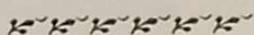


## OTRAS EFEMERIDES HISTORICAS DE LEZO



Aunque las aportaciones memorables de las gentes de Lezo a la historia patria derivan más especialmente de su permanente actividad como hombres de mar, también han sido interesantes otros hechos protagonizados por personajes ligados directamente al devenir histórico de dicha población.

Ya hemos aludido a su intervención en las guerras fronterizas, en alguna de las cuales la pequeña aldea de entonces sirvió como puesto de guardia avanzado para los combatientes fronterizos, entre los que figuraron asimismo algunos lezotarras.

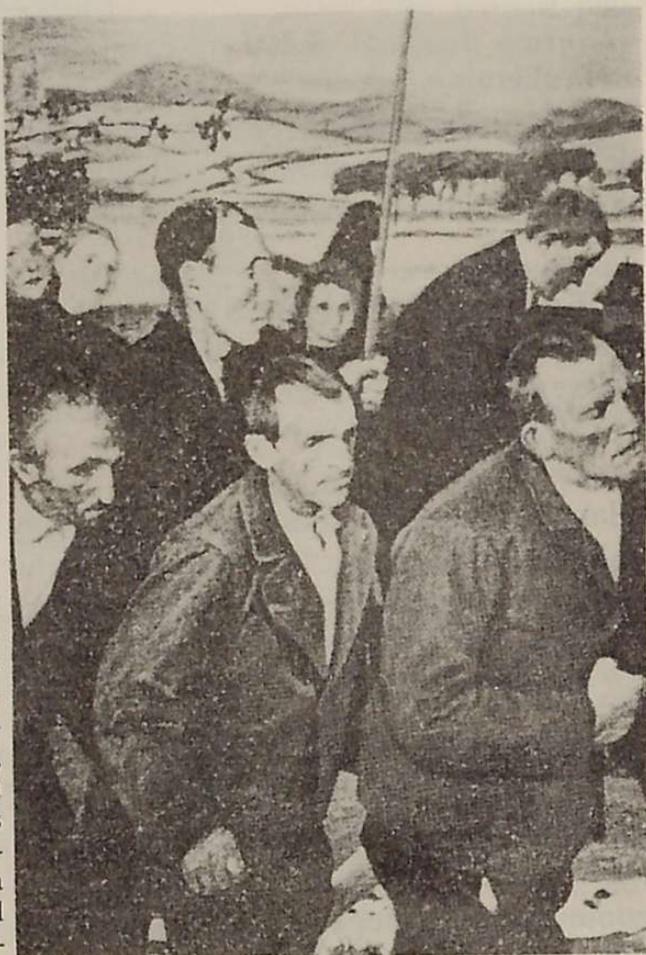
Como secuela de tales intervenciones, Lezo hubo de soportar graves daños. Así, cuando la guerra contra Francia el año 1476, en tiempos de Luis XI, el pueblo fue arrasado por los ejércitos invasores; y pocos años después, reinando Luis XII en el país vecino, sufrió nuevas destrucciones al retirarse las tropas del Duque de Borbón.

En 1521, al ser atacada y conquistada la plaza fuerte de Fuenterrabía por el Almirante Bonivet, numerosos vecinos de ésta (entre 500 y 800 según los cronistas) salieron de ella conducidos por el Alcalde y heroico Capitán don Juan Pérez de Azcue y por su Alférez don Sancho de Alquiza, al que los mencionados cronistas describen como «robusto por su porte y valeroso por su espíritu». Estas gentes pasaron a Lezo y allí se establecieron provisionalmente, organizando su Ayuntamiento.

Desde dicha aldea, y durante más de tres años, salieron con frecuencia los nuevos vecinos —muy probablemente en unión de muchos lezotarras— a fin de hostigar, casi siempre con éxito, al ejército francés que ocupaba la ciudad fronteriza. Y de Lezo partió también el Capitán Pérez de Azcue, en 1522, para tomar parte en la batalla de San Marcial, donde los guipuzcoanos, ayudados por el Capitán General de Fronteras don Beltrán de la Cueva, liberaron a Irún de la dominación gala.

Los ondarrabitarras avencidados en su aldea filial, no la abandonaron hasta 1525, después de que el Condestable de Castilla don Iñigo Fernández de Velasco, llegado con un fuerte ejército, restituyó Fuenterrabía a los dominios del Emperador Carlos I.

Apaciguada la lucha con los franceses, pero habiendo aparecido complicaciones en el gobierno de los Países Bajos, el mencionado Emperador realizó un viaje a ese territorio, durante el cual visitó Lezo, el año 1540. Isasti y Garibay recogen algunos detalles de la visita y nos informan de que el Cantábrico estuvo agitado ese día, alcanzando la marea tan excepcional intensidad que puso dificultades al desembarco del egregio viajero. Este fue recibido por su personal amigo el



Bachiller don Juan Martínez de Lezo (tío del historiador Lope Martínez de Isasti) que se incorporó al séquito del Monarca, recibiendo de Carlos I el honor de que dispensándole de ofrecerle tan cortés servicio, le hizo regresar desde mitad del camino, cuando se dirigía a Fuenterrabía para continuar su viaje.

Un siglo después de este acaecimiento, Lezo fue ocupado por las tropas del Mariscal Príncipe de Condé, en los primeros días del mes de julio del año 1638: tras la ocupación, hubo de soportar los saqueos y depredaciones del invasor, hasta que éste, acosado continuamente, decidió evacuar el pueblo a mediados del mes de agosto siguiente, efectuando un retroceso general de sus ejércitos ante la llegada de una poderosa fuerza española mandada por el Almirante Alonso Enríquez de Cabrera y por el Marqués de los Vélez.

Y este hecho de armas no fue el último que produjo perjuicios y destrozos a la población y al caserío de Lezo: cuando se había entrado ya en el siglo XVIII, todavía hubo de soportar los trastornos inherentes al paso de combatientes franceses e ingleses, empeñados en luchas sangrientas en contra o a favor de la soberanía española.

Anotaremos también el hecho de que sus gentes se mezclaron en las guerras carlistas; pero en cambio es justo reseñar la escasa intervención que los de este pueblo tuvieron en las sangrientas rivalidades de los banderizos, causa de tan graves trastornos morales y materiales en esta provincia.

Completando las actividades marineras a que en otro lugar precedente nos hemos referido, los de Lezo llevaron a cabo diversas actuaciones no bélicas, en íntima relación con el mar, tales como la navegación comercial, la pesca y la construcción de navíos. De todas ellas han quedado interesantes testimonios que incorporar a la historia local.

En lo que al comercio marítimo se refiere, su dedicación a él proviene de la existencia de un puerto en el brazo de la bahía pasaitarra sobre el que se asienta el núcleo urbano de Lezo: numerosos vecinos de este pueblo poseyeron embarcaciones propias y las dedicaron a un tráfico mercantil que estuvo protegido por importantes privilegios emanados de la autoridad real. Algunos historiadores atribuyen a esos privilegios un notable incremento en el número de habitantes del precitado lugar guipuzcoano.

Dice Gorosábel que la demarcación del puerto aparejado por los de Lezo en la bahía de Pasajes, cuya jurisdicción pretendían en exclusiva San Sebastián y Rentería, se fijó en el año 1455 por sentencia de Martín González de Licona, gracias a la cual se resolvieron varios pleitos entre las distintas poblaciones ribereñas: en dicha sentencia se estableció como límite oriental de la zona portuaria, precisamente la iglesia de Lezo.

Diversos escritos de la fecha mencionada, y posteriores a ella, en los siglos XVI y XVII, nos informan de que las naves que recalaban en este puerto adentrándose hasta los muelles lezotarras, no desplazaban por lo general más de las cien toneladas porque los arrastres de arena que se acumulaban sobre los lugares próximos a dichos muelles, dejando al descubierto unos fondos fangosos, en los períodos de bajamar, impedían la entrada de otras naves mayores.

Esta circunstancia y los privilegios que inicialmente disfrutó San Sebastián, fueron causa de que hasta 1414 la navegación comercial estuviera prácticamente

acaparada en su totalidad por esa ciudad. Pero en el año citado obtuvo Rentería protección regia para su tráfico naval y en 1525 se le concedió ésta asimismo a Pasajes y a Lezo: entre los privilegios que este último pueblo consiguió son bien conocidos el que le otorgó Carlos I en 1527, declarando a sus moradores libres de todo derecho de anclaje y muellaje para sus bajeles y navíos en su propio puerto, y la disposición real de septiembre de 1551, en la que se les concedió que a ningún barco de ese lugar se le quitase carga alguna, aunque sea menor y no obstante que los dueños de otras embarcaciones mayores pidieran quitarla a las menores con el mismo flete. Sobre todo ello obtuvieron los de Lezo Carta ejecutoria, ganada en juicio contradictorio contra San Sebastián.

Se conserva también memoria de otra concesión real, ganada asimismo en el juicio antecitado, por la que se autoriza a los lezotarras para cargar y descargar libremente en la zona portuaria de Pasajes cualquier mercancía, siempre que ésta sea transportada en barco propio.

Mientras las embarcaciones de otros puertos no alcanzaron mayor desarrollo, los de Lezo, amparados por los privilegios que acabamos de reseñar, explotaron hábilmente las naves que poseían y obtuvieron así importantes beneficios. Más tarde, al incrementarse el tonelaje y las posibilidades marineras de los navíos comerciales, decayó el tráfico mercantil en los muelles del citado pueblo, hasta llegar a su completa anulación.

Como pescadores, los hombres de mar radicados en la aldea que nos ocupa tienen el mérito de su antigüedad en la profesión, puesto que desde los más remotos tiempos se conoce la existencia de ellos en esta zona. Durante la Edad moderna fueron muchos los vecinos de Lezo que formaron parte de las dotaciones ocupadas en las faenas pesqueras, en barcas propias o en las de otras localidades ribereñas próximas.

Y en otro orden de actividades relacionadas con el mar, indica Teixeira en sus memorias históricas que en el brazo de la bahía de Pasajes que se inclina a la parte de Levante y va a desembocar en Lezo, existieron astilleros en los que se fabricaban navíos de alto porte. Ese escritor se refiere sin duda a los Astilleros Reales, que se levantaron por orden de Su Majestad el Rey Felipe II, comenzando su construcción el General don Antonio de Urquiola y acabándolos el Coronel don Domingo de Idiáquez.

Dichos Astilleros constaban de dos grandes naves y poseían como anejos talleres de cordelería y otras instalaciones para la confección de pertrechos. En ellos, y con intervención de varios personajes de Lezo y de numerosos operarios avecindados en dicha población, se construyeron navíos de alto porte, alguno de los cuales se dice que llegó a formar parte de la Armada Invencible, aun cuando no existen pruebas documentales de tal afirmación. También salió de esos Astilleros, en los primeros años del siglo XVII, la famosa nao capitana de la Armada del Océano **Nuestra Señora del Pilar y Santiago**, en la que el Rey Felipe V hizo su entrada en Lisboa.

Esa nave, una de las mayores allí construidas, desplazaba 1.200 toneladas y llevaba un poderoso armamento, que le había sido colocado en Pasajes, como a todas las embarcaciones que se botaban desde las gradas existentes en la bahía pasaitarra.

Los Astilleros de Lezo desarrollaron una incesante actividad, construyendo bajeles de diversos tipos y tamaños, lanchas y otras embarcaciones menores, remos y pertrechos varios para las Escuadras del Rey o para la pesca y la navegación comercial. A esa actividad están unidos los nombres de varios lezotarras, entre los que figuraron Juan Martínez de Isasti y Onofre Núñez de Yerobi.

Años más tarde los Astilleros se paralizaron y poco a poco cesaron también las actuaciones maríneas de los de Lezo. Pero aún indica Madoz que en 1847 este pueblo tenía tres lanchas pesqueras dedicadas a capturar merluza y atún; y todavía hoy, aunque no se le considera puerto, la Junta de Obras del de Pasajes tiene dos vocales elegidos entre San Sebastián, Rentería, Pasajes y Lezo, según costumbre que ya da a conocer Gorosábel, con referencia al año 1828.

En nuestros días aún existe alguna barca en Lezo, pero las actividades maríneas —otrota tan gloriosas y tan importantes— de los vecinos de ese pueblo, son hoy prácticamente nulas. Asimismo alguna zona del litoral lezotarra se utiliza para cargar y descargar arenas y troncos de madera, sin que ese pequeño tráfico marítimo revista el menor interés ni se considere zona portuaria autónoma la correspondiente al pueblo que nos ocupa.

El continuo aumento del tráfico marítimo pasaitarra, ha dado lugar, en los últimos tiempos, a nuevos proyectos de muelles e instalaciones radicadas en el litoral de Lezo, que podrá así llegar a ser nuevamente zona portuaria, aneja a la de Pasajes.

LEANDRO SILVAN - «LEZO»

Aurrezki Kutxa Munizipala (1975)

