

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

ENPARAN MUÑOZ, Romana; "El puerto de Orio (1900-1936). Evolución de la infraestructura del muelle, otras instalaciones portuarias y la actividad pesquera", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 297-314.



El puerto de Orio (1900-1936). Evolución de la infraestructura del muelle, otras instalaciones portuarias y la actividad pesquera

Romana Enparan Muñoz
Sociedad de Ciencias Aranzadi

Recep.: 15.11.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 297-314]

Acep.: 17.12.12

Resumen

En la primera década del siglo XX, a las dificultades de la barra se sumaba la precariedad de las instalaciones portuarias, destacando como prioritaria la del muelle. Pero el debilitamiento de las arcas municipales hizo inviable la prolongación del muelle prevista en el Proyecto autorizado por R.O. de 17 de Noviembre de 1917. Sin embargo, la actividad pesquera aumentó sensiblemente debido al cambio de la pesca artesanal a la tecnológica, y a la destreza de los pescadores oriotarras. El Ayuntamiento –única institución que costeó las obras del muelle– se vio obligado a ceder su propiedad al Estado para su conservación... Era el año 1936.

Palabras clave: Orio, muelle, Ayuntamiento, Cofradía de Pescadores San Nicolás, pesca, Puerto de Refugio.

Laburpena

XX. mendearen lehen hamarkadan barrak eragindako zailtasunei portuko instalazioen eskasia gaineratzen zitzairen, lehentasun handienekoa, kaiari zegokiona. Baina udal diru kutxaren egoera zela-eta, ezin izan zen kaia luzatu, 1917ko Azaroaren 17ko E.A.z baimendutako Proiektuan aurreikusia. Alabaina, arrantza jarduerak aurrera egin zuen nabarmen, artisautza arrantzatik arrantza teknologikora pasatu zelako, eta oriotar arrantzaleen trebeziari esker. Udalak –bera izan baitzen kaiko lanak ordaindu zituen bakarra– jabegoa Estatuari laga behar izan zion, mantenimenduaz ardura zedin. 1936 urtea zen.

Gako-hitzak: Orio, kaia, Udala, San Nikolas Arrantzale Kofradia, arrantza, babes portua.

Abstract

During the first decade of the 20th century, the difficulties caused by the sandbank were joined by the precariousness of port facilities, especially the dock. However, withering municipal funds rendered the extension of the dock planned in the project authorised by R.O. of 17 November 1917 unviable. Nevertheless, the fishing business grew slightly thanks to the change from traditional fishing to a method that involved technology and the skills of the fishermen from Orio. The town hall (the only institution that funded the work on the dock) was forced to transfer ownership to the state for its conservation... That was the year 1936.

Key words: Orio, dock, town Hall, San Nicolás Association of Fishermen, fishing, port of refuge.

INTRODUCCIÓN

En los años ochenta y noventa del siglo XIX se produjo un considerable aumento de la población en Orio –coincidente con un auge demográfico y económico en las costas vascas–. En esas circunstancias, los oriotarras retomaron su ancestral vocación marinera con la gran esperanza puesta en la mar.

En las primeras décadas del siglo XX, debido al auge de la industria de Orio y al desarrollo de la pesca de bajura, impulsado por las nuevas tecnologías y por el aumento de la demanda de pescado, el Ayuntamiento de esta Villa, con el fin de fomentar los intereses de la localidad, acordó llevar a cabo varias obras para mejorar la barra de acceso y las instalaciones portuarias –el muelle, como principal objetivo–.

Pero el estallido de la Guerra Civil, en 1936, interrumpió el proceso de las obras proyectadas. En consecuencia, el puerto de Orio, sin resolver el problema de la barra y el de un muelle en condiciones deficitarias, difícilmente podía beneficiar a las actividades pesquera y comercial.

1. EVOLUCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL MUELLE: 1900-1936

A comienzos del siglo XX, las condiciones de la entrada del puerto eran pésimas y, en estas circunstancias, las embarcaciones difícilmente podían atravesar la barra sin el grave riesgo de encallamiento o naufragio, siendo ésta infranqueable ante la mínima perturbación en el Cantábrico.

Como primera referencia del muelle en esta primera década del siglo XX, en las actas de sesiones plenarias conservadas en el Archivo Municipal de Orio, con fecha 15 de febrero de 1903, consta que el Ayuntamiento presentó un presupuesto extraordinario, que incluía las obras del adoquinado del mismo –extraído de las acreditadas canteras de Mutriku–, junto con las de la travesía de la Plaza Pública y la calle del Padre Urtesabel.

En la Sala Consistorial, a 2 de diciembre de 1906, reunidos en sesión ordinaria, bajo la presidencia del alcalde D. Calixto Arín, [...]: “enterados del contenido de una instancia suscrita y presentada por veinte patronos y pescadores de los vapores de pesca de este puerto, solicitando se construya, en el punto de toma de agua que existe en el muelle de esta villa, un depósito capaz para contener unos cuatro metros cúbicos de agua, a fin de que tenga más presión [...]”. Acordaron por unanimidad “colocar una 2ª tubería de mayor calibre al muelle, tomándola de la cañería principal en la esquina de la calle Carnicería –sistema más ventajoso que la construcción del depósito en el muelle”¹–.

En octubre de 1907, el Director General de Obras Públicas contestó a una solicitud hecha por el Ayuntamiento de Orio, referente a la obra de prolongación del dique existente, con el fin de disponer de un muelle de desembarque y depósito para la pesca, y útiles empleados en la misma².

Valorando que esta obra era muy beneficiosa para la Villa, S.M. concedió lo solicitado con arreglo a unas determinadas condiciones, destacando “que los hechos se construirían según el proyecto presentado por el Ayuntamiento de Orio, y bajo la inspección y vigilancia de la Jefatura de Obras Públicas; siendo por cuenta del Ayuntamiento los gastos de inspección dentro de las disposiciones exigidas”³.

En 1910, Orio contaba con 1.449 habitantes que se dedicaban, principalmente, a la pesca. La utilización de vaporcitos de pesca había favorecido el aumento de la industria pesquera en esos últimos años, pero el gran problema era que no se disponía de un lugar apropiado para realizar las faenas de descarga de sus productos, especialmente en la bajamar, ni de un resguardo donde las barquichuelas pudieran protegerse de los temporales y crecidas del Oria.

En esas circunstancias, el Municipio proyectó ejecutar unas obras en beneficio del trabajo de la gente de mar; pero, al no poder costearlas –escasos recursos–, tenía que contar necesariamente con el apoyo económico de la Administración.

1. Archivo Municipal de Orio (AMO): Actas municipales, libro 31, fol. 221 vº.

2. Archivo del Servicio de Puertos de Gipuzkoa (ASPG): CR 92.

3. *Ibidem*.

El 11 de enero de 1910 se comunicó al Ingeniero Jefe de Obras Públicas que el terreno marcado para la prolongación del muelle frente al Matadero se iba rellenando poco a poco, ya que el presupuesto necesario para la ejecución de dicha obra no podía cubrirse con los fondos de la Villa⁴.

A primeros de marzo de 1916, la Corporación Municipal hizo una valoración del bosquejo-plano, realizado por el ingeniero Ramón Pagola, sobre las obras de prolongación y ensanche del muelle, que, previa concesión del Ministerio de Fomento, proyectaba llevar a cabo.

En la Memoria de fecha 18 de marzo, se proyecta construir una nueva línea de muelles, que, partiendo del estribo del puente en su tramo giratorio, y avanzando de la anterior hasta la línea aproximada de bajamar equinocial, consiga tener una zona aprovechable de 3.789 m², con una línea de muelles de 233 m de longitud. Con esta reforma se beneficiarán las condiciones de la navegación de la ría, al encauzar en su margen derecha la corriente de vaciante, mejorando también las condiciones higiénicas locales con la desaparición del fango actual delante de los muelles en marea baja⁵.

A continuación, siguiendo aguas abajo, se proyecta una pequeña dársena de unos 1.926 m², indispensable en este lugar por carecer los barcos del más pequeño refugio. La boca de entrada de este pequeño refugio se ha dispuesto de forma que quede al abrigo de las corrientes del río y, sobre todo, de los temporales costeros del NO.

Tanto en los muelles como en esta pequeña dársena de abrigo se instalarán los servicios auxiliares de escaleras y una rampa para la botadura. Junto a la dársena se dispondrá de una plazoleta de 40 m de largo para uso de las embarcaciones en seco y reparaciones de las mismas, y, a continuación, se aprovechará una zona de 680 m², que se destinará a lavadero y matadero para mejorar los servicios públicos.

Por último, para empalmar esta línea de muelles con la de los diques actuales de las vegas, se construirá otro dique "con una tangente a la curva de aquellos", empleando el mismo sistema de construcción de los actuales diques *-perrés*⁶ en seco .

En resumen, se obtendrá una superficie total de la zona marítima que se proyecta utilizar con los servicios indicados de 8.212,50 m² por un importe total de 173.584,45 pts.⁷.

Un mes después, el 3 de abril de 1916, J. Miguel Azcue, alcalde de Orio, envió al Gobernador Civil el *Proyecto de ampliación y creación de nuevos muelles*, dentro de la zona navegable del río Oria en la margen derecha de dicha villa, que fue remitido al Ministro de Fomento, "solicitándole autorización para su posterior ejecución", y comunicado al Sr. Machimbarrena, Ingeniero Jefe de Obras Públicas de las provincias de Gipuzkoa y Nafarroa⁸.

En octubre, el alcalde informó que el Municipio tenía la cantidad de 9.723,77 pts. en la Caja de Ahorros Provincial, destinada a las obras de ampliación y ensanche del muelle, cuyos planos habían sido confeccionados por el ingeniero Sr. Pagola, y que, a fin de dar trabajo a los vecinos de esta Villa en la época de invierno, éstas no se sacarían a subasta pública, sino que se realizarían por el sistema administrativo, es decir, bajo la responsabilidad del Ayuntamiento, cuya autorización le había sido concedida, tanto por el Ingeniero Jefe de Obras Públicas, como por el Comandante de Marina de Gipuzkoa⁹.

Por R.O. de 17 de Noviembre de 1917, se autorizó el *Proyecto de ampliación de los muelles de la zona navegable del río Oria*, cuyas obras comenzaron al año siguiente, 22 de febrero de 1918.

Previos los anuncios en el Boletín Oficial, Prensa y demás medios de comunicación, utilizados en estos casos, el domingo 16 de febrero tuvo lugar la subasta de las obras. Se presentaron los contratistas Roque Oyadener, vecino de Donostia, y el debararra Pedro Ulacia. Se aceptó la proposición del primero como más ventajosa: "se comprometía a realizar las obras por una cantidad de 13.500 pts., es decir, 500 pts. de diferencia con la ofertada por Ulacia"¹⁰.

4. AMO: Actas municipales, libro 31, fol. 250 vº .

5. ASPG: CR 291.

6. *Ibidem*, del francés: revestimiento de piedra.

7. *Ibidem*.

8. AMO: Actas municipales, libro 32, fols.157-158.

9. *Ibidem*, fols.181- 182.

10. *Ibidem*, fol.286.

El 22 de febrero de 1918 comenzaron las obras de ampliación de los muelles, pero, básicamente, por circunstancias económicas –aumento del presupuesto de contrata considerable– no pudieron acabarse en el plazo previsto, ni llevarse a cabo en su totalidad por falta de recursos económicos del Ayuntamiento de Orio –única institución que costeaba el gasto de las obras–.

Tras conseguir una prórroga, el 3 de noviembre de 1920, se aprobó la liquidación practicada por el contratista Eizaguirre de la ejecución de la primera parte de la muralla del muelle.

El 27 de marzo de 1921, a propuesta del Alcalde Presidente, se acordó construir una nueva escalera en la muralla de la ampliación del muelle, “que, con carácter de imprevista, pudiera adicionarse a la subasta verificada ya del terraplenado y de su muro de contención”¹¹.

Datos de diciembre de 1922 citan al contratista del nuevo muelle, Fermín Lizarralde, y al Ingeniero Director del mismo, Ramón Pagola, que informó:

sobre si es procedente la admisión de las obras efectuadas este año para la prolongación de los muelles de ribera, en el que después de estudiar los defectos observados, y las circunstancias desfavorables que han incurrido en ella, asegura que no encuentra razones técnicas suficientes para convencer a nadie de que el único responsable de los defectos observados en la obra efectuada es el contratista [...]. Se trata de que el contratista garantice la conservación del muro movido hasta el 20 de junio de 1923, entendiéndose que si llegado el plazo se hallara éste en inminente peligro de ruina, a juicio de un Ingeniero de Caminos, designado por el Ayuntamiento, se comprometa a la reconstrucción del mismo, lo que fue aceptado por unanimidad¹².

El Ayuntamiento, ahondando en las obras del muelle, consideró de necesidad la construcción de una rampa de acceso a la ría en el muelle. El 17 de diciembre tuvo lugar la subasta de las obras, quedando provisionalmente adjudicadas a Eizaguirre por la cantidad de 3.099,95 pts. “por ser ésta la proposición más ventajosa”, y consta que, para abril de 1923, ya estaba construida la nueva rampa¹³.

Paralelamente a estos trabajos, se constató la urgente necesidad de proteger el empedrado para evitar los “insalubres hedores” –especialmente en verano– producidos por el líquido del pescado que, al ser depositado en el muelle, se filtraba en suelo permeable. A tal fin, “la Corporación autorizó al Sr. Alcalde para que, personándose en Deba, contratara 200 m² de piedra de adoquín, con arreglo al precio ofrecido por el cantero Eizaguirre”¹⁴.

El 9 de junio de 1923 se confirmó la liquidación del adoquinado del muelle por un importe de 1.300,77 pts, así como la de una rampa de acceso a la ría, cuyo total ascendió a 3.585,02 pts¹⁵.

Además, en diciembre, se destinaron 4.000 pts. para recomponer un trozo de muelle –recientemente construido– que, por estar cimentado en terreno fangoso, amenazaba ruina¹⁶.

Un año después, y basándose, una vez más, en las obras de ampliación del muelle realizadas por cuenta del Ayuntamiento, éste redactó una instancia para solicitar la delimitación de los terrenos ganados al mar en este proyecto, y otros aspectos referentes a la ejecución de la propiedad de los terrenos saneados en virtud del saneamiento de marisma para tal fin¹⁷.

Con fecha 10 de junio de 1924, el Alcalde Presidente informó de la comunicación 810 de la Jefatura de Obras Públicas, relacionada “con la obligación de dejar expedita una vía general de 6 metros de anchura contigua a la coronación del muelle para ejercer la servidumbre de vigilancia litoral, y acordó su exposición en el tablón de anuncios”¹⁸.

Posteriormente, en julio, el Sr. Presidente hizo historia del asunto, diciendo:

Que el Ayuntamiento en primer término acordó hace más de un año la Plaza para mercado sobre el muelle, a cuyo efecto están construidos los cimientos, pero estos se situaron en forma que entre dicho

11. *Ibidem*, libro 33, fol. 22 vº.
12. *Ibidem*, libro 33, fol.100 vº.
13. *Ibidem*, fol.105.
14. *Ibidem*.
15. *Ibidem*, fol.133 vº.
16. *Ibidem*, fol.169.
17. *Ibidem*, libro 34, fol. 8.
18. *Ibidem*, fol.14.

Mercado y la ría no mediaran los seis metros de vía libre que determina el artº 10 de la Ley de Puertos para ejercer la servidumbre de vigilancia del litoral, cuya observancia, según ha hecho saber la Jefatura de Obras Públicas de Gipúzcoa en su escrito del 3 del actual, es obligatoria.

Por otro lado dijo:

Ya se sabe que los propietarios se oponen, tanto si se construye sobre el muelle, como si se coloca en la Plaza Pública, como algunos proyectan; de modo que el Ayuntamiento debe resolver como sea conveniente.

Puesto a votación si la Plaza para Mercado había de emplazarse en la Plaza Pública, dijeron que sí los Srs. Uranga, Alcorta, Arrillaga, Zaldua, Santa María, Elizalde y el Presidente, total siete, contra uno del Sr. Sagarna, el que nada dijo para fundamentar su oposición¹⁹.

El 30 de junio de 1924, el Alcalde Presidente expuso que había enviado una comunicación al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Gipuzkoa y Nafarroa, advirtiéndolo “que parte de muelle estaba movido e interesando que ordene al personal a sus órdenes que examine dicho muelle e informe las obras a realizar para su afianzamiento, todo ello con el fin de conseguir que sean arreglados los muelles por cuenta del Estado”²⁰.

El 22 de noviembre de 1924, el alcalde de Orio, Joaquín Cortés Larrauri, según acuerdo adoptado en sesión del Ayuntamiento, el 4 de octubre, expuso:

Que durante el plazo otorgado, el 2 de agosto de 1921, para la ejecución de las obras de ampliación de muelles en la zona navegable del río Oria, de las que es concesionario este Ayuntamiento por Real Orden del 17 de noviembre de 1917, ha realizado algunas en dirección al puente metálico sobre el Oria, sin haber llegado hasta el mismo por falta de recursos; que parte de la rampa, que figura en el primitivo proyecto ha sido suprimida, habiendo sido rellenada para acceder a los deseos de los pescadores de construir, en dicho trozo, un edificio de nueva planta, destinado a la Cofradía de pescadores con Escuela de Pesca, proyecto que se haya en vías de inmediata realización y que, en vista de las dificultades económicas con que este Ayuntamiento lucha, desiste de la realización de las restantes obras que figuran expuestas en la expresada concesión.

Ruego a V.E. se digne conceder una nueva prórroga para continuar las obras hasta alcanzar el puente de hierro del Oria, y tener a este Ayuntamiento eximido para la ejecución de las restantes obras, que figuran en el primitivo proyecto, ante la imposibilidad de tener recursos para realizarlas²¹.

Pero el Ayuntamiento no se liberó de la obligación de atender al mantenimiento de los muelles, en detrimento, lógicamente, de su débil economía.

Dos años después se trató de la impermeabilidad en el muelle frente a la Cofradía. En este sentido, el alcalde manifestó que el medio más económico para corregirla, según datos obtenidos, era el del embreado, para cuyo objeto “el Cabo de Camineros había prometido que se conseguirían de la Diputación el material y los instrumentos necesarios, por lo cual se estaba preparando el firme, para cuya mejor consolidación el Ayuntamiento de Zarautz ha prometido la cesión de su apisonadora”²².

Según consta, el 17 de febrero de 1927, una parte del muelle amenazaba ruina. El ingeniero Sr. Pagola junto con el Sr. Bizcarrondo, ingeniero de la Diputación, tras examinarla detenidamente, manifestaron que no existía peligro de desmoronamiento, y propusieron hacer los arreglos siguientes: “desescombrar la tierra inmediata al muro y hacer un pedraplenado para elevar su nivelación hasta evitar el rebase de la marea, y cerrar bien todas las grietas para evitar la penetración del agua”, y que, estas obras, dado su interés, debían ser realizadas por la Administración, ante la imposibilidad de hacerlas por subasta²³.

El alcalde acudió a Madrid para solicitar que el Estado se hiciera cargo de la reparación de la parte del muelle que amenazaba ruina. Así mismo, el Sr. Arín se interesó por las, al parecer, favorables impresiones obtenidas. La contestación fue “que eso [dependía] de la Jefatura de Obras Públicas, y que recomendará al Sr. Freigero no lo deje de la mano en Madrid, sin perjuicio de trabajar con la Excma. Diputación de Guipúzcoa, en la visita que tienen prometida para hacerse con cargo a las necesidades de los pueblos”²⁴.

19. *Ibidem*, fol. 17.

20. *Ibidem*, fol. 15 .

21. ASPG: CR 291.

22. AMO: Actas municipales, libro 34, fol. 99 vº.

23. *Ibidem*, fol. 130.

24. *Ibidem*, fol. 193.

Transcurridos 7 años, en sesión ordinaria del 14 de julio de 1934, se trató del estado del muelle frente a la Casa Consistorial –de inminente ruina–. El ingeniero Sr. Pagola, tras varias conversaciones con el alcalde sobre el asunto, manifestó que no se atrevía a tomar ninguna decisión sobre su reconstrucción por las pésimas condiciones del terreno. A la espera de un estudio y posibles obras, el alcalde consideró “que, a su juicio, debían desmontarse los sillares que coronan el muelle, y retirarlos a sitio seguro, ya que, en caso de su desmoronamiento, caerían al cauce de la ría, y su extracción sería muchísimo más costosa”. El Ayuntamiento por unanimidad decidió llevarlo a cabo²⁵.

Un año después, el Ayuntamiento solicitó un préstamo, calculándose que harían falta 12.000 pts. para la alcantarilla del dique y el asfaltado del muelle. Por esta razón, se limitó el proyecto a la zona A, “que era la de mejor acceso a los vapores de pesca, y la más utilizada en las labores de clasificación de pescado[...]”²⁶.

A finales de 1935, el Ayuntamiento no podía atender a los gastos de conservación de los muelles por él construidos con gran sacrificio, y consiguiente debilitamiento de las arcas municipales.

En esas circunstancias, se planteó al Ingeniero Jefe del Grupo de Puertos de Gipuzkoa las condiciones necesarias para revertir al Estado la propiedad de los mismos, y eximirse de esta carga cuya respuesta fue:

Que le parecía elemental, para que el Estado pudiera acceder a ello, que apareciera en el expediente la nota favorable de que los pescadores de esta Villa contribuyen con el impuesto sobre la venta de pescado, que el Estado tiene acordado exigir precisamente para poder atender a estas obras, que, por otra parte, los pescadores de esta Villa se encuentran en mala postura para abonar dicho impuesto, porque la Federación de Cofradías de Guipúzcoa tiene acordado oponerse al citado abono por entender que el tal impuesto corresponde a los compradores [...]”²⁷.

Para obviar este inconveniente, el alcalde, Juan Ercilla, propuso que el Ayuntamiento garantizara el mencionado abono, sin perjuicio de encargarse él, a su vez, de cobrarlo a quien correspondiera; propuesta que fue aprobada por unanimidad²⁸.

El 23 de abril de 1936, el alcalde, en cumplimiento de lo acordado, envió una carta al Director General de Obras Hidráulicas y de Puertos, en los siguientes términos:

Que este Ayuntamiento, en virtud de concesión al mismo otorgada por R.O. de 17 de Noviembre de 1917, tiene construidos unos muelles, de extensión de doscientos metros; cuyas obras tuvieron por objeto mejorar las condiciones de atraque de las embarcaciones pesqueras y facilitar la descarga de las mismas.

Dicha obra, que más que al Ayuntamiento correspondía ejecutar al Estado, ha constituido para este Ayuntamiento, de vecindario tan reducido como el de los dos mil habitantes que cuenta, un esfuerzo económico tan grande, que continuamente se ve precisado, desde que la llevó a cabo, a recurrir continuamente a operaciones de crédito a grandes plazos para poder atender a otras necesidades de carácter eminentemente municipal e imprescindible ejecución [...].

En estas condiciones e imposibilitado este Ayuntamiento para seguir atendiendo a la conservación de dichos muelles, por un lado, y teniendo presente, por otro, que los más elementales principios de Policía exigen que todo lo referente al Puerto y Muelles dependen de una misma Corporación, evitando así la dualidad hoy existente en este Puerto, en que las obras de mejora de la barra son costeadas por el Estado y los muelles de atraque propiedad del Ayuntamiento; éste tiene acordado ofrecer al Estado dicha propiedad de los Muelles, con el fin de que se haga cargo de su conservación, para hacer efectivo el abono del impuesto sobre la pesca.

SUPLICA: Que previos los asesoramientos que sean de rigor acuerde aceptar el ofrecimiento que por la presente hago, en nombre de este Ayuntamiento, de la propiedad de dichos muelles de atraque, atendiendo en lo sucesivo a su conservación, para lo cual se compromete a abonar el impuesto sobre la pesca²⁹.

Un mes después, en apoyo a esta reivindicación, el ingeniero Ramón Iribarren, en un escrito dirigido al citado director, expuso:

25. *Ibidem*, libro 36, fol. 38 vº.

26. *Ibidem*, fol. 123 vº.

27. *Ibidem*, fol. 169 vº.

28. *Ibidem*.

29. Archivo General de la Administración, Alcalá de Henares (AGA): 1936.

A esta carga inicial, difícilmente soportable, por el exiguo presupuesto municipal, ha venido a sumarse el pequeño pero constante gasto que supone la conservación de los muelles que por no haber podido ser atendidos debidamente se encuentran en un estado que deja bastante que desear.

Por estas causas, y para asegurar el servicio del puerto pesquero, cuyas obras de encauzamiento de la ría y de su desembocadura han sido ejecutadas por el Estado, sería muy conveniente que se aceptase el ofrecimiento del Ayuntamiento pasando los muelles a ser propiedad del Estado, quien se encargaría de su debida conservación, y cuya cooperación se compromete el Ayuntamiento a abonar el impuesto sobre la pesca³⁰.

El 18 de junio de 1936, (P/H.) la Dirección General de Obras Públicas y Puertos – Sección de Puertos – Negociado de Puertos Pesqueros y de Refugio se dirigía al Sr. Ingeniero Jefe de Obras públicas de Gipuzkoa y de Navarra en estos términos:

Vista la instancia elevada a este Centro por el Alcalde Presidente del Ayuntamiento de la Villa de Orio, en solicitud de que el Estado se haga cargo de los muelles.

Resultando que el expresado Ayuntamiento, en virtud de concesión otorgada al mismo, por R.O. de 17 de Noviembre de 1.917, ha construido unos muelles, cuyas obras tuvieron por objeto mejorar las condiciones de atraque de las embarcaciones pesqueras y facilitar la carga y descarga de las mismas.

Resultando que el Ayuntamiento une a su instancia certificación acreditativa de haber acordado ofrecer al Estado la propiedad de dichos muelles, sin otra compensación ni gravamen que el de su conservación, comprometiéndose por otra parte, a garantizar el abono del importe del impuesto establecido sobre la venta de pescado, encargándose dicho Ayuntamiento de cobrarlo de quien corresponda, bien sea de los vendedores o de los compradores.

Considerando que el Estado ha realizado ya, por su parte, las obras de encauzamiento de la ría y desembocadura de la misma y que, siendo favorables los informes del Ingeniero Director del Grupo de Puertos de Guipúzcoa y de la Jefatura de Obras Públicas de la Provincia, no existe inconveniente en que los muelles construidos en el puerto de Orio por el Ayuntamiento, pasen a ser propiedad del Estado para su conservación, a fin de asegurar el servicio total del puerto pesquero, y estimando, además, conveniente la aceptación del compromiso que el mencionado Ayuntamiento suscriba acerca del abono del impuesto vigente sobre la pesca, en la forma y condiciones que la certificación expedida por dicho Ayuntamiento acredita.

Este Ministerio ha resuelto: aceptar la oferta de referencia, debiendo la Jefatura de Obras Públicas de Guipúzcoa y Navarra, de acuerdo con la representación legal del Ayuntamiento de Orio, acceder a hacerse cargo de los expresados muelles, cuya observación pasará a depender del Grupo de Puertos de Guipúzcoa, levantándose acta por cuadruplicado³¹.

Transcurridos casi 30 años, aún no se había resuelto el deficiente estado del muelle. El *Proyecto de construcción del nuevo muelle del Puerto de Orio*, redactado por el ingeniero R. Iribarren en 1963, y cuya liquidación fue elaborada por el ingeniero M. Santos Saralegui, consistía en “la construcción del antiguo con una estructura que garantizara su permanencia en 125 m, arrancando del puente de la carretera sobre el río, y el recrecido de la coronación del resto”³².

Para concluir, es de destacar cómo en este nuevo proyecto se vuelve a mencionar la prolongación del muelle planteada en 1917. Según consta “es aspiración del pueblo de Orio prolongar el muelle aguas arriba hasta el puente, [...] además, esta zona estaba incluida en antiguos proyectos, que, por diversas causas, no se realizaron”³³

1.1. Instalaciones portuarias y servicios varios

En 1914 el puerto de Orio disponía de:

- Un canal de entrada con un calado mínimo de 3 m, excepto en la zona de entrada.
- Un área de fondeo con una superficie aproximada de 18.000 m² con calado de 3,5 m.
- Un muelle de atraque y aprovisionamiento de 240 m de longitud y cota de coronación + 5,50.

30. *Ibidem*.

31. AMO: Actas municipales, libro 36, fol. 190.

32. ASPG: CN 54.

33. *Ibidem*.

- Una zona de abastecimiento al barco con suministro de combustible y agua.
- Un varadero con 2 rampas de 100 m y 7% de pendiente con capacidad nominal de 150 tn.
- Cofradía de pescadores San Nicolás.
- Casa del Mar³⁴.

En sesión ordinaria del 12 de febrero de 1919, se debatió sobre la petición hecha por la Cofradía de Mareantes para construir un pabellón destinado a la venta de pescado, y se acordó “que la renta del terreno solicitado, puesto que se trata de una cosa beneficiosa para todo el pueblo, será de 0,25 pts. por metro cuadrado y año”³⁵.

En los años treinta, 6 de mayo de 1931, con el fin de cubrir las necesidades de los vapores, se comunicó una instancia del alcalde, Lino Solaberrieta y otros, en la que solicitaban la construcción de un lavadero en el puerto, bajo el Pórtico, “en sustitución del que ahora tienen en las proximidades, cuando éste sea desmontado, como se proyecta, por los inconvenientes que, de no hacerlo así, les supondría”³⁶.

La Corporación acordó por unanimidad que se hiciera así. La construcción consistía en colocar bajo el Pórtico cuatro o cinco piedras con depósitos de agua, y el Alcalde planteó “que sería muy conveniente hacer en el mismo paraje y sobre dicho lavadero un depósito regulador, que al mismo tiempo de servir para dicho lavadero, abasteciera también la red del muelle, a fin de que la toma de agua que hagan los vapores se independice del servicio a domicilio, para evitar interrupciones en el mismo”³⁷.

A primeros de octubre de 1932, Tiburcio Aróstegui solicitó al Ayuntamiento autorización para colocar una maquinilla que posibilitara a los vapores subir a la rampa varadero, y arreglar una parte pequeña de la misma para facilitar esta operación. “La maquinilla fue instalada un mes después, imponiendo, por parte del Ayuntamiento, una tasa de cinco pesetas por cada vez que se hiciera uso en la subida de las embarcaciones”³⁸.

A instancia del Ayuntamiento y de la Cofradía de Pescadores, con autorización de la Dirección de Puertos, fechado el 27 de febrero de 1935, el Ingeniero Director del Grupo de Puertos, Ramón Iribarren, procedió a efectuar el *Proyecto de estrechamiento y mejora de la barra*, previos estudios y observaciones, que se basaban en las causas del transporte de arenas de este a oeste en la desembocadura de la ría o barra.

En opinión del citado ingeniero, el puerto de Orio, como todos los que se dedicaban a la pesca costera, necesitaba disponer, cuando menos, de una grúa fija de mano de 6 toneladas de potencia, que permitiera el desmonte y montaje de las calderas o motores de los barcos pesqueros, para lo cual redactó el *Proyecto de adquisición por concurso de una grúa fija de mano de 6 toneladas de potencia con destino al puerto de Orio*³⁹.

En junio de 1936, se comunicó que había sido aprobado técnicamente el *Proyecto de estrechamiento y mejora de la barra*, y, asimismo, que la Dirección de Puertos había concedido el expediente para la instalación de una grúa de 6 toneladas⁴⁰.

1.1.1. El alumbrado en el puerto de Orio: servicio “incondicional”

A comienzos del siglo XX, las condiciones de alumbrado en el puerto de Orio, tanto en los muelles como en la barra, seguían siendo muy deficitarias. Esto suponía un alto riesgo para la salida y entrada de las embarcaciones en determinadas horas, agravado, evidentemente, por la pésima situación de la barra.

34. AMO: C-3. 1914.

35. AMO: Actas municipales, libro 32.

36. *Ibidem*, libro 35.

37. *Ibidem*.

38. *Ibidem*.

39. ASPG: CN 76.

40. AMO: Actas municipales, libro 36, fol. 187.

El contratista Ramón Arrizabalaga comenzó a suministrar el alumbrado público a la villa de Orio el 1 de enero de 1903, y el Ayuntamiento le autorizó a traspasar a la Compañía Hidro - Electra de Zubieta a Zarautz los derechos y obligaciones de éste. Consecuentemente, a partir de esa fecha, el suministro de alumbrado público quedó a cargo de la mencionada Compañía.

En 1905 figura una instancia suscrita, y presentada por varios pescadores y labradores de Orio, en la que solicitan al Ayuntamiento "que se obligue a la Compañía Hidro-Electra de Zubieta a Zarauz a que coloque alambres forrados en la línea eléctrica desde el caserío *Lizargarate* hasta la orilla izquierda de la ría Oria, o, en defecto, aparatos de seguridad en todos los caminos y ría de dicho trayecto (un kilómetro apoximadamente), por hallarse muy peligroso con cables desnudos para los muchísimos transeúntes que atraviesan dichos caminos y ría Oria"⁴¹.

Es obvio que la falta de luz en la barra era de máxima gravedad. En este sentido, con fecha 6 de marzo de 1914, el Ayuntamiento de Orio acordó "colocar 4 focos de luz eléctrica en la entrada de la barra, los postes necesarios sobre las rocas de la orilla izquierda de la ría de Oria, jurisdicción de Marina, y la construcción de una Escollera de piedra cerca de la barra para que desapareciera la arena acumulada en un recodo de la misma", cuyas obras fueron solicitadas al Sr. Comandante de Marina de Gipuzkoa⁴².

Ante esas circunstancias, ese mismo año, el Ayuntamiento y la Cofradía de Pescadores hicieron un verdadero sacrificio para colocar algunas "luces de enfilación" que aminoraran el peligro constante que ofrecía la barra, pero estas medidas no fueron suficientes.

Evidentemente, la falta de alumbrado fue una constante durante años. En este sentido, en los años 20 se volvió a plantear el problema de la falta de luz, cuyas frecuentes averías estaban relacionadas con los efectos producidos por los temporales del Cantábrico, que azotaban a ambos lados de la entrada del puerto, donde estaban instalados los postes.

Así, el 27 de noviembre de 1923, previa convocatoria del Sr. Alcalde Agustín Recondo, se reunieron en la Sala Consistorial los patrones de pesca. El objetivo de la reunión era tratar de buscar una fórmula para evitar la falta de luz en la barra, considerando como mejor solución "que los mismos patrones se encarguen de participar al encargado electricista siempre que observen la falta de luz, y de conducir en lancha al mismo lugar de la avería para que corrija el defecto observado, y que una vez hecho esto, quede encargado de dicho menester otro patrón"⁴³.

Así mismo, en mayo de 1924, el Ayuntamiento, ante las constantes y continuas averías que se producían en el alumbrado de la barra por la facilidad de fundirse las bombillas, y ocasionando, consecuentemente, un gasto exagerado, acordó "oficiar a la Cofradía y al grupo de pescadores fuera de ella, para que vean la manera de contribuir a los gastos de material de dicho alumbrado"⁴⁴.

A finales de 1925, con fecha 17 de diciembre, en la villa de Usurbil se aprobó por unanimidad:

Que haciendo uso de la facultad reconocida en los artículos 170 y 179 del Estatuto Municipal, se declara la oportunidad y la conveniencia de constituir una Mancomunidad de los Ayuntamientos de Usurbil, Orio y Aia para municipalizar con momopolio el servicio de suministro de luz eléctrica, tanto para los servicios públicos como para el consumo particular, dentro de los términos municipales de dichos tres pueblos⁴⁵.

A partir de 1926 surgieron problemas con Hidro-Electra de Zubieta a Zarautz. Esta Compañía no había suministrado luz a la barra durante 1925, e incluso en el alumbrado público, habiendo presentado –comenta el Ayuntamiento– las facturas correspondientes a dicho año.

Entre 1925 y 1934, el Ayuntamiento de Orio contrajo una deuda de 44.675,62 pts., debida al consumo de luz durante esos años, más los intereses correspondientes; debiendo advertirse que en la factura se había reducido el importe de un trimestre del consumo de energía eléctrica en la barra, de acuerdo con el dictamen del ingeniero José Joaquín Arín Recondo, de fecha 20 de enero de 1935⁴⁶.

41. *Ibidem*, libro 31, fol. 104.

42. AMO: C-101. 10.

43. AMO: C-101.16 .

44. AMO: Actas municipales, libro 34, fol. 9.

45. *Ibidem*, fol. 79 vº.

46. AMO: Actas municipales, libro 36, fol.113.

Don Julio Gutierrez Ozcariz, Procurador de los Tribunales, en base a los antecedentes habidos, propuso que la Corporación Municipal de Orio realizara gestiones para conseguir que la mencionada entidad "condone al Ayuntamiento de Orio, en la cantidad mayor posible, el pago de su factura de 30 de junio de 1935"⁴⁷.

Consta que, el 31 de enero de 1936, la citada Compañía comunicó al Ayuntamiento de Orio la rescisión del contrato.

2. LA ACTIVIDAD PESQUERA: GRAN RETO ANTE LAS ADVERSAS CONDICIONES DEL PUERTO DE ORIO

Orio desde tiempos antiguos matriculó una importante flota de pesca, pero los problemas de acceso y calado dificultaron enormemente su mantenimiento; condiciones pésimas, que persistían a comienzos del siglo XX, causando un grave riesgo para las embarcaciones.

El 13 de abril de 1903, Juan Sagarna, alcalde de Orio, en representación de la Corporación Municipal y en nombre de la Cofradía de Pescadores, envió el siguiente escrito a la Diputación Provincial.

En el largo transcurso de cerca de tres siglos, la fuerza de la mar ha deshecho parte de la antigua muralla tirando y desparramando las grandes piedras sillares que en una extensión de unos 400 metros de largo por 10 de ancho fueron colocadas formando la base o cimientos de la misma, y como a consecuencia de ello toman las corrientes distintas direcciones y se forman grandes bancos de arena, cierran éstos la entrada o barra siendo por lo tanto muy difícil la salida y entrada de las embarcaciones aun menores de porte por ella.

Hasta hace unos veinte años apenas se dedicaban una docena de hombres en esta villa a la industria de la pesca en la mar, pero ahora que esta industria deja grandes rendimientos, y que el mejor punto de la costa Cantábrica para la pesca de la sardina y anchoa es la desembocadura de esta ría Oria, a donde acuden casi todos los pescadores de otros puertos, se dedican, en la actualidad, en esta villa unos 100 hombres, a dicha industria cada día en aumento, y además entran cada vez más barcos con carbón para las fábricas que existen en la localidad pero como la entrada de la barra es tan peligrosa casi de continuo por los motivos que quedan expuestos, las vidas de los 100 hombres peligran cada vez que salen y entran por ella⁴⁸.

Transcurrido un año, el Ayuntamiento de Orio, insistiendo en la urgencia de la mejora de la barra, aportó los siguientes datos:

Que por el motivo de hallarse en mal estado y muy peligrosa la barra del puerto, han construido los mismos pescadores y otros vecinos en prestación personal una escollera ó vía de unos 180 metros de largo como preparatorio para proseguir luego los trabajos de elevación de la indicada escollera, pero como para llevar á efecto dicha obra y mejorar la barra del puerto se necesitan recursos, calculan que con la cantidad de 22.000 pts. aportadas el 50% por la Exma. Diputación, y el otro 50% entre la villa y Cofradía de Mareantes como anteriormente, se podría ejecutar dicha obra.

Que para garantía ó autorización del 50% de dicha cantidad que en concepto de préstamo debería contratarse como anteriormente con la Caja de Ahorros Povicinal, la Cofradía de Mareantes pondría de fianza la Casa de la misma que vale más de 8.000 pesetas al Ayuntamiento, más el 3% del importe de la pesca que saquen todos los pescadores del puerto, y éste, a su vez, el importe de los Arbitrios Municipales de la villa á la Caja de Ahorros, y cuyo préstamo del 50% podrá ser amortizable en 20 años.

Que con la ejecución de la incluida obra y mejora de la barra de este puerto, podrían las embarcaciones atravesarla con alguna seguridad sin exponerse á perder la vida un ciento de hombres que pasan por ella ahora con grande riesgo con sus 10 vapores de pesca y unas 60 traineras y lanchas que existen en este puerto, y que por este motivo quedan en este puerto los pescadores sin poder salir a la mar meses enteros, mientras que los del puerto de Guetaria y otros salen todos los días⁴⁹.

En 1913, la Sociedad Oceanográfica de Gipuzkoa solicitó al Ministro de Fomento la realización de un *Estudio de las obras de mejora de la barra* –petición hecha, una vez más, atendiendo a los ruegos de la Cofradía de Mareantes de la Villa–.

47. AMO: C-30. 16.

48. AMO: C-30. 6?

49. AMO: Actas municipales, libro 31.

Un año después, la Corporación Municipal suplicó al Ministro de Fomento que ordenara a la Jefatura de Obras Públicas Provincial la elaboración del presupuesto y ejecución de las obras de mejora del puerto. Con este objetivo, Antonio Mutiozabal, alcalde de Orio, le envió una carta, que por su gran interés, se ha transcrito íntegramente:

Excmo. Sr. Ministro de Fomento. El que suscribe, Alcalde Presidente del Ilustre Ayuntamiento de San Nicolás de Orio (Guipúzcoa), en nombre y representación del mismo, a Vd. con el mayor respeto y consideración expone:

Que la peligrosísima barra del río Oria, rémora constante para el desarrollo y florecimiento de esta villa, la que siempre tropieza para su desenvolvimiento con este escollo, salvado gracias al esfuerzo tenaz de sus hijos, reputados todos ellos desde tiempos antiguos, no sólo como los marineros y pescadores mas avezados en sus tareas, sino como especialistas en obras hidráulicas y en construcciones navales y de anclas, obligan a esta Corporación a llamar la atención de Vd. sobre la necesidad imprescindible que existe de que en este puerto se acometan las obras de mejoramiento de dicha barra estudiando la playa y embocadura del río, evitando de este modo la gravedad de lo que viene ocurriendo, la poca seguridad que tiene la vida de estos pescadores, como sucedió últimamente el día 23 de Mayo anterior, en cuya fecha estuvo a punto de naufragar la lancha a vapor de pesca *Perlacho* de San Sebastián, no pereciendo toda la tripulación por el auxilio que con grandísimo peligro prestaron los marinos de este puerto. Últimamente el Ayuntamiento de esta villa y la Cofradía de Mareantes de San Nicolás haciendo un verdadero sacrificio han colocado algunas luces de enfilación para aminorar el peligro constante que ofrece la barra, pero estas medidas no son suficientes.

Como dato importantísimo para comprender la necesidad de las obras que se pretenden, debo hacer presente que consta esta villa de 13 vapores de pesca y 100 embarcaciones a vela, dedicadas todas ellas a la pesca, y el desarrollo industrial lo prueba el que en los últimos cinco años ha sido de 1.055.280 pesetas 37 céntimos el movimiento industrial producido por la pesca de red, realizada en los cuatro meses de verano, única época del año en que puede realizarse la pesca por las malísimas condiciones de la barra, y la de anzuelo en el mismo plazo y condiciones ha sido de 500.325 pesetas, en el mismo plazo y en cuya proporción han contribuido a las cargas generales del Estado y Provincia.

Pues bien, Excmo. Sr., a pesar de este movimiento, Orio es el único puerto de Guipúzcoa que no ha recibido todavía por parte del Estado favor ni ayuda alguna, pues las pequeñas obras realizadas, lo han sido con fondos de la Excmo. Diputación, de este Ayuntamiento, de la Cofradía de Mareantes, y de su inolvidable Párroco D. Juan Antonio Macazaga (q.e.p.d.) que costeó algunas de su peculio particular.

La barra es tan peligrosísima que no obstante, la habilidad de los hijos de Orio, pocos son los habitantes que puedan decir que no han naufragado varias veces; y en cuanto en el Cantábrico se inicia la menor perturbación, queda cerrada la barra, y cuando las embarcaciones son sorprendidas fuera de ella, ninguna se atreve a refugiarse en esta hermosa ría, sin exponerse a una catástrofe como viene ocurriendo tristemente repetidas veces; y si esto es sensible, en el presente caso, lo es mucho más, porque según la opinión de los inteligentes con los cimientos con que se cuenta, el Estado con un presupuesto relativamente reducido, podría mejorar las condiciones de entrada de este puerto contribuyendo de este modo además del desarrollo industrial del mismo a salvar la vida de muchos de sus hijos.

Por todas estas razones, de verdadera humanidad, porque el puerto de Orio contribuye a las cargas del Estado en mayor proporción que la mayoría de las de España, más favorecidas por la suerte, y evocando los recuerdos históricos de esta villa y de su río, donde hasta hace no más que medio siglo se construyeron embarcaciones para la Real Armada y la Marina Mercante, y las renombradas anclas para las escuadras de España y Francia, etc. es por lo que acuden a Vd. [en]

Súplica de que teniendo en cuenta todas estas consideraciones, sea favorablemente acogida la presente petición, y en su consecuencia disponer que por ese Ministerio del digno cargo de Vd. se ordene a la Jefatura de Obras Públicas de la Provincia que por los Ingenieros de la misma se proceda con toda rapidez a formular y redactar el oportuno proyecto de las obras necesarias a realizar en este puerto, y una vez aprobado que sea el mismo, que se proceda a su ejecución, consignando al efecto en los presupuestos del Estado la cantidad necesaria en una o varias anualidades, con lo que le quedarán eternamente agradecidos todos sus habitantes, y perdurará el nombre de Vd. en esta villa.

Justicia que espera obtener de la reconocida rectitud de Vd. cuya vida guarde Dios muchos años.

Orio, 20 de Junio de 1914⁵⁰

Antonio Mutiozabal

50. AMO: C-108. 19.

2.1. Puerto de Interés General y de Refugio: favorecer la industria pesquera y de pequeño cabotaje

A finales de 1915, los senadores Calbetón y Rengifo presentaron una proposición de ley en el Senado para que se declarara a Orio *Puerto de Interés General y de Refugio*, ya que obtener este título facilitaría, muy considerablemente, la puesta en marcha de las obras de mejora del puerto.

La respuesta del Ayuntamiento de Orio a dicha propuesta fue inmediata, ya que, transcurridas 24 horas, el alcalde de Orio envió una carta al Ministro de Marina, en la que, entre otras razones, expresaba las siguientes:

[...] que desde hace bastantes años la Corporación de mi Presidencia viene solicitando de los Poderes públicos el que se realicen en este puerto determinadas obras de pequeña consideración, relativamente, que mejoren las condiciones de la barra del mismo.

[...] que para que las obras que constituyen el proyecto redactado por el Ingeniero de Obras públicas de esta Provincia se realicen, no es necesario la declaración a favor de este puerto, de Interés General y de Refugio siempre que V.E. le preste su valioso y decidido apoyo en cuestión tan trascendental y grave.

Existe una ley de fecha 30 de Diciembre de 1912, por la que se ordenó el inmediato estudio e implantación de uno o varios Observatorios Meteorológicos que interesen a los pescadores en las Costas N. y N.O. de España.

Pues bien Excmo. Sr., el artículo 2º de la misma dice lo siguiente: El Ministro de Marina determinará con urgencia los puntos que reúnan mejores condiciones de pesca en caso de mal tiempo y por el de Fomento se dispondrá las obras y habilitaciones necesarias en ellos y en los puertos existentes, para dotarlos de cuanto requiere un puerto de refugio para esta clase de embarcaciones, estableciendo en todos, servicio de vapores guarda-pesca y de auxilio, y los demás medios de salvamento.

[...] para que V.E., apoyado en la citada ley, tenga a bien el proponer al Consejo de los Srs. Ministros se declare el puerto de Orio, puerto de refugio de pescadores, será ésta la condición esencial y única que nos falta, para que por el Ministerio de Fomento se puedan llegar a realizar las obras que comprende el proyecto que hemos mencionado⁵¹.

Según un dictamen emitido por la Sección 3ª del Consejo de Obras Públicas sobre el *Proyecto de mejora del puerto de refugio para pescadores de Orio*, en sesión celebrada el día 10 de junio de 1918 por este Consejo en el pleno, se aprobó por unanimidad la siguiente moción:

La justificada tendencia de la Administración española a favorecer la industria pesquera y de pequeño cabotaje es causa del desarrollo creciente de las iniciativas oficiales y particulares respecto de la construcción de puertos de refugio de pescadores, que han tomado gran incremento desde que se promulgó la Ley de 30 de Diciembre de 1912, la cual confía al Ministerio de Fomento disponer lo relativo a las obras y habilitaciones necesarias a aquellos puertos, así como a los existentes para dotarlos de cuanto requiera un puerto de refugio para embarcaciones de pesca y el establecimiento de los medios de salvamento adecuados⁵².

Este optimismo era muy razonable ya que las gestiones del Sr. Calbetón, Ministro de Hacienda, hicieron posible que, por Real Orden de 24 de Febrero de 1919, se declarara a Orio *Puerto de Interés General y de Refugio* y, consiguientemente, fuera adicionado a la relación formada con arreglo a la Ley de 30 de Diciembre de 1912⁵³.

Pero el puerto, que había tenido carácter local hasta ser declarado de refugio, debía hacer frente a todos los gastos de su conservación, fundamentalmente, con la colaboración del Ayuntamiento, de la Cofradía de Pescadores e, incluso, de los propios vecinos.

Evidentemente, no se habían podido ejecutar las obras necesarias –siempre de coste muy elevado– para conservar y mejorar las condiciones de la entrada de las embarcaciones en la ría.

Por lo tanto, si se consigue “que el emplazamiento de la barra sea fijo, siempre que ésta tenga el calado necesario para la navegación, y que se pueda atravesar en todo momento, se habrá resuelto el problema del acceso a la ría”⁵⁴.

51. ASPG: CR, 92.

52. *Ibidem*.

53. *Ibidem*.

54. ASPG: Caja 1, doc. 3.

En este sentido, el ingeniero Francisco Luariz Ayardi redactó el *Proyecto de Mejora del Puerto de Orio*, que había sido aprobado por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 11 de Marzo de 1919. Se proyectaba el recrecimiento del dique de encauzamiento de escollera, cuya insuficiente altura de sección, al menor movimiento del mar, provocaba que las arenas se introdujeran en la ría⁵⁵.

El recrecimiento partió del antiguo dique, utilizando el emplazamiento del trozo desaparecido, y prolongando la parte nueva en una longitud de 207m, para que la limpia que se producía en la vaciante fuera lo más eficaz posible; lo que, en definitiva, daba lugar a la fijación de la barra.

En 1922, “el puerto de Orio era el llamado a ser el verdadero puerto de pesca de Gipuzkoa”, según consta en la siguiente carta de súplica, dirigida a la Diputación por la Cofradía de Mareantes y el Ayuntamiento de Orio, ante el temor de que no hubiera contratista que se presentara a la puja del aprobado *Proyecto reformado del recrecimiento del nuevo dique*, evitando, así, que ésta quedara desierta, y, en consecuencia, que esta institución pudiera presentarse a la subasta.

Hace ya unos 300 años que los oriotarras sienten verdaderas ansias de ver mejorada la entrada de su puerto, comprendiendo que las márgenes del río más caudaloso de Guipúzcoa, navegable al mismo tiempo en seis o siete kilómetros, pudieron servir a la intensificación y desarrollo de la industria y comercio, y cuando menos ser un excelente puerto de pesca, pues es de notar a este respecto, que la desembocadura del Oria, precisamente por su hermoso cauce es el punto donde siempre ha sido más abundante la pesca de anchoa y especialmente de sardina, de la que aún, hoy en día, se recoge mayor cantidad que en todos los demás puertos de la provincia juntos, y por su equidistancia a las tres capitales hermanas gracias a los ferrocarriles secundarios, es el llamado a ser el verdadero puerto de pesca de Guipúzcoa [...]

SUPLICAN: que al igual que lo ha hecho la Excm. Diputación de Vizcaya recientemente en las de varios de sus puertos, acuerde declararse parte en la referida subasta, presentando una proposición con el exclusivo objeto de evitar que quede la misma desierta [...]⁵⁶.

2.2. De la pesca artesanal a la tecnología

2.2.1. La trainera: la fuerza de los brazos

De los datos aportados por el Ayuntamiento de Orio en 1904, ya mencionados, existían en el puerto 10 vapores de pesca y unas 60 traineras y lanchas, que no podían salir a la mar durante meses, mientras que los de Getaria y otros salían todos los días. Además, la trainera proporcionaba una autonomía pesquera de pocas horas diarias.

En palabras de Iñaki Martín Bermejo, hasta 1915, aproximadamente, en Orio, el patrón y la tripulación pilotaban la trainera a la vista de la tierra conocida, y pescaban *sarian* y *maian* mediante un conocimiento pesquero horizontal y compartido. Cada patrón, en barcos similares, obtenía una diferente autonomía pesquera según sus hábitos y costumbres de pesca⁵⁷.

La horizontalidad incluía la habilidad para localizar el cardumen, “que consistía en avistar a los bancos leyendo antes las señales del mar y el comportamiento que tienen los peces, aves, delfines y los cetáceos sobre la superficie del agua”⁵⁸.

A través de las marcas de tierra y de las indicaciones del *señero* –*atalayero*–, las traineras podían localizar los caladeros, a los que el patrón, dentro de sus funciones, tenía que guiarlas.

Pescar desde dos traineras originó la pesquería *konpañian* –unirse por parejas–. Rubio-Ardanz la engloba dentro de una pesca artesanal, que se desarrolló en los años veinte, cuando Ramón Solaberrieta –informante pincipal– tenía 16 años⁵⁹.

Dos embarcaciones pescan juntas, como por ejemplo la pareja formada por el *San Juan* y el *Santa María*, con el fin de obtener mejores resultados. Se recurre a esta técnica sencilla en la que dos traineras maniobran con la red atada por babor en una y por estribor en la otra.

55. El Ayuntamiento con ayuda de la Diputación de Gipuzkoa construyó hace muchos años un dique de encauzamiento de escollera en la margen derecha de la ría, obra con la que facilitó extraordinariamente el ingreso en el puerto por falta de conservación. *Ibidem*.

56. AMO: C-1.1.

57. MARTÍN BERMEJO, Iñaki: “El pescador actual, la tecnología y la gestión de los recursos pesqueros: extrapolando el caso de Orio”, *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, 25, Eusko Ikaskuntza, Donostia, 2003, pág. 61.

58. *Ibidem*.

59. RUBIO-ARDANAZ, Juan A.: “Diferentes etapas en la configuración de la práctica pesquera en Orio (Gipuzkoa). Ramón Solaberrieta”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pp. 511-529.

Ramón Solaberrieta informa sobre las características de una forma de pesca artesanal en Orio. Según describe, el trabajo de la pesca estaba ordenado, y se mostraba con un carácter disciplinado, donde la Iglesia realizaba, en parte, dicha función. “No se salía a la mar sin que antes se realizasen las obligaciones religiosas”.

Se salía a pescar habitualmente al día. Por ejemplo, se frecuentaban lugares como Pasaia. Deba, Hondarribia y Lekeitio, a donde se iba a remo y vela. Las embarcaciones navegaban siempre “pegadas a la costa”... La red se largaba generalmente entre tres personas, calculando el fondo con una sonda, siendo la anchoa (*Engraulis encascolus*) una de las principales especies perseguidas [...] ⁶⁰.

Por el día, cuando se pescaba en las aguas de Orio, se recurría a un método comunicativo muy artesanal. Consistía en mandar a un hombre al monte con dos banderas, quien indicaba con su movimiento la posición del pescado que se veía desde lo alto. Las embarcaciones debían maniobrar en función de sus indicaciones. También se sale a menudo de noche “a la ardora”, buscando el resplandor de la anchoa que transluce en la oscuridad⁶¹.

Como vemos, estamos en un período en el que los medios técnicamente todavía están muy lejos de lo que sucederá más adelante. La embarcación presente en el puerto es la trainera y la chalupa bonitera.

Hacia 1916-18 se abandonaron definitivamente las traineras. Iñaki Martín Bermejo, nos introduce la pesca de los *bafore* para realizar las primeras largadas desde el barco. “El *bafore* lo dedicaron al cerco y a la cacea, e incorporaron características nuevas tales como la cubierta y el motor de vapor, ambos aspectos dotaron al patrón de mayor autonomía pesquera, una organización del trabajo y cierta velocidad de llegada al puerto”⁶².

Así, tras este cambio fundamental en la concepción de la pesquería, el patrón se inició en el *navegar portulano* y el pescador se especializó como ojeador, vigía, marinero y guardián del barco, facetas todas ellas que sintetizó el término *proela*⁶³.

2.2.1.2. Las traineras de competición. Estilo de bogar

El hombre de litoral precisó durante toda su historia de la fuerza de sus brazos, complementando la del viento, para acercarse a los caladeros. Y de aquí surgió la pugna entre las lanchas de pesca, origen del deporte lleno de emoción, que son las regatas de traineras. La tripulación de una trainera está formada por trece remeros y un patrón que dirige el rumbo.

Las traineras de pesca continuaron siendo, hasta 1916, las utilizadas en las regatas [...]. Paralelamente, los vapores de pesca arrinconaron definitivamente las embarcaciones de altura movidas a remo.[...]. El diseño de las traineras fue cambiando, aunque se mantuvieron los 12 metros de eslora “clásicos” de la trainera de pesca.

Ya no era el trabajo de cada día bogar hacia los bancos de pesca, lo cual permitía encontrarse en una constante buena forma física. El pescador, aún el de bajura, llevaba una vida errante, dejando el puerto antes del amanecer para una agotadora jornada sin horas ni días, pendiente siempre del tiempo, de las mareas y de los bancos de pesca. Una vez iniciado en el arte de remar el “terrícola” podía ser un buen remero y, poco a poco, fue disminuyendo la proporción de pescadores en las traineras⁶⁴.

Es de destacar que, en 1916, Orio ganó con autoridad las dos tradicionales regatas que se disputaron en La Concha.

2.2.2. El vapor: liberación de la dependencia del viento

Recordamos cómo Orio, en 1914, contaba con 13 vapores de pesca y 100 embarcaciones a vela.

Antes, el barco de vela era una creación divina, como una religión o como un poema; hoy, el barco de vapor es algo continuamente cambiante como la ciencia... una máquina en eterna transformación⁶⁵.

60. No son redes –comparativamente con las que se utilizarán después– de gran tamaño. Se manipulaban y trasladaban frecuentemente puesto que había que ponerlas a secar para evitar que se pudrieran, pues eran de hilo y de algodón, en contrapartida con el nylon que se introducirá más tarde. *Ibidem*, pág. 513.

61. *Ibidem*, pág. 514.

62. MARTÍN BERMEJO, Iñaki: *Op.cit.*, pág. 62.

63. *Ibidem*.

64. *Plan Estratégico del Remo 2003-2007* (pdf), pp.1-2.

65. BAROJA, Pio: *Las inquietudes de Shanti Andía*, 1911, pág. 97.

Rafael Aguirre Franco describe la introducción del primer barco a vapor:

Un hecho decisivo influyó en la introducción del primer barco a vapor y fue la terrible galerna del “Sábado de Goría” de 1878. Ignacio Mercader, de San Sebastián, propietario del vapor de carga “Comerciante”, empieza aquel mismo verano a utilizarlo para remolcar las lanchas de pesca hasta caladeros y darles protección en caso de temporal. Tras un viaje a Inglaterra, encarga a los astilleros de David Allan un casco con cubierta cosida, aparejado de goleta, y con máquina de vapor. Aquel barco, llamado “Mamelená”, comienza a pescar en diciembre de 1879. De esta serie “Mamelená” se construyeron hasta doce barcos consecutivos. El caso de Mercader es excepcional al haber construido vapores especialmente diseñados para la pesca⁶⁶.

Ernesto López Losa aporta los siguientes datos al referirse a las enormes ventajas del vapor sobre las lanchas caleras o traineras. Primero, desaparecía la dependencia del viento; segundo, su capacidad de ofrecer velocidad regular, fundamental a la hora de la pesca del bonito a la cacea, y para perseguir los bancos de sardina o anchoa, sin olvidar –añade– el enorme incremento en la seguridad que supuso el uso de las nuevas embarcaciones⁶⁷.

En Orio, el uso del vapor supuso el primer punto de inflexión cultural respecto a la pesca artesanal, y dio lugar a una concepción de la pesca como una carrera por el dominio tecnológico. El patrón aprendía a manejar tecnología,

a bordo, intentamos cogerle el truco a fuerza de ver cómo pescábamos más con inventos que sin ellos. Empezamos a tener distintos barcos y a poner cosas en el puente para no quedarnos atrás⁶⁸.

Los patrones apoyados por la tecnología perpetraron un nuevo *modus operandi*, que supuso un control paulatino del azar pesquero: fueron capaces de adentrarse en caladeros, entonces ignotos y desconocidos para el pescador de bajura⁶⁹.

Sin embargo, en palabras de Solaberrieta, son momentos en los que a pesar del abundante pescado “no se ganaba”. Añade que “todavía no se ha realizado el cambio tecnológico que procurará una mayor facilidad y efectividad”, en parte gracias, primero, a la introducción del vapor (en los años treinta había al menos 4 o 5 vapores pequeños que pescaban con redes de enmalle –pescado que desenmallan 20 o 30 mujeres–) y, después, a la aparición de aparatos electrónicos, cada vez más sofisticados para la detección del pescado⁷⁰.

En contrapartida, comparando la época aún incipiente con las que se vivirán con el paso de los años en Orio, en opinión de Solaberrieta, los adelantos (vapor, electrónica...) harán “que la mar pierda todo su pescado”.

En 1925, cuando Solaberrieta se asocia con Ignacio Manterola –*Txoxolate*– ambos consideran que realizan un gran esfuerzo en comparación con los resultados “andan remando día y noche ... día y noche”, aprovechando el viento en ocasiones [...]

... y ganábamos 250 ptas. a la semana. Había pescao todo lo que querías, día y noche. Chipirón a 2,50 una docena, angula a 1,20 el kilo cocido. Lo llevábamos a San Sebastián y allí al que iba a comprar le dábamos a probar y uh...Así andábamos. ¡No se ganaba nada!⁷¹

Además de la angula (*Anguilla anguilla*) y del chipirón (*Loligo forbesi*) se dedican a especies como la cabra (*Scorpaena corpus*). Se trata de una producción de tipo artesanal en la que se asocian dos pescadores dueños de un pequeño batel y de los aparejos –producción a pequeña escala o pequeña producción de pescado–.

Solaberrieta constató que otros pescaban más y, lógicamente, ganaban más dinero. Eran patrones de traineras que habían faenado en barcos mayores (vapor), y ahora también han ido entrando en el ámbito del gasoil –existencia de pescado considerada abundante⁷²–.

66. AGUIRRE FRANCO, Rafael: *El Cantábrico entre la vela y el vapor. Una cultura común*, Editorial Txertoa, Donostia-San Sebastián, pág. 53.

67. LÓPEZ LOSA, Ernesto: “La pesca en el País Vasco. Una visión a largo plazo (siglos XIX y XX)”,

Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pág. 254.

68. RUBIO-ARDANAZ, Juan A.: *Op.cit.*, pág. 513.

69. *Ibidem*.

70. *Ibidem*.

71. *Ibidem*, pág. 514.

72. *Ibidem*, pág. 515.

2.2.3. La industria conservera en Orio en las primeras décadas del siglo XX

Consta documentalmente que en Orio la industria conservera ya estaba en funcionamiento desde principios de siglo. En palabras de J.A. Rubio-Ardanaz “destacan familias italianas venidas de Estados Unidos entre las que sobresalen los Tarantino de origen siciliano, dedicados al sector conservero”.

También cita la participación de las mujeres en la industria conservera y en el ámbito pesquero, –todas encontraban ocupación laboral, añade–, bien cosiendo redes o realizando trabajos como el desmalle del pescado y su preparación para la venta.

Todo pescao recién cogido si se sangraba, [era] mejor. Desemallaban la anchoa en el muelle 30 o 40 [mujeres]. Quitando uno a uno la anchoa, era pescao sangrao; el pescao era mejor. Luego llevaban a Getaria a vender⁷³.

En la segunda década de siglo, en la calle Urtesabel, donde estaban ubicadas dos fábricas de salazón, urgía la construcción de una alcantarilla. Con este objetivo, en sesión ordinaria del 16 de marzo de 1916, se acordó, por unanimidad, la urgencia de su construcción “por estar muy próxima la temporada de la anchoa”⁷⁴.

Según datos aportados por A. Aguirre Sorondo, en Orio ese año había 13 vapores, 2 chalupas a motor y alrededor de 40 barcos a vela, que se dedicaban a la pesca. Así mismo, añade, que había unos 200 pescadores, de una población aproximada de 1.700 habitantes, y tres fábricas-talleres de salazón⁷⁵.

De nuevo, en las Actas Municipales de Orio figura que, el 2 de noviembre de 1924, se informó de un comunicado de la Diputación, en el que manifestaba a este Ayuntamiento la aprobación del presupuesto ordinario para ese año, solicitando “que deben desglosarse las partidas correspondientes a los tres arbitrios extraordinarios sobre el carbón mineral en la parte referente al consumo de los vaporcitos de pesca y de la industria de la villa, de la gasolina empleada por los motores marinos, y sobre la sal destinada a la salazón de pescado”⁷⁶.

Entre 1931 y 1935 el tráfico pesquero del puerto de Orio era el siguiente:

Cuadro 1. Tráfico pesquero

AÑOS	KILOGRAMOS	PESETAS
1931	116.000	42.830
1932	100.480	41.560
1933	139.100	65.470
1934	82.841	23.700
1935	93.223	30.784

Fuente: Memoria del Proyecto de estrechamiento de la desembocadura de la ría de Orio.

Cuadro 2. Flotilla pesquera

EMBARCACIONES	NÚMERO	TONELAJE
Botes de pesca o vela	30	30
Embarcaciones de aceite pesado	6	64
Embarcaciones de vapor	9	144

Fuente: Memoria del Proyecto de estrechamiento de la desembocadura de la ría de Orio.

73. *Ibidem*, pág. 512.

74. AMO: Actas municipales, libro 32.

75. AGUIRRE SORONDO, Antxon: *Orio, oro hori*, Orioko Udala, 2011, pág. 50.

76. AMO: Actas municipales, libro 33, fol.172.

Después de detenidos estudios, con el *Proyecto de estrechamiento de la desembocadura de la ría de Orio* se proponía reducir la anchura de 200 m –excesivamente ancha– a 100 m, mediante una nueva prolongación curvilínea de 90 m, con el fin de aumentar la velocidad de la corriente vaciante, y, así, evitar que se depositen las arenas que forman la barra⁷⁷.

En este sentido, y en lo referente a la navegación, “es norma aceptada que una anchura de canal similar a la eslora de los mayores barcos que por él navegan, es suficiente –condición que en el caso de Orio se cumple ampliamente, ya que los vaporcitos pesqueros de Orio no llegan a la veintena de metros de eslora, y el encauzamiento tiene una anchura de 200m–”⁷⁸.

2.3. La Cofradía de San Nicolás: gastos y compromisos

La finalidad de las Cofradías ha sido y es la representación y defensa de los intereses económicos, sociales y profesionales de sus asociados en relación con la actividad pesquera.

La Cofradía de Pescadores de San Nicolás o Gremio de Mareantes, como asociación, se regía por el Reglamento formado con fecha 23 de enero de 1903.

Siempre dispuesta a contribuir en los gastos de las obras de mejora de este puerto, manifiesta:

que para nadie es cosa ignorada que la barra es un peligro inminente para la vida de los pescadores, que tan honradamente ganan allí su pan, y que constituyen la mitad de este pueblo, cuya pérdida (que Dios no quiera), llevaría tanta miseria y desconcierto a tantas familias⁷⁹.

Para llevar a cabo ciertas obras de mejora de la barra, el año 1904, la Diputación Provincial se obligó a pagar el 50% de las mismas; mientras que el Ayuntamiento y Gremio de Mareantes se obligaron al pago de la otra mitad, a partes iguales⁸⁰.

El 7 de enero de 1905, el alcalde, Francisco Ayestarán, manifestó “que conforme estaba convenido entre el Ayuntamiento y la Cofradía de Mareantes de esta villa, había contratado con la Caja de Ahorros provincial un empréstito de 22.500 pesetas., amortizable en 20 años [...]”; satisfaciendo por capital e interés, mil seiscientos veinte pesetas en cada uno de los años 1904 a 1924, ambos inclusive⁸¹.

El Gremio de Mareantes, en garantía del cumplimiento de dicha obligación, puso como fianza la casa que poseía en la Plaza de la villa –llamada *Dendanicoa*–, cuyo valor era superior a 8.000 pts., más los ingresos con que contaba, que consistían en el 1,5% del valor del pescado cogido por medio de la carnada, y el 3% del importe de la pesca que sacaran todos los pescadores del puerto⁸².

Con la ejecución de la indicada obra de mejora de la barra de este puerto, podrían las embarcaciones atravesar con alguna seguridad sin exponerse a perder la vida un ciento de hombres que pasan por ella ahora con grande riesgo con sus 10 vapores de pesca y unas 60 traineras y lanchas .

El Ayuntamiento y el Gremio de Mareantes sólo pagaron la deuda hasta 1918, pero al llegar el pago de 1919, encontrándose el Gremio de Mareantes con dinero suficiente en sus cajas para pagar todos los restos de la deuda, propuso al Ayuntamiento la cancelación total de la deuda a la Caja de Ahorros, y que, en adelante, el Ayuntamiento saldara la deuda al Gremio, por una cuantía de 810 pts. desde 1919 a 1924, y 792,11 pts. el año 1925⁸³.

Así, en 1919, José Miguel Azcue y Alcorta, industrial, alcalde de Orio, en nombre del Ayuntamiento declaró canceladas todas las obligaciones que el Gremio de Mareantes había adquirido con él a fecha de 26 de noviembre de 1904⁸⁴.

En 1923, el Sr Presidente, Modesto Ezkurdi, y el Sr. Yturain, por comisión del Ayuntamiento, contactaron con la Jefatura de Obras Públicas para informar al Sr. Ingeniero que incluyera las obras que creyese necesarias para asegurar el cerrado de la ribera grande y las de saneamiento de marismas –obras concedidas a este Ayuntamiento por contar con los medios necesarios para realizarlas⁸⁵–.

77. ASPG: *Proyecto de estrechamiento y mejora de la entrada de la ría de Orio*; Caja metálica 3, doc. 11.

78. *Ibidem*.

79. Población aproximada: 1.300 habitantes.

80. AMO: C-30. 6.

81. AMO: Actas municipales, libro 31, fol.98.

82. *Ibidem*.

83. AMO: C-30. 8.

84. *Ibidem*.

85. AMO: Actas municipales, libro 33.140 vº - 141.

El Sr. Presidente manifestó “que en la Jefatura están muy contrariados con la divergencia de pareceres que existe entre los pescadores de esta villa para apreciar las consecuencias de las obras de mejora realizadas, y por la división en dos Cofradías a que ha dado lugar aquella, por lo que mientras subsistan estas divisiones les manifestaron que no se hallaban dispuestos a laborar en favor de los intereses de esta villa”⁸⁶.

Ese mismo año, 1923, Eusko Ikaskuntza publicó un anuncio sobre la constitución de la primera Asamblea de pesca marítima, en la que el Ayuntamiento de Orio se manifestó interesado en relación a resolver los problemas de las clases industriales pesqueras⁸⁷.

En la celebrada en 1925, José Ponce y Villelga hizo una interesante encuesta en algunas cofradías de Euskal Herria. El perfil que mostraba el sector pesquero en Orio era el siguiente:

- La Cofradía constaba de 160 socios.
- Tenían locales que eran utilizados para firmar contratos.
- En 1924, vendieron 58.680 kg de pescado, de los que obtuvieron 61.280 pts.
- De esa suma, la Cofradía dispuso de 3.308,45 pts. para pagar sueldos y otros gastos.
- Orio contaba con 187 familias de pescadores y, de media, había 5,5 miembros en cada una.
- El 80% de esas familias habitaba en viviendas de alquiler, cuya higiene era muy escasa.
- El sueldo mínimo mensual era de 200 pts.
- La tasa de mortalidad de los niños era de 9,42/1.000⁸⁸.

El 31 de marzo de 1936, fue aprobado el *Proyecto de estrechamiento y mejora de la desembocadura de la ría de Orio*.

En la Memoria de este proyecto consta que a pesar de las tres prolongaciones sucesivas del dique, no se consiguió la urgente mejora de esta difícil y peligrosísima barra, que, en definitiva, consistía en aumentar sus calados.

Consecuentemente, en enero de 1935, el presidente de la Cofradía de Pescadores, presentó un escrito en el Ayuntamiento en los siguientes términos:

que en vista de que las obras de escollero en la barra no han alterado la situación en el interior del Puerto, entiende es llegada la hora de solicitar de los poderes públicos la terminación de la totalidad que queda supeditada al resultado de la primera parte, ya que esto es evidentemente beneficioso⁸⁹.

El estallido de la Guerra Civil impidió que éstas y otras obras no comenzaran hasta 1939.

CONCLUSIÓN

La reiterada falta de respuestas a las peticiones que el pueblo de Orio encontró en las instituciones, tanto provinciales como estatales, perjudicó enormemente su natural desarrollo.

Además, según consta en la carta que, el alcalde de Orio envió al Ministro de Fomento, el 20 de junio de 1914, “el puerto de Orio contribuía a las cargas del Estado en mayor proporción que la mayoría de los de España”⁹⁰.

Sin embargo, gracias al tesón de los oriotarras, la actividad pesquera aumentó sensiblemente respecto a épocas anteriores, y el puerto mantuvo su renombre, como lo avala el hecho de que en 1918, la Villa fuera invitada a un Congreso Nacional de Pesca.

Es innegable que los pescadores oriotarras ocupan un lugar en la Historia. Sus óptimas cualidades profesionales y heroicas lo acreditan, trascendiendo “allende los mares”.

86. *Ibidem*.

87. AMO: Actas municipales, libro 33, fol.144 vº -145.

88. AGUIRRE SORONDO, Antxon: *Op.cit.*, pág. 50.

89. AMO: Actas municipales, libro 36, fol.104.

90. AMO: C-108. 19.