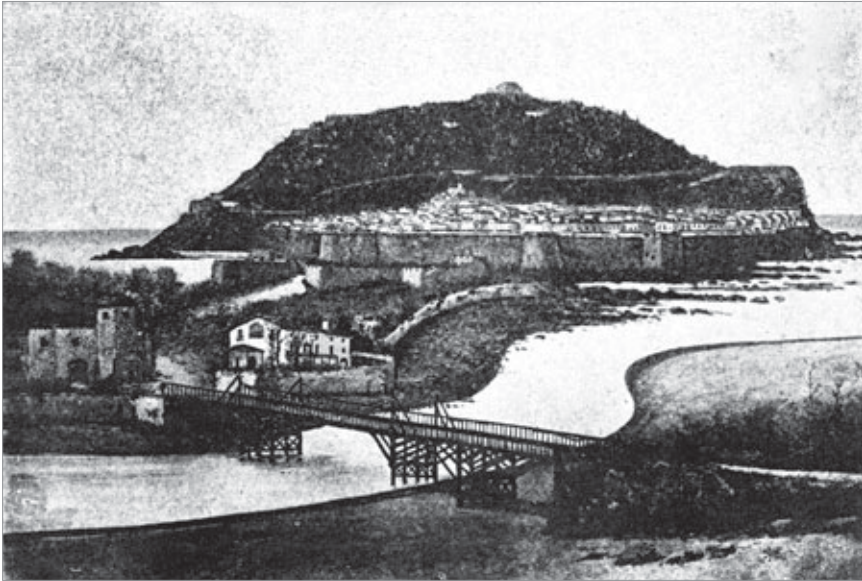
La virgen y mártir alejandrina Santa Catalina no empezó a gozar de un culto popular en Europa hasta el siglo XI. Y en el siglo siguiente se acabó de difundir por todo el continente y hasta se le numeró entre los santos auxilia-

res. A poco que tardara su culto en cruzar nuestra frontera, había ya llegado el tiempo en el que habrían comenzado a poblar las márgenes del Urumea y a aproximarse la data de la fundación de la villa donostiarra.

Se nos antoja –dice Luis Murugarren– que para que su devoción se acercara a nosotros con más efectividad aún y prestigio, que fuera traídas por los caballeros hospitalarios que llegaron entonces a ejercer su caridad y defensa de cuantos cruzaban el vado o el puente del Urumea, junto al que levantaron su oratorio, dedicado a la devoción de la santa, que gozaba fama de haber sido gran cultivadora de profundos estudios, como ellos también presumían de serlo.

Entre historia y leyenda se empezó a contar de Santa Catalina que había nacido en Alejandría –uno de los focos de cultura y comercio del Mediterráneo–, que desde joven se aficionó y cultivó el estudio de la filosofía y luego de la teología, y con tal aprovechamiento que, cuando tuvo que enfrentarse a sus acusadores por el cristianismo que profesaba, lo hizo de tal suerte que dejó sin posibilidad de réplica a los cincuenta más célebres filósofos que le opuso el emperador Maximino Daia. Aquel bochorno encolerizó al perseguidor, que le hizo sufrir un doble martirio: el de una rueda de cuchillas –que milagrosamente cedieron al contacto de su cuerpo virginal– y el indefectible del golpe de hacha.

El que lo dicho aconteciera en el siglo IV no supuso dificultad alguna para que, tras un silencio de cinco siglos, apareciera el cuerpo de la santa en el Sinaí, con signos sobrenaturales.



San Sebastián en el siglo XVII.

Más tarde, un monje del monasterio que se levantó en su honor en las estribaciones del Sinaí, se presentó en Rouen para recoger la limosna que anualmente solía darles el duque Ricardo de Normandía y, como atención muy del gusto de la Edad Media, le entregó una reliquia notable de Santa Catalina, que desde entonces permanece allí.

Y aquella devoción, que había venido a radicar en Francia de esa manera, trascendió al resto de Europa y se vio pronto impulsada cuando los cruzados regresaron del mundo oriental, en el que hallaron que la mártir era muy venerada desde muy antiguo.

Entre nosotros, para el mes de febrero de 1301, aparece documentada la Orden de San Juan de Jerusalén u Orden del Temple, once años antes que el Papa gascón Clemente V suprimiera la Orden del Temple, y puede considerarse que este lugar de Santa Catalina era uno de los pocos establecidos por los templarios.

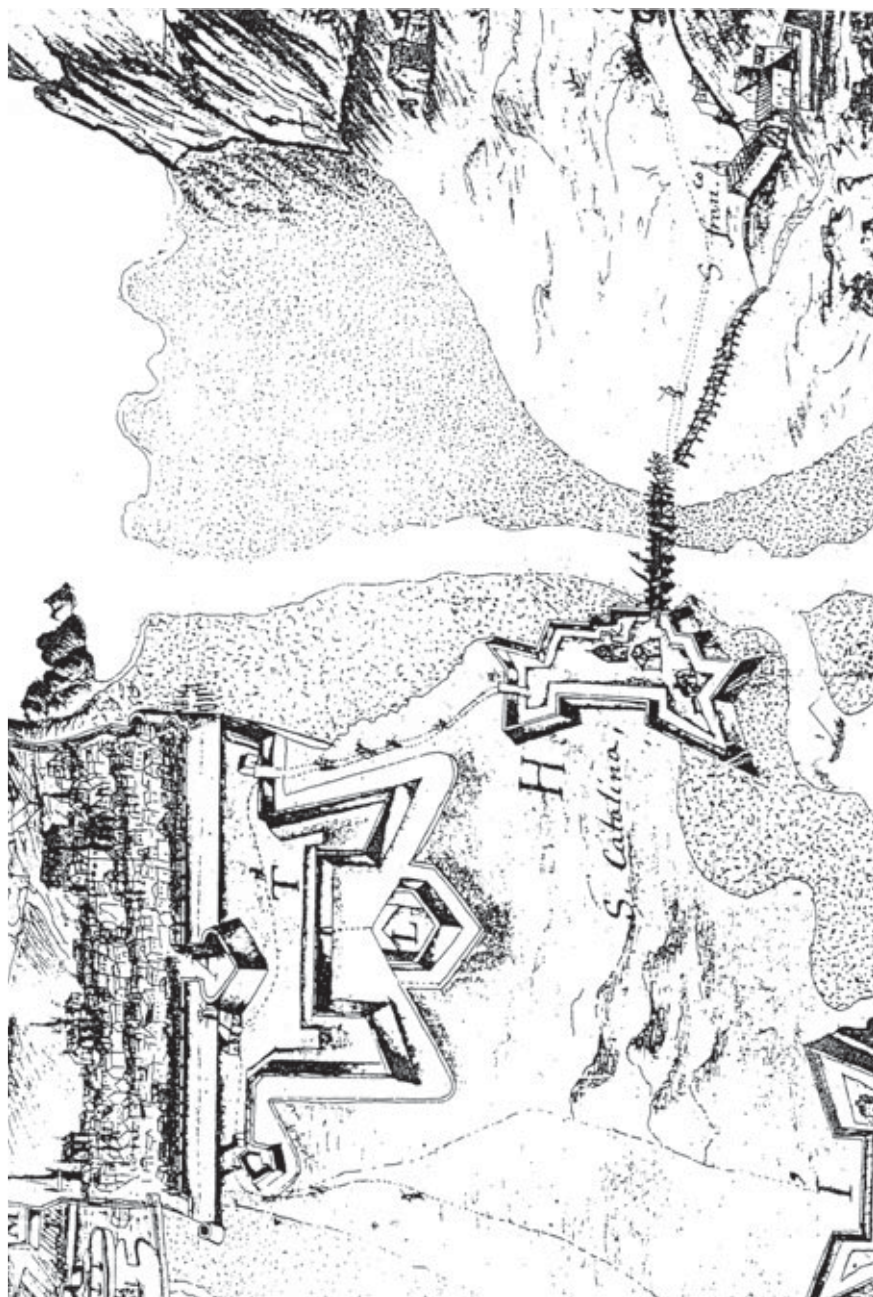
Su misión era el servicio de la justicia, protegiendo preferentemente al pobre y desvalido. Y su lugar propicio para ejercerla solía ser el vado de un río, máxime cuando al mismo tiempo era punto de tránsito del comercio fluvial, como ocurría en el puerto que se había ido creando junto al vado o puente de Santa Catalina.

Además, la basílica que habían levantado los caballeros de San Juan en tan estratégico lugar, sirvió también –por exigencias de la vocación de aquella Orden– como hospital de caminantes. Ello hizo que el nombre de su titular, Santa Catalina, acabara siendo aplicado tanto al puente como al puerto y hasta, en alguna ocasión a la propia ría.

San Sebastián o Donostia, como villa surgida al borde de la mar, antes que construir calzadas por las que comerciar con el interior de su paisaje, siguió la llamada del océano, sobre el cual, entre olas, temporales y galernas, trazó la estructura primera de su comercio.

Y luego los productos de su comercio marítimo, los que depositaba en el puerto de Santa Catalina, los fue transportando hacia el interior en alas o barcazas sin quilla, remontando el río por el Valle de la Hurumea, a fuerza de largas pértigas, manejadas por los aleros y aprovechando el favor de la corriente. Las mismas alas regresaban más tarde río abajo, desde los lugares de Ereñozu, con productos del campo y elaboraciones de las ferrerías del entorno.

Mareantes y comerciantes acabaron por sindicarse al modo de la época, como es, bajo la constitución de una cofradía y al amparo del patrocinio de la santa titular, que era la que se venía venerando en el lugar de encuentro de los cofrades, que era Santa Catalina.



Croquis. 1641. A. La villa de San Sebastián; I. San Bartolomé; T. Honalgue; M. Parroquia de las Descalzas (Sta. Teresa); L. Punta muralla; H. Santa Catalina.



Croquis. I. Muralla de San Sebastián; M. Santa Catalina; N. San Francisco.



Puente de Santa Catalina. 1840. Copia reducida del plano existente en el Museo de Ingenieros Militares (Madrid).

Esta cofradía debió de verificarse muy pronto, quizá en el mismo siglo XIV.

En la cofradía de Santa Catalina se agrupaban y amparaban mutuamente, los maestros de naos, capitanes, pilotos, mariñeles, armadores, cargadores, mercaderes, toneleros... A ella pertenecían también hasta los armadores que empleaban sus naos para el corso.

Santa Catalina fue destruida en 1512, con ocasión de que el ejército francés invadió esta parte de Guipúzcoa y saquearon e incendiaron la villa de Hernani. Los donostiarras prefirieron destruir la basílica de Santa Catalina antes de que aquellos invasores se sirvieran de sus muros para hostigar las defensas de la villa.

D^a Juana firmó en Valladolid, el 29 de enero de 1538, una cédula autorizando se levantara un hospital junto a la ermita, a la par del astillero, a 480 pasos de las murallas. Este nuevo hospital fue dedicado a San Antonio Abad y aún en 1617 pervivía el edificio, aunque ya dedicado a cordelería.

Al pie de Santa Catalina prestaba sus servicios un barquero que pasaba a la gente en gabarra a la otra orilla, el actual barrio de Gros.



Pero ¿dónde estaba situado aquel puerto de Santa Catalina?

Alfredo Laffitte, erudito donostiarra, presidente de la Sociedad Oceanográfica de Guipúzcoa, a finales del siglo XIX decía: “En el paseo de los Fueros, esquina a la Avenida, frente al Urumea, existió la iglesia de Santa Catalina”. Lo que parece acertado, si atendemos a lo que se ha conservado en la documentación referente a ella.

Pero el que fuera conocedor como nadie de la topografía antigua donostiarra, Ricardo de Izaguirre, tras dedicar mucho estudio al tema de los puertos de San Sebastián, cuando se refirió al de Santa Catalina o de San Martín —que de ambas maneras fue denominado—, escribió:

“En un plano de 1760, vemos situado el puerto de San Martín junto al arrabal de Santa Catalina. Está fuera de duda —aseguraba— que es el mismo denominado también con el nombre de este barrio (Santa Catalina) surgido al calor del movimiento del puerto”.

Ahora bien, no olvidemos que el cauce de la ría ha sufrido una no pequeña variación en su trazo final, bueno será que busquemos alguna referencia cartográfica para orientarnos.

Puede servirnos a tal fin un grabado de 1835, donde vista la ciudad desde lo alto, se puede advertir unas chalupas sobre la arena de lo que podía haber quedado por entonces del puerto de San Martín o Santa Catalina.

Así como puede servirnos de utilidad el esquema que dibujó Ricardo Izaguirre sobre el plano que trazara Cortazar en 1864 para el ensanche de la ciudad: en ese puede verse que dicho puerto se abría al sur y al amparo del arrabal de Santa Catalina, que constituía algo así como un promontorio, en cuyo flanco meridional, algo distante ya del puente y sobre fondo arenoso, se abría su puerto.

Ambos ejemplos nos obligan a situar el puerto de Santa Catalina, más o menos, por donde actualmente se cruzan las calles de San Martín y de Fuenterrabia.

Recuérdese que cuando se puso la primera piedra de la parroquia del Buen Pastor, al estar los terrenos anegados, las autoridades accedieron en lanchas.



Prosiguiendo con las trazas documentales que dejó la basílica de Santa Catalina, se puede advertir que su memorial resultó un tanto accidentado.

Después de ser intencionadamente destruida por los donostiarras en 1512, se volvió a reconstruir en torno al año 1538 y en las mandas que se dejaban para ayudar a su reconstrucción se la citaba como “Señora Sancta Catalyna del Arenal”.

También se sabe que con motivo de la arribada de la Armada Española conocida por “la Invencible”, en 1588, muchos de sus heridos fueron traídos desde Pasajes y acogidos en las casas del arrabal de Santa Catalina. Fue aquel el momento en que hasta se llegó a pensar en la conveniencia de dotar a dicha basílica de funciones propias para el servicio parroquial.

Aquella basílica resultó también, durante el siglo XVI y siguientes, para los fugitivos de la justicia militar, especialmente el cobijo donde solicitar el derecho de asilo, que lamentablemente no siempre era respetado.

Durante el siglo XVII fue atendida la basílica de Santa Catalina por un vicario, un cantor y una serora. Y la cofradía que se acogía a sus muros contaba en 1690 nada menos que con 423 hermanos.

Mas llegó el año 1719 y el sitio por el ejército francés mandado por el Duque de Bervich. “Hasta quince días antes de que empezara el sitio”, anotaba el Ingeniero director Philipe Crame sobre el proyecto de fortificaciones, el mes de Junio de 1719.

A distancia de unos 150 toesas de la Plaza, forma el Arrabal de Santa Catalina una punta que estrecha el río, que no tiene más de 200 vs. de ancho a mar alta en aquel paraje, en donde está el puente de Santa Catalina, que es de

madera y en el día tienen prevenido los materiales para formar un puente con su foso y camino cubierto que defendiere el puente.

Hasta quince días antes que empezara el sitio, representó por escrito Pedro Supervida, Ingeniero ordinario, demoler el hospital de Santa Catalina con otra capilla y unas 20 a 25 casas y caseríos que se hallaban en la cabeza del puente de San Francisco, que podían servir de mucho a los enemigos. Se dio la orden para demolerlos y fue ejecutada en menos de 20 días. Habiendo llevado la mayor porción de ruinas al Glasis del Ataque.

Aquella iglesia, que por fin había llegado a servir como ayuda de la parroquia de San Vicente, desapareció definitivamente.

Como la ciudad comenzaba el siglo XIX en pobreza y desgracia, igualmente se fue agravando el ya decadente comercio fluvial donostiarra. Se acondicionó mejor el antiguo camino que unía San Sebastián con Hernani por Oriamendi, que sustituía al tráfico por el Urumea, en 1833 se inició el proyecto de la carretera de Andoain a Irún por nuestra ciudad y en 1864 se inauguraba el ferrocarril del Norte.

Estas datas supusieron los capítulos finales de la utilización del viejo puerto de Santa Catalina.

Por la ría ya no cruzaban las alas cargadas.

Cuando concluyó la primera guerra carlista –1839– y los donostiarras optaron por convertir su ciudad en meta del turismo, en el barrio de Santa Catalina brotó como por encanto un paseo romántico, destacándose como una hilera de árboles copudos en medio de una campa.

Comenzaba el paseo aquel, junto al cuerpo de guardia –más o menos– a la altura de la actual Plaza de Guipúzcoa, y llegaba hasta el puente.

Se plantaron acacias y el resultado fue que se llamó el Paseo de las Acacias. Allá por el año 1852 el Ayuntamiento colocó sillas para los veraneantes, y tuvieron una buena acogida y hubo que aumentar su número para el verano siguiente.

En 1864 se inició la construcción del muro de la Zurriola –entre la Brecha y el puente– con lo que se facilitó el embellecimiento de la zona.

San Sebastián había ya advertido con pena que su comercio marítimo ya no sería lo que antaño había sido y, descuidando por el momento un tanto la moderna industria, se volcó en seguir las pautas de los más renombrados centros turísticos de Europa.

Un grupo de donostiarras solicitó en 1866 la autorización para fundar un casino. Hubo varias solicitudes que no llegaron a cumplirse, y fue un francés, monsieur Girbert, quien escogió los aledaños de Santa Catalina y fundó en él el coqueto palacio Indo y su casino.

Aumentó en gran medida el número de elegantes en aquel paseo.

Desde 1873 se continuó con la construcción del muro de encauzamiento de la misma margen izquierda desde Santa Catalina hasta Amara y en aquellos tiempos se sustituyó por fin con un puente de piedra a toda la larga lista de puentes de madera que anteriormente hubo en Santa Catalina. Fue inaugurado el 23 de Junio de 1872. En 1882, el marqués de Salamanca, obtuvo la concesión del espacio comprendido entre el Urgull y el puente de Santa Catalina y de los 52.000 metros cuadrados que quitó al mar en los dos últimos años de su vida. El nuevo espacio que quedó entre el Boulevard y el puente de Santa Catalina, una vez creados los ensanches Oriental y el de Cortazar, el antiguo paseo de las Acacias dejó paso al que luego han ocupado los jardines de Oquendo y de Santa Catalina.

Esta zona se convirtió en recinto de armonía y de belleza. Pronto fue utilizado como escenario adecuado para los desfiles de carruajes elegantes, de los autos recién inventados, para los bailes populares, para las ferias de septiembre, etc.



San Sebastián. 1860. (M.A. Arrazola. *Historia Parroquia San Vicente*).

El Paseo de Santa Catalina

Todavía existían las murallas de la ciudad. Explica Pascual Madoz hacia el año 1850:

Así que se sale por la puerta de tierra hay un paseo elevado y muy frondoso con multitud de árboles y una verja que la circunda; llámase Hornabeque o paseo de la Reina. Después, así que se pasa el puente levadizo, en el glasis, se ve el dilatado Prado, cubierto todo el año de un césped verde. Este Prado sirve de

desahogo; al terminar él, se entra en el paseo de Santa Catalina, que es el elegido por la elegancia para lucir sus galas los meses que dura el verano.

Véase en él, en toda su longitud, hermosos asientos de piedra con respaldo de hierro y un plantío de árboles. Disfrútase desde todos los sitios del paseo de la hermosa vista del mar y no puede sentirse calor alguno, pues los vientos que soplan de la parte de la Zurriola, son una barrera continua.

Desde este punto hacia Puertas Coloradas o mejor hasta Miracruz, puede decirse que todo el camino real que conduce a Francia es un paseo continuado, con un hermoso espolón que evita la molestia de dejar paso a los carruajes y caballerías que por ella transitan.



San Sebastián en el siglo XVII. (M.A. Arrazola. *Historia Parroquia San Vicente*).

El puente de Santa Catalina

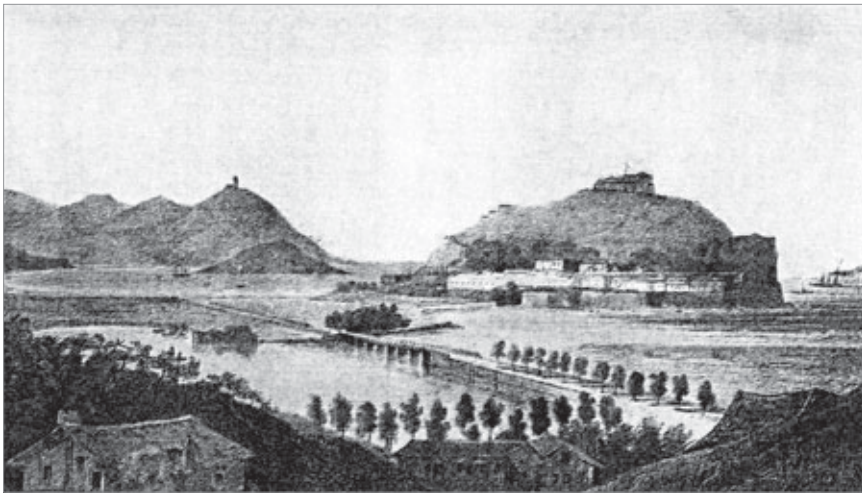
Nos informa el historiador J. Antonio del Camino en su historia de San Sebastián, escrita en el transcurso del siglo XVIII:

Entre los puentes de San Sebastián, el más notable es el de Santa Catalina, construido de madera sobre el embocadero del río Urumea, teniendo de largo 224 pasos y 9 de ancho. Antiguamente había en su centro una válvula que se levantaba las veces que hubiese de atravesar dicho puente algún navío, y cuidaba de ello un hombre asalariado con título de pontero, a quien pagaban derechos los bajeles que subían o bajaban. Y además por una ordenanza de 1377, se mandaba

que todos los salmones que se cogieran con redes, desde la barra de Seriola o Surriola hasta el puente de la Nasa, se diese a los maniobreros del puente de Santa Catalina el diezmo de lo que valiesen dichos salmones, y lo mismo el diezmo de los mules que se matasen con redes en el puerto grande y Concha hasta Santa Clara.

Muchas veces se había pensado hacer de piedra este dilatado puente de Santa Catalina, por evitar los dispendios que acarrea a la ciudad siendo de madera, pues llegan cada año a mil ducados por la averías que causa la furia del mar y continuo batimento de flujo y reflujo.

Ya en 1659 se había dado trazas para una nueva construcción de dicho puente con pilares de piedra. El Corregidor de la provincia promovió esta importante idea, informando al Concejo lo que convendría su ejecución con arreglo a los diseños presentados.



Santa Catalina. (Luis Murugarren).

Pero nuevamente salieron nuevas trazas y recomendaciones distintas sobre si puente de madera o de piedra. El Rey informado por su Secretario y Ministro Miguel de Muzquiz sobre la importancia de esta empresa magnífica, concedió el permiso de construir el puente de piedra.

Se dio principio a la obra y se empleó todo un verano en levantar el primer pilastrón con profundos cimientos sobre pilotaje.

La obra no tuvo continuación y el mismo historiador Camino expresa su queja:

“¡Ojalá que alguna vez se vea ejecutada una obra que serviría de grande ornato a la ciudad, y para evitar la censura que los extranjeros han hecho, de que en aquel sitio tan público, sólo se mire un promontorio tosco de madera y desagradable perspectiva; cuando en el día abunda el país en excelentes puentes!”.

Recogemos la información de la historiadora M.C. Rodríguez Sorondo, presentada en su libro de 1983:

Poco antes de la destrucción de la ciudad en 1813, el puente de madera existente se hallaba en un estado de deterioro total y la ciudad se vió precisada a conseguir los arbitrios necesarios para atender al coste de su reposición

Las grandes cantidades requeridas para aquella reparación, hicieron que la ciudad decidiera finalmente la construcción de un nuevo puente de madera. En 1812 comenzaron las obras. Faltando muy poco para su terminación, el 31 de Agosto de 1813 el puente fue quemado por las tropas francesas y la ciudad quedó sin el medio indispensable de comunicación.

Después de esa fecha sólo pudo disponer de un puente provisional construido por el ejército inglés, aprovechando materiales del antiguo.

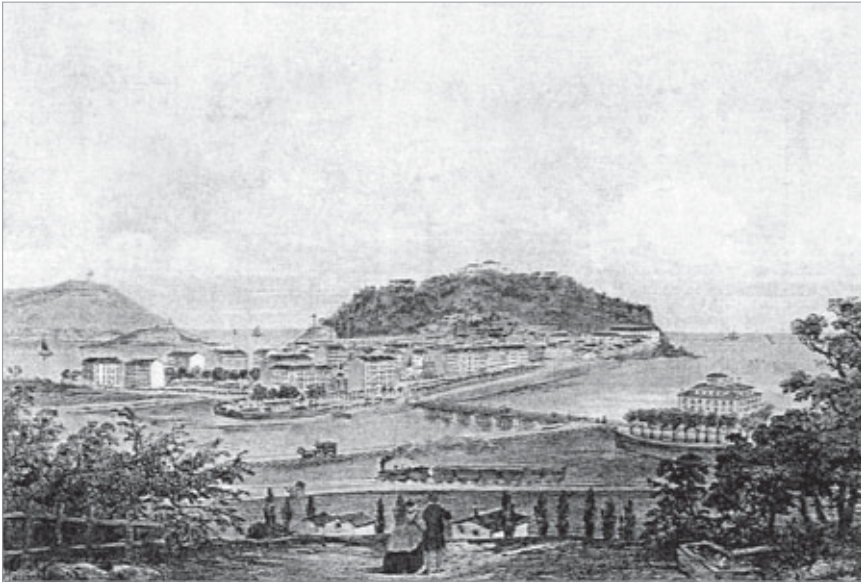
Las malas condiciones del puente provisional hacían necesaria la construcción de un nuevo puente, y el 30 de enero de 1819, por medio de una Real Provisión, fue dispuesta su construcción tras aprobarse los medios adoptados por el Ayuntamiento para la financiación del mismo.

Fue proyectada por el Arquitecto P.M. Ugartemendia, arquitecto encargado de la reedificación de la ciudad y la adjudicación de la obra se hizo a favor de Jose de Aguirresarobe, con un presupuesto de 500.000 reales, si bien el coste total del nuevo puente ascendió a 967.032 reales.

Sin embargo, San Sebastián volvió nuevamente a quedarse sin puente sobre el Urumea, al ser incendiado en diciembre de 1835 por los liberales, poco después de saber que los carlistas se habían adueñado de los puntos más próximos a la ciudad.

Un año después y atendiendo a las peticiones del ejército inglés, que había llegado a San Sebastián en defensa de las tropas de la reina, y que insistentemente solicitaba la reposición del puente incendiado, como preciso y necesario, no sólo al servicio público sino también militar, la Corporación Municipal decidió llevar a cabo sin demora la construcción de un nuevo puente de madera, con arreglo a los diseños presentados por el arquitecto M.J. de Lascurain, que con las reformas introducidas más tarde por el arquitecto Echebeste, llegó a durar hasta 1872.

El rápido ensanche de la ciudad y la creciente afluencia de viajeros, originaron la necesidad de construir un puente más amplio y que a diferencia de sus predecesores, fuera totalmente de piedra.



Santa Catalina. (Luis Murugarren).

Ansiado durante muchos años por toda la población, finalmente el nuevo puente de piedra pudo ser levantado tras la celebración de las Juntas Generales de la provincia en agosto de 1869.

Se acordó entonces suprimir el peaje para los géneros y carruajes que transitaran por el puente de Santa Catalina que “por tantos años sirvió de rémora al comercio de la plaza de San Sebastián, siendo la construcción del nuevo puente, además de una cuestión de decoro, una necesidad mercantil”, según lo expresó el Alcalde del Ayuntamiento de la ciudad, el 16 de diciembre de 1869.

Al objeto de iniciar inmediatamente las obras, el 16 de diciembre de 1869 el Ayuntamiento abrió una suscripción pública para atender a los gastos de construcción del nuevo puente, que en su día reembolsaría la Diputación Provincial, con un interés del 5%. La suscripción abierta por una suma de 1.600.000 reales, quedó cubierta rápidamente.

El arquitecto director de las obras provinciales, Antonio Cortazar, fue el encargado de proyectar el nuevo puente y, verificada la subasta el 24 de enero de 1870 a favor del contratista Arsuaga, el comienzo de las obras tuvo lugar poco después.

Los grandes temporales de mar de ese año ocasionaron un considerable retraso en la marcha de las mismas, a la vez que un incremento en su coste total.

El 23 de Junio de 1872 se procedió a la inauguración del nuevo puente. Cortazar proyectó un puente de líneas clásicas, en el que la sutil decoración visible sobre sus paramentos, y la combinación de colores, lograda por la variedad de los materiales utilizados, no consiguen restar sobriedad a la obra.

El coste del nuevo puente ascendió a 613.882 pesetas en lugar de las 450.229 presupuestadas inicialmente.

Con la expansión de la ciudad y el aumento consiguientes del tránsito, la anchura del puente resultó demasiado exigua y en 1915 comenzó a estudiarse la posibilidad de proceder a su ensanche, si bien conservando el carácter ornamental que poseía.

Aunque la ejecución del ensanche del puente fue considerada de gran utilidad, ésta no fue llevada a cabo entonces. La decisión adoptada fue retrasarla, hasta ver el funcionamiento del nuevo puente del Kursaal en construcción entonces, en la Zurriola.

No obstante, no se logró disminuir el tránsito por el puente de Santa Catalina, a pesar de la construcción del nuevo en la Zurriola, y considerando que el de de Santa Catalina era el enlace a través del río con la carretera general y con la avenida principal de la ciudad, carecía de la amplitud adecuada a su importancia, y en 1924 hubieron de iniciarse los trabajos de ensanchamiento sin dilación.



Rev. SS. a 27 marzo 1941. Fotografía obtenida antes de inaugurar el puente de Santa Catalina, subsistiendo el de madera que unía a la capital con la barriada de Gros. Como se puede apreciar, la construcción de la Avenida comenzaba entonces a iniciarse. *Foto. J. Brunet.*

El ingeniero de obras municipales Juan Machimbarrena fue el encargado de realizar el proyecto de ampliación, aprobado el 29 de abril de 1924. Su arquitectura fue respetada, empleándose para su revestimiento los mismos materiales de su anterior construcción. El importe de todas las obras superó el medio millón de pesetas y fue abonado por el Ayuntamiento y la Diputación conjuntamente.

Recientemente, en 1978, la construcción del nuevo colector provocó un nuevo ensanchamiento del puente, pero mantiene esencialmente su composición primitiva y la impronta formal originaria, aunque restándole sus proporciones originales, haciéndolo más corto y más ancho.

Peaje en el puente y otras particularidades

- El 8 de mayo de 1818, Pedro Antonio de Echeverría, maestro cantero, rematante del portillo del muro contra mar de Santa Catalina, dice que ha concluido con la contrata y obra. Su importe total es de 8.654 reales.

- El 6 de junio, Ugartemendia da su conformidad y dice que es piedra sillar nueva lo que contiene el muro, calzada y grada. Es también aprobado por el Ayuntamiento.

- 3 de Octubre 1819. José de Aguirresarobe, rematante del puente de Santa Catalina, hace presente que, para desahogo de los trabajadores, debe VS señalar una extensión capaz en el prado de Santa Catalina, como parte de lugar de materiales que se hallan en el borde del agua sin lugar donde estar, en peligro de que sean llevados por el fango.

Suplica a VS, señale persona de su confianza para que, en unión del Arquitecto, se indique lugar.

- 22 de Junio 1820. José de Aguirresarobe expone que, a pesar de las asignaciones del Ayuntamiento y de la Junta, se le deben trece meses contados desde Junio del año pasado hasta ahora:

“A pesar de no recibir respuesta a sus memoriales a VS no dejó de hacer acopio necesario de materiales, labrar el maderamen necesario para todo el puente, la mitad de la piedra que está labrada en la cantera de Loyola, de arrancar la otra mitad y atender a la conservación del puente viejo, habiéndole costado todo esto sobre 150.000 reales, tanta era la confianza que le impulsaba el cumplimiento de VS le merece.

Mas le es ya imposible seguir en situación tan desequilibrada y en tanto descubierto. Son muchas las penurias que ha experimentado y mayores las que resultarán si no se atiende a su pronto remedio.

Así no puede prescindir de la atención del Puente Viejo, cuyos frecuentes arreglos le cuestan mucho. Si se le hubiera pagado puntualmente, lo señalado en

escritura, hubiera adelantado el exponente, la primavera y verano de este año, la construcción del nuevo puente, hasta el grado de no necesitar del viejo desde el otoño próximo en adelante.

La rectitud de VS no dejará de conocer la justicia con que se queja el exponente y pide se le paguen los trece plazos vencidos y se asegure el pago de los sucesivos”.

- 9 de Enero 1821. José Antonio de Goiburu, cobrador del peaje de Santa Catalina, se halla con un déficit de 936 reales, para llegar al total de la cantidad acordada.

“Si todas las personas hubieran pagado el importe del peaje, y vencida la resistencia de muchos transeuntes que se niegan al pago, no le sería necesario suplicar a VS le condone la cantidad de 936 reales a que asciende lo no cobrado”.

Arizmendi, Secretario del Ayuntamiento, contesta que, no estando en poder de la Junta conceder la gracia, haga la diligencia ante la autoridad competente.

- 10 de Febrero 1824. Pedro José de Esnaola, habitante de la Ciudad en extramuros, vende a Francisco Campion la casuca que existe al contacto de otra, por el lado del mediodía, perteneciente al barrio de Santa Catalina, con inclusión de una porción de terreno contiguo a la casuca. Su valor es de 5.323 reales vellón, según se declara en la escritura de J.J. Arizmendi.

- 7 de Octubre 1824. José de Aguirresarobe, rematante del puente de Santa Catalina, señala que, tanto VS y todo San Sebastián, se dan cuenta que se ha concluido el nuevo puente y remueve su reclamación de sus derechos pendientes de cobro.

- 27 de Julio 1826. Evaristo de Eizaguirre certifica que Francisco Lerchundi, rematante de la Cadena del puente de Santa Catalina por todo el año 1826, hizo para mejor cobro del peaje, a sus esfuerzos, una casita y garita en donde existe un guardián. Debe cobrar 2.836 reales.

- 4 de Agosto 1826. Simón de Yturralde, encargado y fiador de Francisco Ramón de Amigorena, vecino de Andoain y rematante del Portazgo de Santa Catalina, hace presente:

“Que los días 4, 11 y 13 de Junio, ocurrió en la Comunidad del Convento de San Francisco, en unión del vecindario de extramuros de San Martín y muchos de esta Ciudad, dispusieron de visitar las Iglesias en forma de procesión, para ganar el Santo Jubileo, y por ello, por parte de dicha Comunidad, se dieron con antelación a estos días algunos pasos ante las Autoridades de esa, para que les concediesen el franco paso por dicho Puente, dispensándoles por aquellos tres días señalados el peaje o derecho a que estaban obligados”,

y que nos parece les fue concedido.

“Ordenó a los recaudadores no hiciesen novedad alguna y dejaran pasar, como así lo hicieron, los tres días”.

Este ha sido un caso extraordinario y nunca previsto, y el encargado suplica a VS tome en consideración y disponga el abono al rematante de la pequeña cantidad a que puede haber ascendido por la procesión en los tres días.

El Tesorero de la Junta de Obras Públicas, Evaristo de Echagüe, certifica el día 24 de Septiembre, en cumplimiento de lo ordenado por VS., he tomado las noticias al respecto. Que pasaron de mil personas en cada día del jubileo el 4, 11, 13 de Junio, y calcula por los tres días 529 reales. VS podrá disponer de libramiento.

- 16 de Agosto 1826. José de Aguirresarobe a la Junta de Obras.

Maestro de Obras, rematante de la construcción del puente de Santa Catalina, hace presente que hallándose ya construida esta obra en todas su partes, se proceda a la medición y conformidad de los trabajos que comprende su contrata.

El día 19, Ugartemendia da su conformidad.

- 19 de Octubre 1826. a la Junta de Obras, Simón Iturralde encargado y fiador de Francisco de Amigorena, rematante del portazgo de Santa Catalina, hace presente.

“Que desde Junio último y autorizado por el Ayuntamiento de esta Ciudad, hace su tránsito por el puente, el pastor actual con su rebaño de ovejas, sin más pago que los dos maravedíes de su persona.

Igualmente, el ganado que el proveedor de las tropas aliadas que guarnecen esta plaza, pasa sin que adeude ninguna cantidad, como también los carros que pasan con reses para dichas tropas, siendo así que estos primeros son empresarios y los segundos, carros del país, que vienen ganado su jornal.

Y habiéndose querido exigir por los recaudadores, dió su parecer el Alcalde, que no debían pagar, por existir un convenio entre ambas Potencias, y desde ese día, continúa el tránsito de ganado sin pagar el peaje.

En tales casos, suplica a VS considere el perjuicio que resulta al rematante, y deliberar para más adelante si ha de continuar así, para llevar una razón para el recaudador”.

- El día 24 de Octubre, la Junta de Obras dice no tener noticia alguna de semejante privilegio, pero sea cual fuere la causa para la gracia no puede subsistir la exención, por ser contraria y en perjuicio de la concesión del remate y del mismo derecho adquirido para subsanar el coste de la obra del Puente.

La Junta espera que cese dicha exención y contribuya el pastor con el pago consiguiente al rebaño, según se ha practicado anteriormente, a fin de que no padezca mengua el rematante.

Presentamos tres documentos de fecha 28 de Agosto, 22 de Septiembre y 2 de Octubre de 1826, procedentes de "Armée française en Espagne 11^a Division Militaire. Place de S. Sebastian, dando cuenta de la posibilidad de paso libremente, de bueyes, ganado y vino para el servicio de la guarnición francesa en San Sebastián.

Estas tropas, acantonadas en San Sebastián, pertenecían al ejército llamado los cien mil hijos de San Luis, que entraron en España en 1823, para reponer en el trono al depuesto rey absolutista Fernando VII.

- 12 de Diciembre 1826. Viuda de Collado e Hijos a la Junta de Obras Públicas.

“Exponen que, a la vista del testimonio de la declaración que José de Aguirresarobe, como rematante del Puente de Santa Catalina, ha hecho ante el Jurado Elías de Legarda, del remate y final de la construcción del Puente, que fue verificado con orden expresa por cuenta y para ser costeada por nosotros, y que por consiguiente, somos los verdaderos dueños y empresarios de dicha obra acabada y entregada a VS., a quien rogamos tome la razón correspondiente, y entendiéndose con nosotros en todo lo relativo al pago de dicha obra, quedando Aguirre como mero encargado de la construcción del Puente, según documento del Escribano Jose Elías de Legarda”.

- 5 de Abril 1827. Abono a Miguel Antonio Odriozola, 640 reales, valor de un terreno que se le ha inutilizado en el barrio de Santa Catalina, para dar continuidad al camino que se dirige al nuevo Puente.

29 de Mayo de 1827. Diego Campión, vecino de la ciudad, expone que en Mayo de 1825, capitalizó por dos años al interés del 5% la cantidad de 1331 reales, por indemnización de un terreno que pertenecía a sus padres, en el barrio de Santa Catalina, como parece en la copia testamentaria que acompaña. Y habiéndose empleado el terreno fijado, suplica el exponente a VS. acuerde el pago del capital y rédito de los dos años que no los ha percibido

El terreno dicho, según la copia, es un camino carretil que se dirige desde el puente de Santa Catalina al punto de la barraca que fue de Sendoa, donde se incorpora con el Camino Real, ha dejado irregularizados y en ángulos desiguales los terrenos pertenecientes a la Viuda e Hijos de Francisco Campion.

El Maestro de obras, en su certificado dice, como rematante de las obras del muro del puente de Santa Catalina, que el terreno que se cita contiene 8.899 “codos” del terreno. Pero con la dirección nueva que se ha dispuesto para el camino carretil que se dirige desde el puente al punto de la barraca quemada del Sr. Sendoa, se ha irregularizado enteramente, formando sus ángulos muy desiguales, ocupando dichos caminos parte de dicho terreno.

Substancias M^{re}
Líquidas
 Certe
S^{re} Moyses Dalambert.

Comie Francaise en Espagne
11^e Division Militaire
Place de St Sebastien

Le S^{re} M^{re} M^{re} en pl^o de l'artillerie
 Des Vins en cette place se rendra au passage
 accompagné du nommé Francois Aguerre
 Bourin et sera chargé par le S^{re} de la
 Quantité de huit Barriques Vin.
 en vertu Des Traités entre les Gouvernements
 Français et Espagnols les Autorités sont
 invitées à laisser passer Librement exemptes
 de tout Droits les Dites huit Barriques de
 Vin les Quelles sont Destinées à la Subsistance
 de la Garnison Française de St Sebastien.
 St J. Sebastien le 2. Aout 1826

Le par nous S^{re} Intendant M^{re} L^{re} Del Repudia De S^{re}

De M^{re} Moyses Dalambert



28.01.

Armes françaises
en Espagne
Place de
St. Sébastien

Subsistances Militaires

Mettre les prisonniers au régime du pain blanc
sans saigner de droite jusqu'à concurrence de
quarante litres de blé de Séville au profit du Régiment
français de la garnison de St. Sébastien; les Bœufs
descendent entiers, s'arrachent et en nombre suffisant
pour la boucherie, on annexera sur le présent les
quantités qui passeront chaque jour.

St. Sébastien le 28. Août 1826.

Le Lieutenant du Régiment de la Place
de St. Sébastien.

Je vous envoie sans retard
pour avis de la garnison
de St. Sébastien



N.º 2.

Antonio Ramirez
en España

Service des Vaches Naines de
la place de St. Sebastien

Les préposés au piége du pont de St.
Sebastien sont invités à laisser passer
dix-sept bœufs pour le service de
l'armée française de forte plus fort pour
les rendre ensemble au passage de la
Montagne soit pour les ramener
partiellement à la boucherie de la
dite place.

St. Sebastien le 22^e 1826.

L'Agent du service
J. Ramirez

Je soussigné
Antonio Ramirez

N.º 3.



- 2 de Agosto 1827. Simón de Iturralde, en representación de Francisco Amigorena, rematante del portazgo de Santa Catalina, manifiesta, que para la provisión de las tropas aliadas que guarnecen esta plaza, han pasado 291 reses hasta Diciembre pasado; y desde Enero a Junio de este año han pasado para el monte Ulia tropas francesas y repasado el puente 296 reses; y últimamente pasan 25 en el último mes de Junio; de manera que totalizan 612 reses pasadas y son un total de 908, que a cuatro reales de arancel, suponen 106,28 reales.

En las condiciones del remate no se tuvo presente este caso, y si VS halla esta reclamación por viable, le ruego disponga una solución como lo crean conveniente.

Razón aceptada por:

“Certifie veritable por moi Agente du Service des vivres viandes pour les troupes francaisaes en guarnición dans la ditte Plaz (...) qui ont ete introduite dans la cette plaza pour le Service de la guarnición (...) en vertu de la Convention de Fevrier 1824.

J.G. Guerin

- El 5 de Agosto por acuerdo de este día, se abonen al rematante los 106,28 reales solicitados.

- 5 de Marzo 1829. Se abona a Juan Antonio de Arruabarrena 2.000 reales por el solar que se la ha inutilizado para la apertura del camino en Santa Catalina y campo de piedras que había en él.

- 1 de Agosto 1834. A la Junta de Obras. Francisco Lerchundi, rematante del peaje del Puente de Santa Catalina, informa que ni en las condiciones del remate ni en los cálculos más sagaces, se tuvo presente el caso de que el vecindario de esta Ciudad habría de estar circunscrito en su paso por el puente, a causa de la guerra civil.

Lo cual significa que el tránsito de gentes y los bárbaros perjuicios dictados por la facción rebelde en estos últimos días, constituyen al que suscribe una pérdida diaria inigualable, que le obligará a abandonar la contrata.

Suplica a VS arbitre algún medio de indemnización para este caso tan fuera de cálculo.

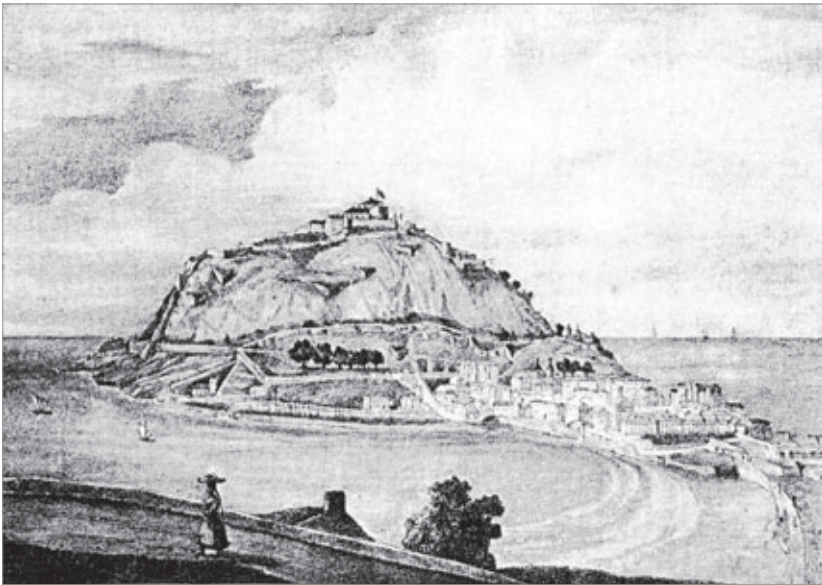
- 31 de Marzo de 1840. Se abona al cantero Zabaleta por reparación de las paredes que miran al mar, en el paseo público de Santa Catalina, 1925 reales.

- Y el 31 de Diciembre, por composición del paseo y pradera de Santa Catalina, 1340 reales.

• 29 de Diciembre 1842. Al bueyero Francisco Irurita con su carro y yunta, durante el año, en traslados desde el glasis a la pradera de Santa Catalina, 120 reales.

* * *

Para sufragar el coste del puente y su permanencia, se cobraban normalmente unos céntimos para todo aquel que cruzara este puente, que era el único para llegar a la Puerta de Tierra en las murallas y entrar en la ciudad. Los habitantes de los caseríos y lugares de los barrios de Ulía, Puertas Coloradas, Loyola, no estaban conformes con el peaje que debían abonar cada vez que cruzaban el puente y realizar sus asuntos en la ciudad.



Santa Catalina. 1845-1850. (Pascual Madoz, *Guipuzcoa 1845-1850*).

Ya el año 1828 ocurrió un escandaloso motín en el puente. Venían a pedir que se suprimiera el peaje. Voces, insultos y amenazas se cruzaron entre los amotinados y los guardianes del peaje. Comenzó una lluvia de piedras y los guardias defendiéndose con unos maderos, cerraron las puertas. Los amotinados, resueltos a pasar, cogieron los maderos, cajas y bancos y los arrojaron al río, entre gritos de alegría.

Hasta que llegó un pelotón de soldados forales, apuntando al pueblo con los fusiles. Este retrocedió. Pero volvieron los silbidos y las piedras que arrojaban a los soldados, que apuntaban sin intención de disparar.

Se oyó una voz que dijo dos veces “No tirar”. Lo dijo un hombre alto, que acababa de llegar cuidadosamente vestido y llevaba un bastón de puño de oro. Era una autoridad de San Sebastián. “A casa muchachos, todo se arreglará” les dijo. Les habló en vascuence y los caseros se retiraron. Así terminó el pequeño motín del peaje.

Astilleros en San Sebastián

El historiador Ricardo Izaguirre nos dice sobre la barriada de Santa Catalina que en 1581 ya existía el puerto chico de Santa Catalina en el río Urumea, detrás de la barra formada en su desembocadura y lo más cercano posible a la villa.

Era tanta la importancia de este puerto en el Urumea, uno de los extremos de su eje vital, que en el siglo XVII el nombre de Santa Catalina se había extendido al río, al que se conocía bajo aquella denominación. En varios acuerdos tomados en 1611 y 1639, se cita “el río de Santa Catalina”.

Pascual Madoz, en su libro histórico *Guipúzcoa*, de 1845-1850 informa en el capítulo de industrias en San Sebastián.

La importancia que alcanzó Guipúzcoa en los mares, favoreció extraordinariamente la construcción de buques, según consta en varios documentos del siglo XVI. En el barrio de Santa Catalina y en varios puntos de las márgenes del río Urumea contiguas a San Sebastián, había importantes astilleros.

La Academia de la Historia habla de los bajeles construidos y armados en esta ciudad para servir en la expedición del marqués de Santa Cruz a las Terceras, del duque de Medina-Sidonia contra Inglaterra. Hácese mención también de la Almiranta llamada *Santa Ana*, botada al agua en presencia de Felipe III y su hija Doña Ana, de quien recibió el nombre en 1615.

El mismo Madoz explica que en el barrio de Santa Catalina existe la fábrica de los Sres. Iriberry hermanos, que trabaja en grande escala remos de todos los tamaños, que se llevan a la mayor parte de los puertos de Guipúzcoa y otros más lejanos.

Tadeo Ogarrío describe en 1857, que la construcción naval fue de antiguo de la mayor importancia en San Sebastián, y viven aún personas que han visto construir fragatas en el puerto de Santa Catalina, por ambos lados del puente y en los arenales. En una cédula de la reina D^a Juana en 1534, se hace mención de la importancia de estas construcciones.

En los recuerdos de la ciudad, menciona Tristán de Izaro que el río Urumea llegaba hasta la calle de San Marcial, y no lejos de los cimientos de las primeras casas de la calle Vergara estaba el puertecito de Santa Catalina,



Donostia-San Sebastián. Barrio de Santa Catalina en 1870. (*Enciclopedia Auñamendi*, nº 36).

cuyas casitas estaban en el paraje ocupado hoy por la manzana entre Fueros, Echaide, San Marcial y Avenida.

El puerto de Santa Catalina se utilizaba como área de descarga de mercancías que se traían para introducirlas por el río Urumea en el interior de Guipúzcoa.

El muelle de Santa Catalina, situado en el interior del río, a unos 30-50 metros de la desembocadura, fue utilizado fundamentalmente como vía de llegada y salida de las mercancías que procedían y se dirigían hacia la zona hernaniarra de las ferrerías.

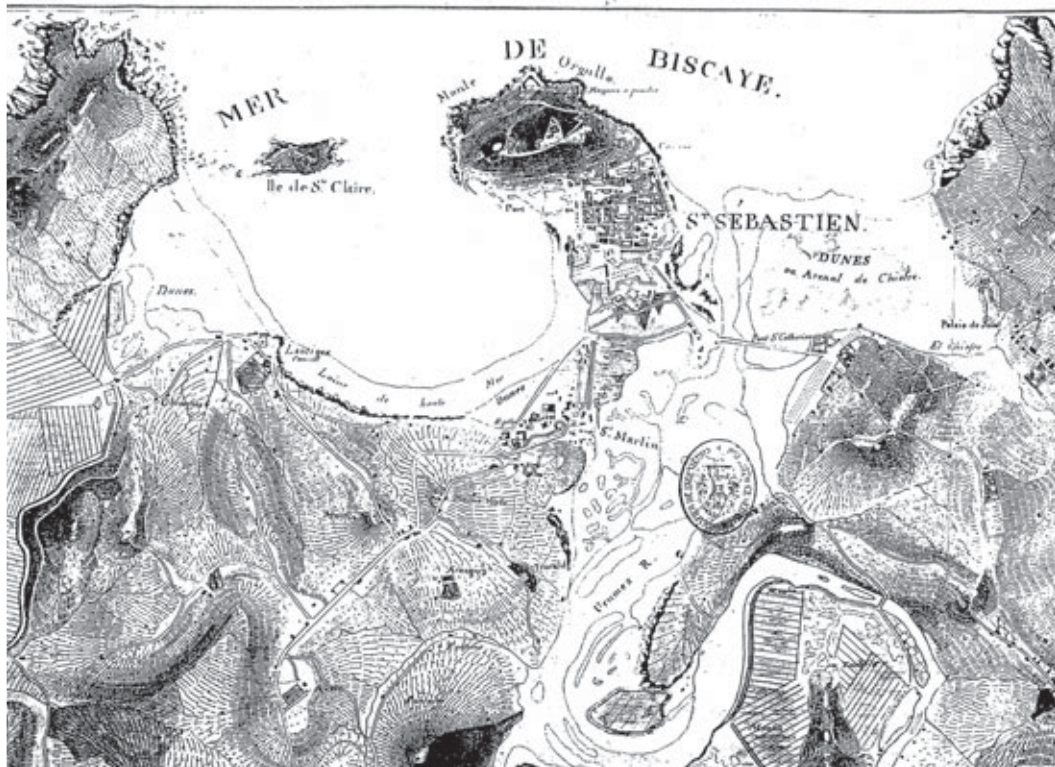
* * *

Denominación de la “Zurriola”

El director de la Revista *Euskal erria*, Antonio Arzac, recibe el 16 de Enero 1901 un escrito de un colaborador anónimo sobre la etimología de la palabra Zurriola, respondiendo a una cita anterior en la misma revista, dice:

Si en el punto conocido por Zurriola, en la desembocadura del Urumea, hubo en los pasados siglos algún astillero, nada tendrá de particular que aquella palabra proceda de Zur-ola, esto es, taller donde se trabaja la madera y que verdaderamente equivale a la palabra castellana astillero.

PLAN DE S^T SEBASTIEN ET SES ENVIRONS



Recuerdo haber visto en una estampa de San Sebastián del siglo XVI varios barcos en construcción en el istmo de arena que separaba entonces la ciudad murada de la tierra firme. Es una opinión.

Y Antonio Arzac le responde en la misma revista.

Efectivamente, nos parece muy razonable la etimología que procede de colaborador anónimo, pues cronistas antiguos de los anales donostiarras atestiguan que en esta ciudad hubo varios astilleros, siendo los más importantes el llamado del Ingente, que existió en donde se levantaba el monte ruso en la Concha, y el de Santa Catalina, cuyos obradores se hallaban en las márgenes del Urumea, entre la muralla y la iglesia de la citada advocación, en terrenos en donde en la actualidad se extiende el hermoso paseo denominado de la Zurriola.

Serapio Múgica señala que la calle de la Zurriola es de tanta antigüedad que figura ya en el incendio de 1278, que comenzó en dicha calle. De esta forma se denominaba el lienzo de la muralla situado en la orilla izquierda del río Urumea en su desembocadura y, por ello, la calle más próxima intramuros, equivalente a la actual calle de San Juan.

Al incendiarse la ciudad en 1813 esta calle comenzaba en la de Santa Ana y terminaba en la de la Trinidad, corriendo por detrás de la parroquia de San Vicente. En el sitio e incendio de 1813 sufrió tanto que no quedó una pared en pie.

La calle de la Zurriola era la comprendida entre la continuación de la calle de Iñigo y la del 31 de Agosto, habiendo desaparecido al modificar la calle de San Juan. El nombre de Zurriola que llevaba en San Sebastián tantos siglos de existencia, desapareció al modificar esta calle de San Juan.



Al rehacerse la ciudad se le llamó el ensanche Oriental, y se construyó el paseo de Salamanca que moría en el Rompeolas, en un solar de escombros primero y de tristes arbolillos después, donde hoy se alza una manzana de casas y el cine Miramar.

Para perpetuar este nombre se denominó Paseo de la Zurriola, desde mediados del siglo XIX hasta 1913, al hoy Paseo de la República Argentina.

Fue en la sesión del Ayuntamiento del 2 de Enero 1913 cuando fue aprobado el escrito presentado por la Junta del Centenario al Ayuntamiento, para rotular nuevos espacios de la ciudad. Se dijo entonces:

“Que se había formado una plaza nueva en la entrada del puente de Santa Catalina, que no lleva nombre alguno, y en obsequio a los argentinos que tanto favorecen a San Sebastián, se le denomine de la Argentina”.

Con esta transformación desapareció el nombre de la Zurriola que por espacio de siglos había servido para designar esa parte de Donostia. El año 1979 volvió a incorporarse el nombre de la Zurriola al callejero donostiarra, aunque referente a otro lugar, al barrio de Gros.

En esta transformación de lugar, influiría seguramente la opinión de un destacada historiador donostiarra, quien afirmaba que Zurriola, tenía significado con el ímpetu de las olas que rompen en esta costa.

Hemos señalado anteriormente que la denominación Zurriola, encaja perfectamente con el significado en euskera: Zur ola, Taller o fábrica de maderas, es decir. Astillero.



Recogemos algunas noticias relativas al astillero y arenal de Santa Catalina, de la Ordenanzas establecidas para San Sebastián en 1489 por los Reyes Católicos.

Año de 1489.

“Otro sí... que ninguna persona ni personas no hagan ni hagan hacer nao ni batel ni pinaza ni otros navío de ningún grandor chico ni grande en nuestro término, ni lo saquen de ellos para ningún extraño extranjero, sin expresa licencia e mandado de nuestro Concejo o de nuestros Alcalde o Regidores, so pena de perder el tal o los tales navíos o su valor. E caso que la tal licencia den a algunos, que los Alcalde o Regidores hayan encargo de hacer guardar la licencia”.

De las Ordenanzas Municipales de San Sebastián para la vida cotidiana.

1561. 21 de Noviembre. María Pérez de Lasao y M. Pérez de Oriain, por escritura otorgada ante Pedro de Iñarra, se obligan a pagar 22 ducados de plata por el reconocimiento de una porción de tierra que se les concedió en los arenales a la parte de Santa Catalina.

Año de 1570. 27 de Febrero. Este día pareció el capitán Juan Portu e dijo que él quiere fabricar una nao en los astilleros de esta Villa y para ello le es necesario hacer, extramuros de la Villa, una choza de tablas para poner los pertrechos y herramientas y calderas. E sus Mercedes dijeron quedaba en estudio su petición.

Año 1572. 1 de Setiembre. Echar sisas en la de la fábrica de edificio de una cabaña en los astilleros para recoger la máquina y los pertrechos de las naos nuevas que se echan a la mar, que a causa de no haberse por ningún precio, en lo que las dichas dos cédulas de su Majestad quedan dejadas sin existencia para que desaparezcan.

Año 1573. 26 de Octubre. Habiendo platicado de cómo ahora hace seis días, habiendo venido el Ilustrísimo señor Vespasiano de Gonzaga Colona, Capitán general de esta provincia de Guipuzcoa, dio licencia de las cabañas de los arenales para la fábrica de naos.

Hicieron parecer a Juan de Sarove, el cual trajo la licencia donde se contiene el señalamiento de la cabaña de los arenales.

Año 1582. 3 de Setiembre. Sánchez de Arriola, Síndico de la Villa, dijo la necesidad que había de buen orden en el servicio que hacen los bueyeros con las carretas, así de los muelles y astilleros de Santa Catalina de esta Villa.

Año 1592. 2 de Octubre. Miguel de Batista, vecino de esta Villa, presenta una petición por la cual pide se le dé licencia y facultad para poder hacer en los arenales de ella, en la parte que se señala, una cabañuela para guardar las redes u otros aparejos que tiene de echar trainas, e que por ello pagará el tributo que le señalen Sus Mercedes.

En Regimiento del mismo día, se dice que el señor Capitán Esteban de Ygiñiz dijo que a él se le cometió por Sus Mercedes el ver la tierra de cierta cabaña en los arenales de esta Villa, que la edificó Miguel de Yturria, vecino

REVISTA "SAN SEBASTIÁN"; Nº8; año VIII; 20 de Enero de 1942



La Zurriola fué, en algún tiempo, lo que aquí se ve. Apiñadas contra San Vicente había un grupo de casas populares: el «finis urbis».

Después vino lo que se llamó el Ensanche Oriental, nombre que sólo perdura para designar las escuelas de aquella zona.

Se construyó el paseo de Salamanca, que moría en el Rompeolas, en un solar de escombros primero y de tristes arbolillos después, donde hoy se alzan una manzana de casas y el cine Miramar.

Finalmente, siendo alcalde el Sr. Uhagón, se acometió la obra del Paseo que, rodeando a Urgull dió expansión pintoresca al tráfico por uno de los más bellos paisajes hasta desembocar en el barrio de la Jarana, que así comenzó a habituarse a la frecuentación de cierto público que en otro tiempo no podía pasar por aquel barrio sin sufrir vejaciones populares.

Con aquel magnífico Paseo a orilla del mar, el monte Urgull quedó ya prisionero de la ciudad: siendo Alcalde el Sr. Zaragüeta, pasó a poder definitivo del Municipio.



El Puente de Santa Catalina, cuando a su margen derecha, entrando por Ategorrieta, las aguas de la Zurriola formaban playa. El Paseo de la Zurriola, con su bellísima alameda y paseo de largas hileras de árboles. No existían el teatro Victoria Eugenia, ni el gran hotel María Cristina. A la derecha del Paseo, el edificio del Mercado.

de ella, añadiendo a lo que primero tenía un paredón de mampostería con que ocupaba diez codos poco más o menos, y que dicho sitio se le podía dar con algún reconocimiento.



Astilleros

Cuando a mediados del siglo XIX, estableció el Gobierno español los astilleros en el Ferrol, en Cartagena y en Cádiz, el ilustre guipuzcoano Manuel de Larramendi combatió enérgicamente aquella resolución de los altos poderes, lamentándose de que en Guipúzcoa no continuaran como hasta entonces las grandes fábricas de navíos y bajeles.

Decía Larramendi acerca del despojo de nuestros astilleros:

“Sacar los astilleros de Guipúzcoa ha sido sacarlos de su nativo centro, donde y en sus cercanías han estado siempre. De Guipúzcoa, donde hay herrerías para extensísimas fundiciones y para tirar y labrar todas las piezas, grandes y pequeñas de navíos de todo porte; y al Ferrol, Cartagena y Cádiz, donde no hay fundiciones, ni hierro ni oficiales para labrarlos, y a donde se ha de conducir todo esto por el mar, con horrendos gastos.

De Guipúzcoa, donde había maderamen escogido y abundantísimo en árboles bravos y trasmochos; y al Ferrol, etc. donde no hay ni bravos ni domados, ni un palo oportuno parra construcciones navales.

De Guipúzcoa, donde estaban insignes constructores de navíos, y lo han estado siempre los contraмаestres, los oficiales diestrísimos; y al Ferrol, donde no había nada de nada de esto.

De Guipúzcoa, donde sin llamar a ningún extranjero, y menos al inglés, y sin aparatos ni ruidos, se hubieran dado al mar los armamentos que quisiera Su Majestad; y al Ferrol, a donde a costa de tanta anticipada gratificación, han llamado a un constructor inglés y que jamás hizo un barco de guerra, como ahora se ha visto.

De Guipúzcoa, donde con el coste regular y moderado, se hubieran construido estos años pasados cuarenta navíos de guerra y más si fuera menester, todos sólidos, fuertes y veleros; y al Ferrol, donde en los mismos años se han gastado increíbles caudales inútilmente, sin haberse construido embarcaciones de provecho”.

Y más adelante acomete con brío y sinceridad patriótica contra el poder central, que se valió para fundar los nuevos astilleros, de personal inglés, manifestando que en Guipúzcoa jamás habían trabajado en sus grandes talleres más que los mismos naturales del país bascongado, y cuyas construcciones fueron las mejores de aquellos tiempos, como se verá a continuación.



M.A. Arrazola, op. cit.

De las crónicas de San Fernando, Pedro el justiciero, Enrique II y Juan I, consta el gran número de embarcaciones construidas en San Sebastián que se habían hallado en las armadas contra moros, franceses e ingleses.

Para la construcción de estas embarcaciones existieron en San Sebastián varios astilleros, en el barrio de Santa Catalina (en donde hoy se halla la calle del mismo nombre) y frente al Ingente (casi en el mismo solar que hoy ocupa el Gran Casino); en el mismo terreno acabó de construirse en 1615 el navío *Santa Ana* y en 1657 la nao capitana botada al mar en presencia del mismo Felipe IV.

Sería tarea extensa referir el número de buques construidos y armados en San Sebastián, y que sirvieron en las expediciones de marqués de Santa Cruz a las Terceras, y en la formidable escuadra de Felipe II, enviada a Inglaterra al mando del duque de Medinasidonia.

De aquellos once navíos (la Invencible) ocho eran de San Sebastián.

Hemos conseguido averiguar los nombres de los constructores ingenieros que eran: Martín de Villafranca, Sebastián de la Bastida, Sebastián de Urresti, Juan de Amezqueta, Juan de Lizardi, Martín de Arriola, Agustín de Zaldias, Juan de Portu, Martín de Durango, Esteban de Eguiniz, Antonio de buscando y otros, que constan en diferentes escrituras.

No solo se construían en aquellos Astilleros para España, sino también para el extranjero; para el segundo caso había ciertas leyes, que consistían en contribuir con derechos a las iglesias de Santa María y San Vicente, siendo además precisamente necesario el consentimiento del pueblo todo, según las ordenanzas.

También el Doctor Camino en su Historia de San Sebastián, informa sobre los datos anteriores, añadiendo que para la fábrica de estos bajeles había en San Sebastián varios astilleros, señaladamente en el barrio de Santa Catalina, según aparece de una cédula de la reina D^a Juana de 1534, y en los arenales.

Se sabe también que a mediados del siglo XVI había astilleros a las márgenes del Urumea a una legua de distancia del mar, junto al puente de Ergobia, límite de las jurisdicciones de San Sebastián, Hernani y Astigarraga, en el cual paraje se construían galeones.



Bibliografía y fuente de datos

Archivo Municipal de San Sebastián. Actas de sesiones del Ayuntamiento.

ARZAC, Antonio. *Revista Euskal erria*. 1901.

DE IZARO, Tristán. *Recuerdos de nuestra ciudad*.

DEL CAMINO, José Antonio. *Historia de la ciudad de San Sebastián*.

IZAGUIRRE, Ricardo. *El Urumea y los puertos donostiarras*.

LÓPEZ ALEN, Francisco. *Revista Euskal erria*. 1901.

MADOZ, Pascual. *Guipúzcoa 1840-1850*.

MEXÍA, Fernando. *El Castillo de la Mota y las murallas de SS*.

MÚGICA, Serapio. *Las calles de San Sebastián*.

MURUGARREN, Luis. *Santa Catalina*. San Sebastián. Edición de 1987.

OGARRIO, Tadeo. *Manual descriptivo e ilustrado de la C. de SS*. 1857.

