

- 225 [Proyecto para ganar terrenos de labranza en la Ría de Pasajes].—Escala [ca. 1:5.000]. — [ca. 1805]. —1 plano en borrador: ms., col., 74 x 48 cm. —Se proyecta la canalización del río entre el actual Pasajes Ancho y Rentería dotándola de muelles circulares para la deposición de fangos arrastrados por el río en sus avenidas. —Probablemente realizado por el Cuerpo de Ingenieros
Signatura: SGE, Cartoteca Histórica. (Arm. F, Tabl. 2, Carp. 2, N. 225)

Este plano anónimo —¿Cuerpo de Ingenieros Militares?— aparece mal datado por el SGE en torno a 1740, en cuanto que el barrio de S. Pedro viene expresado como integrante de la villa de Pasajes, lo cual no sucedería hasta 1805. Habiendo reclamado ésta extender su control sobre el puerto en detrimento de S. Sebastián, ante la oposición radical del Concejo y Consulado de ésta y dada la atonía en la resolución del acuciante cegamiento de aquél, José de Vargas Ponce (Cádiz 1760-Madrid 1821), oficial de la Armada, colaborador que fue de Vicente Tofiño, antiguo componente de dos juntas de instrucción y miembro de las Reales Academias de la Historia —convirtiéndose en su director en 1804— y de S. Fernando, fue encargado en 1800 por el Gobierno de analizar el controvertido asunto. Revisó los archivos municipales de S. Sebastián, Pasajes, Fuenterrabía, Rentería y Oyarzun. Contactó con eruditos como el renteriano Juan Ignacio de Gamón, contrario a la tesis del donostiarra Camino, quien en el *Diccionario* de la Academia de la Historia (1802) insistiría en el derecho jurisdiccional prevalente de S. Sebastián frente a Pasajes y Rentería sobre el puerto. Y examinó las condiciones de navegabilidad de éste.

De esta suerte, emitió un informe el 10-7-1804 favorable a la unión de S. Pedro a Pasajes de S. Juan, pasando a la nueva villa el sector oriental del monte Ulía y la orilla donostiarra de la ensenada, para que S. Sebastián careciese de acceso al puerto —v. doc. 230—. Además sugería la consideración de la rada como propiedad real y, en consecuencia, la repartición de sus aguas entre las localidades ribereñas en aquellos temas que no compitieran al capitán de puerto —de la Armada—. Asimismo se instauraría una Junta de Limpieza, formada por dicho

funcionario gubernamental y sendos vecinos de Pasajes y Rentería. Vargas hubo de ocuparse igualmente de la cuestión de la anexión de Fuenterrabía (con Lezo) e Irún a Navarra. Consiguientemente, una real cédula de 1-6-1805 (derogada por José I entre 1809 y 1813) avalaba sus recomendaciones respecto a Pasajes, excepto en lo tocante a la Herrera y porción septentrional de Alza, las cuales continuaban incluidas en el término donostiarra. Por otra parte, una real orden de 26-9 transfería los dos municipios bidasotarras a Navarra (hasta el 18-8-1814).

No obstante, las expectativas de Vargas no se cumplieron. No se incrementó la actividad económica de la zona, la cual no aportó por tanto los esperados marineros y pertrechos a la Armada. Ni siquiera se limpió la bahía. Y ello a pesar de la elaboración de proyectos de dragado —v. doc. 229— o más ambiciosos como el presente, delineado un tanto toscamente. Respondiendo a los estímulos de progreso generados en el XVIII por las iniciativas de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, avanzadilla del movimiento ilustrado en España, y en concreto de su Comisión Segunda (ciencias y artes útiles, con enseñanza de geometría, maquinaria, náutica y arquitectura civil y sobre todo hidráulica), su planteamiento abarcaba dos vertientes mediante las canalizaciones previstas. Por un lado, se conquistaban amplias parcelas de terreno a las marismas y a la ensenada en beneficio de la agricultura. Por otro, se regulaban los aportes de aluviones, especialmente del Oyarzun, y por vez primera se humanizaba todo el paraje con la construcción de muelles alrededor de la rada y con la mejora de la infraestructura viaria (camino sobre malecones). Su elevadísimo presupuesto fue indudablemente la principal razón para su descarte.

Plan



Fort

Fort

Monsieur

Fort