BERMEO, ONDARROA, LEKEITIO: APROXIMACION HISTORICA A UNAS CIUDADES PORTUARIAS

Carmen Martínez Menaya

Cuadernos de Sección. Historia-Geografía 22 (1994) p. 73-122
ISSN: 0212-6397
Donostia: Eusko Ikaskuntza

Bermeo, Ondarroa eta Lekeitio, orden honetan, Bizkaiko arrantzagintzako garrantzitsuena osatzen dute. Beraien portuen bitartez itsasoratzen diren hiriguneetaz hitz egiten ari gara, adituek jadanik ezarritako konzeptuaren arabera, hiru 'itsas-hiritetaz" hain zuzen, zeintzuk hobeagotu ezinezko egoera gozatzen duten, ezen esamolde horrenpean zentzu bikoitz bat susmatzen bait dugu, hots, alde batetik, sendotutako azpiegitura eta bezala ulertuz hirigunea eta bestetik eta azken honi nahi eta nahi ez zuzen-zuzenean itsatsiriko zeregin, era eta erabilpenean arras desberdina den portu bat. Hau dela eta, itsas-hiri hauei buruzko ikerketa batek era argi eta objetibo batetan bere eguneroko joan etorria ezaguteraziko diguten elemendu, funtzio, erabilpen eta espazioen ikuspen bateraerazle bat beharko luke.

Ardatz historiko batetaz baliatzen bagara, hiru maila desberdinak lor ditzakegu, itsas-hiri bakoitzarentzat bana, eta honek portuen ahalmenen, hiri-bilakaeraren eta ihardueren ikerketaren bitartez sailkapenak ezartzen utziko digu.

Garapen kronologiko honek gune bakoitzaren eta portu bakoitzak suposatzen duen pasaia autonomo eta bakanaren ardatz analitiko eta morfologiko batetaranzko bidea zabaltzen digu. Guzti honen bitartez, Bizkaiko ekonomiarentzako hain garrantzitsuak diren hiru portu hoien errealitatearenganako hurbilketa lar dezakegu.

Bermeo, Ondarroa y Lekeitio constituyen, por este orden, la más importante realidad pesquera de Bizkaia. Se trata de tres núcleos urbanos asomados al mar a través de sus respectivos puertos, tres "ciudades portuarias" según un concepto ya establecido por los especialistas, que disfrutan de una situación privilegiada, pues tras esta expresión intuimos el doble sentido de la existencia de un espacio urbano, entendido como trama y tejido consolidado, unido a un espacio portuario, muy diferente en cuanto a uso, forma y función, pero indisolublemente unido al primero. Por ello, un estudio sobre estas tres Villas pesqueras requiere una visión integradora de espacios, usos, funciones y elementos que nos permitan conocer su devenir diario de una manera clara y objetiva.

Sirviéndonos de un eje histórico lograremos tres pianos diferentes, uno para cada villa portuaria, lo que nos permitirá establecer categorías a través del estudio de actividades, evolución urbana y capacidades portuarias.

Este desarrollo cronológico nos permite el paso hacia un eje analítico y morfológico de la trama urbana de cada núcleo y del paisaje autónomo y peculiar que constituye cada puerto. Con todo ello, podremos conseguir una aproximación a la realidad de estos tres puertos fundamentales en la economía vizcaina.

Bermeo, Ondarroa et Lekeitio, dans i'ordre, constituent les ports de pêche les plus importants de la Biscaye. Ce sant trois agglomérations urbaines ouvertes sur la mer, trois 'Mies portuaires", d'après les spécialistes, qui bénéficient d'une situation privliégiée, puisque sous l'expression "ville portuaire" on devine un double sens: celui de l'espace urbaine configurant la trame consolidée et celui de l'espace portuaire, très différent en ce qui concerne l'utiiisation, la forme et la fonction mais incontestablement relié au premier. Voilà la raison pour laquelle une étude sur ces trois villes de pêcheurs exige une vision comprenant l'espace, l'utilisation et la fonction, ainsi que d'autres éléments qui nous permettent de connaître leur devenir quotidien d'une facon claire et objective.

A partir d'un axe historique on distinguera trois niveaux différents pour chacune des viles portuaires, ce qui permettra d'établir différentes catégories d'après i'étude d'activités, de i'évolution urbaine et des capacités portuaires.

Cette évolution chronologique débouche sur un axe analytique et morphologique de la trame urbaine de chaque ville et du paysage autonome et caractéristique de chaque port. Tout cela nous procurera une approche à la réalité de ces trois ports quise sont avérés essentiels pour l'économie de la Biscaye.

INTRODUCCION

Bermeo, Ondarroa y Lekeitio constituyen, por este orden, los pilares del sector pesquero vizcaino gracias a una tradición arraigada desde los comienzos de su propia historia. Se trata de tres puertos muy típicos y conocidos en la vida de Bizkaia tanto por su sabor y estampa como por su importancia económica desde el punto de vista de la extracción pesquera y su transformación industrial. Por ello, el interés que suscitan estos tres núcleos urbanos se concreta en este trabajo en una aproximación histórica a la realidad por la que han atravesado éstos y sus respectivos puertos.

La marcha económica activada por la extracción pesquera, su comercio y transformación, se fue asentando con los siglos provocando un vivo impacto en el crecimiento de la villa desde el punto de vista urbanístico. Así, los tres cascos urbanos conformados fueron configurándose poco a poco y asentando su trama hasta dejarla totalmente fijada tras una sucesión de etapas que más adelante desarrollaremos. Sólo en las últimas décadas de nuestro siglo los cambios en las formas urbanísticas y las ampliaciones de construcciones y nuevas calles agregadas al primitivo casco urbano han sido los elementos que han contribuído a fijar y mezclar a la vez una trama urbana y unos usos del suelo muy diferenciados. Con todos estos acontecimientos casi de última hora nos hemos encontrado en algunos casos con una evidente degradación del ambiente urbano y su paisaje correspondiente, con el consiguiente choque con la imagen de un puerto a veces tradicional y definitivamente configurado. Desde luego, la organización de los primeros recintos amurallados y su evolución primera van a ser el inicio de nuestra exposición, pero no vamos a dejar de lado el análisis de los últimos ensanches urbanos contemporáneos. Con todo ello, tendremos los ingredientes suficientes como para habernos acercado de una manera bastante objetiva a la realidad de estas ciudades portuarias.

Por otra parte, resulta imprescindible señalar en cada caso las características peculiares que van a definir la personalidad de cada uno de estos puertos y sus villas. Así, además de una presentación histórica de los orígenes de cada núcleo, este trabajo se fijará también en los datos exclusivamente técnicos que hacen referencia a las dimensiones y equipamientos de cada puerto y a un análisis morfológico, así como a la problemática derivada de las diversas tipologías de los elementos edificatorios.

Pero la presente investigación viene marcada, sobre todo, por dos ejes fundamentales, siguiendo el criterio de un análisis en sincronía: por un lado, un eje cronológico-histórico referente al nacimiento de la villa como núcleo urbano privilegiado y en función de la existencia previa de un refugio natural aprovechado como pequeño puerto; por otro lado, se desarrollará un eje analítico y de análisis morfológico de la trama urbana de cada núcleo, teniendo en cuenta las últimas tendencias urbanísticas de tipologías e integración de elementos. Dejaremos un poco aparte cualquier disquisición de carácter teórico sobre estos

aspectos del urbanismo para adentrarnos en la imagen formal que ofrecen estos tres puertos pesqueros.

Debemos señalar, además, que este carácter pesquero es el que les sitúa en una cierta desventaja porque los estudios de índole morfológica y de unión de espacios urbanos y portuarios se han dedicado siempre a los puertos comerciales o con dominio al menos de esta actividad, de más grandes dimensiones y diferentes intereses económicos. Ejemplos muy cercanos los encontramos en la diversidad de investigaciones para puertos como los de Santander, Bilbao y el mismo Pasaia, todos ellos de interés general y bajo control y ordenamiento estatales, aunque este último incluye en su panorama industrial una importante actividad pesquera.

Salvando estos inconvenientes y distancias de envergadura y función, los tres casos que aquí estudiamos se amoldan a unas características comunes básicas de morfología y utilización de espacios por lo que no resultará tan difícil la extrapolación de otras metodologías de análisis.

La concepción de esta investigación se estructura, pues, en tres planos de evolución paralela y superpuestos según la importancia de su actividad pesquera e industrial. Uno de los planos corresponderá al puerto de Bermeo y su villa, el siguiente a Ondarroa y el último a Lekeitio.

La aportación de este trabajo pensamos se halla en el acercamiento histórico desarrollado como un devenir ininterrumpido hasta la actualidad, unido a su vez, a un análisis morfológico de síntesis cuyo principal objetivo es aunar espacios bajo una misma forma y función, englobado todo ello en un concepto muy adecuado para este campo: el de "Ciudad Portuaria". Tras esta expresión intuímos el doble sentido de ESPACIO URBANO entendido como trama y tejido consolidado, unido a ESPACIO PORTUARIO, diferente en cuanto a concepto, forma y función, pero indisolublemente vinculado al primero.

Tras lo anteriormente expuesto tan sólo resta insistir en que el objetivo de la presente investigación es lograr aproximarnos a una nueva visión histórica de unos puertos inseparables de sus cascos urbanos ya consolidados, dándonos cuenta de los posibles enfrentamientos que han podido surgir entre ambos elementos o de su marcha en armonía, todo ello dependiendo de las épocas y de las características y capacidades de cada uno de estos núcleos considerados: Bermeo, Ondarroa y Lekeitio.

0. CONDICIONANTES GEOGRAFICOS

El primer paso para conocer estos puertos se debe dar en el terreno geográfico. La franja de tierra sobre la que se asientan Bermeo, Ondarroa y Lekeitio pertenece al llamado "País Litoral". Este se constituye por una zona de influencia marina de unos 5 km. de ancho aproximadamente tierra adentro y de 100 m. de profundidad hacia el mar. La relación entre ambos elementos, tierra y mar, no permite que esta zona permanezca inmutable, sino que se ve sometida a la acción de una serie de agentes que provocan un cambio incesante.

La costa donde se asientan estos tres puertos es una costa atlántica recortada, joven y en proceso de hundimiento, en la que el fenómeno de las rías es su más típica característica geomorfológica. Entre ellas, las que nos interesan son las que forman el río Lea en su

desembocadura en Lekeitio y la del Artibai en Ondarroa, ambas muy similares, de fondo arenoso y con sus fuentes en las faldas del Monte Oiz. Estas y el conjunto de riachuelos que confluyen en Bermeo, han sido el punto de asentamiento de los puertos que presentamos. Si bien es cierto que el abrigo que ofrecieron fue considerado como el punto más apropiado para el nacimiento espontáneo de unos primitivos puertos, sus pobladores no lo consideraron suficiente y las obras de abrigo artificiales no se harían esperar.

Los puertos marítimos son puntos de enlace entre las comunicaciones marítimas y las terrestres. Pero la costa vasca ofrece muy pocos lugares que además de abrigados puedan ser puntos de confluencia entre rutas de mar y de tierra. La costa es alta y acantilada; hacia el interior, la orografía también es abrupta, aislando la tierra del mar. Por todo ello, la comunicación de estos puertos con el interior de Bizkaia resulta dificultosa. La actual red de carreteras sigue un trazado lineal por la costa muy semejante al trazado histórico, con muy pocas posibilidades de articulación con la franja interior vizcaina. La única manera de comunicarse con los corredores interiores, como es el del Ibaizabal, se realiza internándose desde la red costera hacia el interior, hacia los valles transversales para poder acceder al resto de Bizkaia.

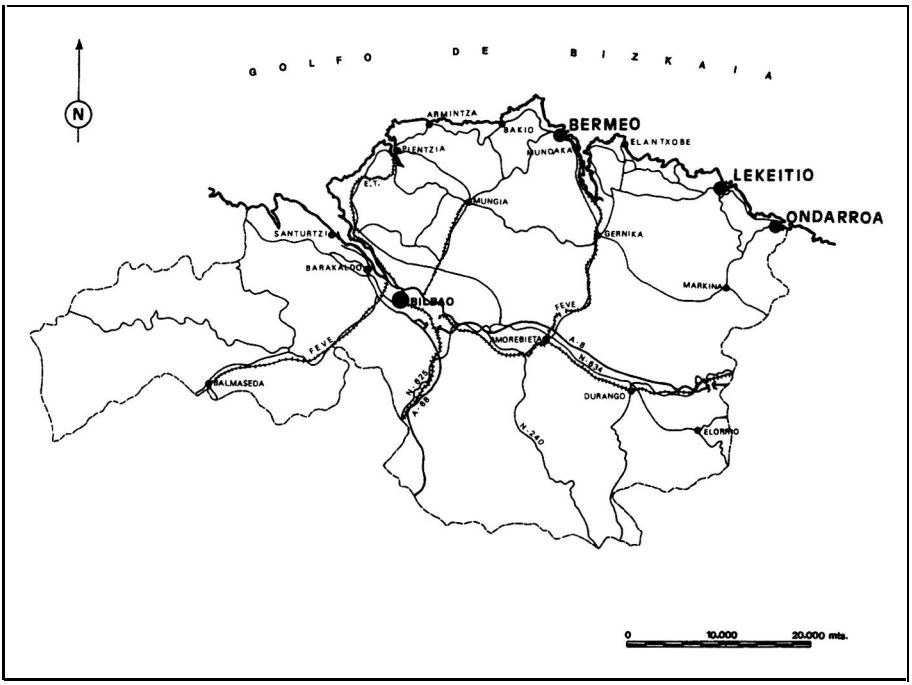
A pesar de que no podemos negar que existe una variedad de puntos de contacto con la periferia, éstos son débiles. Las cuencas de los ríos Lea y Artibai tienden a organizar su vida de forma independiente, aunque el hecho de que ambos valles estén separados por interfluvios fácilmente franqueables, ayuda a una interrelación siquiera interna. Estos ríos se constituyen en elementos de continuidad a lo largo de los cuales se disponen vías de penetración desde la costa hacia el interior. Pero esta red de comunicaciones no es la más transitada, pues los núcleos urbanos más importantes aquí ubicados, Ondarroa y Lekeitio, tienden a buscar su salida de forma tangencial a la costa, aquél hacia Gipuzkoa y éste hacia Gernika. Es por ésto que las vías de comunicación y penetración costa-interior tienen un carácter local.

En definitiva, podemos afirmar que los núcleos urbanos que en torno a estas rías nacieron no habrían alcanzado la personalidad que hoy mantienen si no llega a ser por la existencia previa de unas condiciones naturales de refugio y abrigo primero, y unos puertos y gentes de vocación sobre todo pesquera, después. Asimismo, deben señalarse las relativas similitudes topográficas que en sus respectivos emplazamientos han encontrado estos puertos.

En las diversas investigaciones realizadas en la costa vizcaina se han comprobado las condiciones naturales favorecedoras de los asentamientos humanos. Ya en los primeros renglones de nuestra Historia aparece esta zona como propicia para desarrollar una vida estable. Efectivamente, algunos de los restos hallados (Santa Catalina, Lumentxa,...) nos hablan de intensos asentamientos en época prehistórica. Con el paso del tiempo los primitivos núcleos fueron tomando consistencia y desde muy pronto las características de las costas y ensenadas, así como la disposición de los valles facilitaron una primera aparición de recodos abrigados que se convertirían en pequeños puertos naturales.

A la hora de estudiar los casos de Bermeo, Ondarroa y Lekeitio es preciso tener en cuenta estos factores previos al nacimiento de un núcleo urbano. Podemos afirmar que en los tres casos se dieron de antemano unas premisas indispensables que propiciaron la existencia de un puerto marítimo y la aparición de un asentamiento de población continuado y de características urbanas.

Estos núcleos incipientes alcanzaron en la Edad Media (ss. XIII y XIV) categoría de villas, pero sus primitivos asentamientos se remontan a épocas remotas envueltas en curiosas leyendas y muy diferentes teorías sobre sus orígenes y significados toponímicos



Mapa 1. Bizkaia. Situación de los principales puertos.

1. BERMEO: APROXIMACION A SU HISTORIA LOCAL

1. NACIMIENTO DE SU VILLA Y SU PUERTO

1.1. Emplazamiento

Bermeo nace y crece en función de su puerto, el más significativo dentro de la actividad pesquera de bajura de nuestros días. La villa se asienta entre el Cabo de Matxitxako y la Ría de Gernika, en una zona rodeada de pronunciados acantilados, quedando protegida de los vientos del NW.

Tanto su emplazamiento como su crecimiento han estado condicionados a lo largo de los siglos por la topografía y el medio físico natural, llegando a tener que ocupar las laderas N del monte Sollube. Así pues, el origen fue el abrigo natural que ofrecía el río Artigas a su desembocadura. La población se asentó en la margen izquierda de la confluencia de estos ríos, cuya zona baja, conformada de guijarro y marismas, ha quedado cubierta en su totalidad por la contínua extensión del casco urbano.

Como señala Joseba Basterretxea Atutxa[1], la toponimia actual habla por sí misma de estas características del terreno, sobre todo en los puntos de unión de los riachuelos que llegan a la zona de la Erribera antes de desembocar en el puerto. Algunos de estos topónimos son: Arenondo, Ondarre, Ondarraburu, Artza, etc. En el peñón Gaztelu fue donde se asentó el casco urbano originariamente, junto a la iglesia más antigua y rodeando la concha del puerto viejo, al Norte del actual "Parque de Ertzilla"[2].

1.2. Primeras referencias históricas sobre un núcleo urbano y un puerto.

Estrabón, Pomponio Mela, Plinio II y Tolomeo describieron la costa desde un punto de vista geográfico, hablaron, también, de la riqueza y bravura de su mar y del marcado carácter de sus gentes.

Muchas fueron las teorías que identificaban a Bermeo con alguno de los míticos puertos de época romana. Así, Ciriquiaìn Gaiztarro[3] aboga por que "Vesperies" fuera el antiguo nombre de Bermeo. Según este historiador Bermeo recibió la denominación primera de "Vermelio", nombre que pudiera identificarse con una derivación de Vesperies. Otros apuntaban sus teorías hacia la identificación de Bermeo con la Flaviobriga que también mencionaba Plinio. Tras largas discusiones para identificarlo con este lugar, se llegó a a pensar que correspondía al "oppidum" de Vespenes, entre Menosca y Portus Amanum donde estaría la colonia de Flaviobriga. Aunque hoy en día estas disquisiciones han quedado superadas.

Dejandoaparte las disquisiciones históricas, un hecho es indudable: los romanos utilizaron Bermeo como puerto. Prueba de ello es que se sitúa en el extremo de la calzada romana que, atravesando el valle del Kadagua desde Balmaseda, superaba la ría de Bilbao y se acercaba al litoral.

Pero no tenemos las primeras referencias históricas escritas sobre Bermeo hasta los ss. XI-XII. En 1082 D. Lope Iñiguez y Dña. Toda su mujer y Señora de Vizcaya donan al Monasterio de San Millán de la Cogolla, el de San Vicente de Ugarte de Múgica y la iglesia de San Miguel Arcángel del puerto de Bermeo. Si se menciona a Bermeo en esta época, como poseedor de cierta entidad en el Señorío, quiere decir que el asentamiento era anterior.

En estos mismos siglos los datos que conocemos sobre las rutas jacobeas hablan también de la existencia de los puertos como entrada hacia la península. El pequeño mapa que a continuación se incluye, muestra los caminos que algunos de los peregrinos buscaban para incorporarse al Camino de Santiago, penetrando por la costa vasca para unirse al "camino general" en Bilbao[4] Aun así, estos puertos, entre los cuales Bermeo era el más importante, no se mencionan como elementos constitutivos de una ruta concreta. Lo que sí es cierto es que una parte de la corriente llegaba por mar y parte de ella se componía de mercaderes que seguían las peregrinaciones para vender sus mercancías a los peregrinos y habitantes de los países que atravesaban.

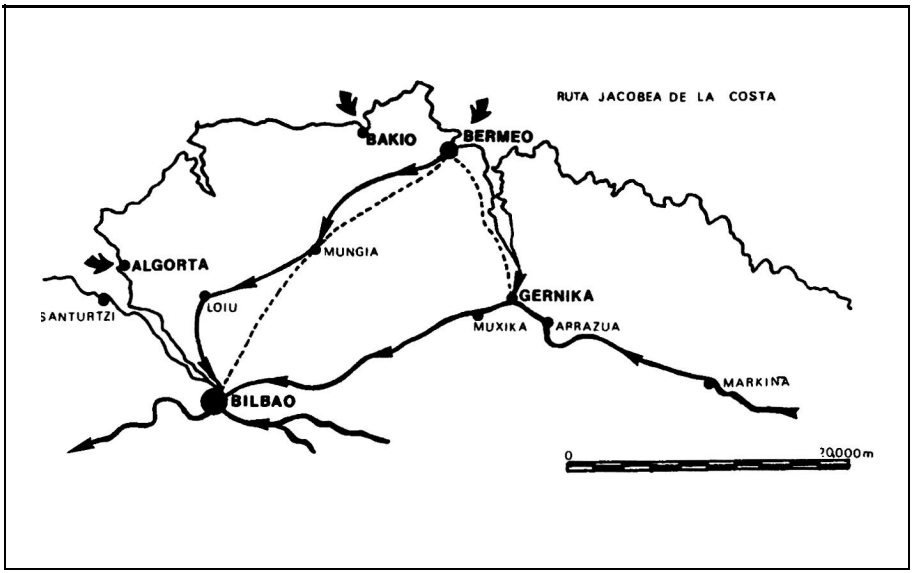
---

1. BASTERRETXEA ATUTXA,J. "Bermeo. Udalerri eta itsasoko gaiei buruzko aldizkaria". Bermeoko Udala. 1981. pág. 141.

2. IBIDEM, pg. 143.

3. CIRIQUIAIN GAIZTARRO. "Los puertos marítimos del País Vasco" Ed. Txertoa. San Sebastián. 1986. pp. 50-51.

4. HUIDOBRO Y SERNA, Luciano. "Las peregrinaciones jacobeas". Publicaciones del instituto de España. Madrid, 1951. Tomo III. pgs. 351 y ss.



Mapa 2. Ruta Jacobea de la costa

Por lo que acabamos de ver es posible confirmar una vez más que Bermeo existía en esta época como un núcleo urbano d entidad propia al que acudían gentes de muy diversa procedencia buscando incluso un modo de vida, y que su puerto era punto de enlace hacia rutas más importantes del interior del País Vasco.

1.3. Fundación de la Villa y convivencia con el primitivo puerto.

A pesar de que la mención más antigua que hemos encontrado sobre Bermeo es del año 1053, no será, sin embargo, hasta 1236 la fecha en que este incipiente núcleo urbano reciba la categoría de villa, bajo Fuero de Logroño, de manos de los Señores de Vizcaya Don Lope Díaz de Haro y su mujer Doña Urraca Alfonso. Esta carta fundacional no menciona en ningún momento el puerto, pero a partir de 1269, en otras Ordenanzas dadas por Lope Díaz de Haro, las referencias al puerto serán contínuas. En adelante será difícil encontrar documento alguno que hable de Bermeo y no haga mención de su puerto, pues es este elemento el que da personalidad y relieve a la villa.

Como ya es conocido, el Fuero de Logroño fue el privilegio general de muchos pueblos de La Rioja y País Vasco; desde Miranda de Ebro hasta Azpeitia o Elgoibar pasando por multitud de pueblos de Bizkaia o la misma Vitoria, todos estos pueblos se regían por esta normativa dada en el año 1095 por el rey Don Alfonso VI y confirmado en 1146 por Alfonso VII[5].

5 MUÑOZ Y ROMERO, Tomás. "Colección de Fueros Municipales y Cartas Pueblas de los remos de Castilla, León, Corona de Aragón y Navarra; coordinada y anotada". Tomo I. Impr. D. José María Alonso, Madrid, 1847. pgs. 334 y 335.

Una buena transcripción de este Fuero de Logroño nos la brinda Iturrizas en su "Historia de Vizcaya y Epítome de las Encartaciones". En este texto se aprecia claramente la legislación a seguir por los nuevos pobladores así como los privilegios apropiados para atraer a otros de los lugares circundantes.

También el mismo Iturriza nos proporciona un texto de la donación del Fuero de Logroño a Bermeo, donde se siguen prácticamente los mismos puntos y se hace hincapié en su confirmación. Este es un fragmento del texto:

> "Et yo don Lope, et mi mugier doña Urraca, et mios fijos otorgamos a los los pobladores de Bermejo estos fueros que son aqui escritos, et nul home del mundo que estos fueros os quisier menguar...."[7]

Una vez más se nos menciona Bermeo con una distinta denominación: "Bermejo", pero su configuración está ya marcada.

1.3.1. Evolución histórica de las obras en puerto*

La primera referencia escrita del puerto de Bermeo data del año 1082, en que una escritura de donación del Monasterio de San Vicente de Ugarte de Muxika (ya mencionada más arriba) habla de la "eclesia Sancti Michaelis Arcangelis in portu de Vermelio". Como se ha visto con anterioridad para la villa, se nombra por vez primera a los dos elementos juntos en un mismo documento como testimonio original de su relación inseparable.

Ya en el siglo XIV, las Ordenanzas de la Cofradía de Mareantes nos hablan de dos puertos en el mismo Bermeo: el Puerto-Chico y el Puerto-Mayor. El puerto propiamente dicho era el Puerto-Chico, aunque carecía de muelles y obras de fábrica, siendo más bien un abrigo natural. El segundo puerto, el Mayor, era conocido como el Puerto de Artza, verdadero fondo de saco donde desaguaba el río Artigas. En él varaban los barcos grandes. Hoy en día este último ha desaparecido como tal, estando ocupado por el Parque de Ertzilla.

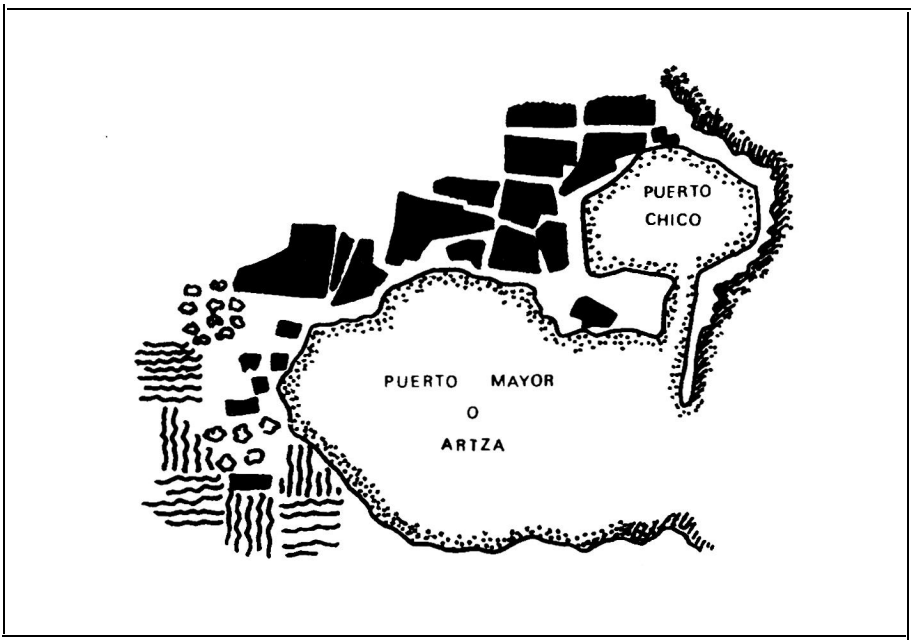
En el plano topográfico de la villa del arquitecto J.B. Belaunzaran (Siglo XIX) -Ver "Plano topográfico de la Villa de Bermeo. Año 1820"- se aprecia toda la amplitud de la cala bermeana, antes de la gran expansión urbana que se dio de 1890 en adelante. El abrigo del puerto estaba al socaire y protección de las peñas de Santa Eufemia, que formaba como una "península" dentro de la gran ensenada, separando el Puerto-Chico del Puerto-Mayor. Constituía una verdadera zona de expansión del curso del río Artigas, donde estaban los astilleros y por donde subían las pinazas para dejar la pesca en las escabecherías durante la pleamar.

---

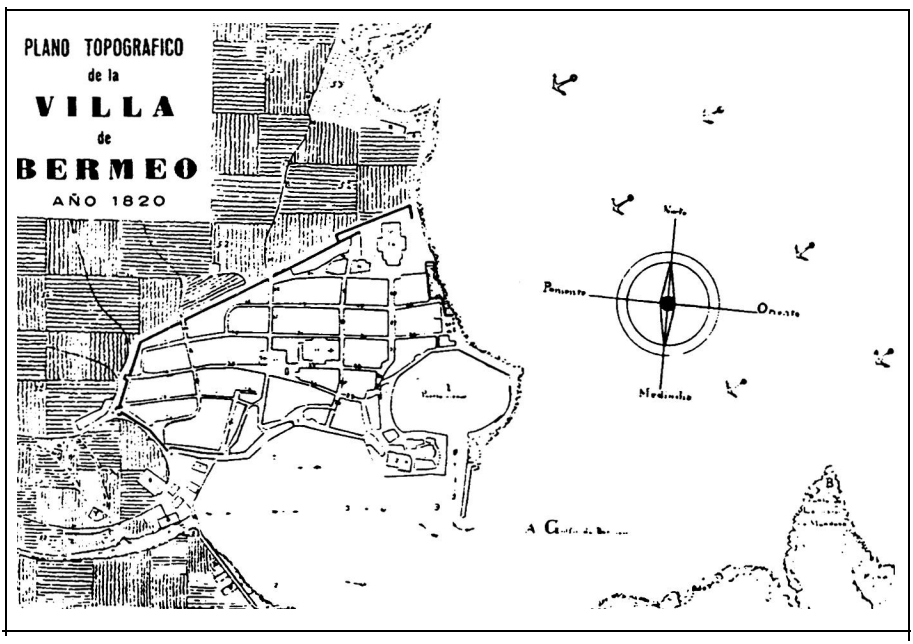
6. ITURRIZA Y ZABALA, Juan Ramón de. "Historia general de Vizcaya y Epítome de las Encartaciones" Vol. II. 1884 pgs. 123 a 129.

7. IBIDEM, pgs. 206 a 209

*. Este apartado presenta datos obtenidos en el Informe de "Valoración del Inmovilizado en obras y equipos" realizado por el Servicio de Puertos de Bizkaia, dependiente del Departamento de Política Territorial y Transportes. Dirección de Puertos y Transportes Marítimos. Jefatura Territorial de Puertos Menores de Bizkaia. 1985. -Referencia al ouerto de Bermeo-.



Mapa 3 Configuración del puerto de Bermeo



Mapa 4. Plano topográfico de Bermeo. 1820 J.B. Belaunzaran.

Aunque las Ordenanzas no lo señalan, aún había otro área portuaria en el término de Bermeo: la cala de Matxitxako. Pero fue durante siglos un auténtico nido de piratas y no podía ser utilizado con regularidad por los barcos pesqueros bermeanos. Las obras en ambos puertos, Chico y Mayor, no se iniciaron hasta principios del siglo XVI. Estas no reunían por sí mismas buenas condiciones y las preocupaciones de los mareantes se centraban en tener un muelle apropiado a la categoría de la que gozaba la villa, a la sazón "Caput Vizcaiae". Se inició en 1503 la construcción de un muelle para carga y descarga de mercancías Esta obra no bastaba puesto que no mejoraba las estadías de las embarcaciones en el puerto.

Por fin, en 1560, Juan Ugarte de Vilsua convirtió en un verdadero puerto al Puerto Chico al levantar un dique de abrigo que mejoraba las condiciones de varada y un muro que rodeaba el recinto portuario. La obra no duró mucho tiempo: las olas lo derruyeron sin dificultad. Durante todo el siglo XVII sólo se llevaron a cabo pequeñas obras de mantenimiento. Pero la intensa actividad que llevaba a cabo el puerto originó un grave deterioro en las instalaciones. De esta manera, al llegar el siglo XVIII las condiciones del puerto eran muy precarias.

A partir de este momento comenzaron a materializarse diversas obras de remodelación y modernización, algunas esporádicas, otras tomadas con mayor interés, llegando hasta el siglo XIX sin apenas haber variado. A lo largo de este siglo XIX se llevan a cabo varios intentos de proyectos de nuevos puertos a cargo de diferentes arquitectos, pero nunca se materializaron: en 1859, de la mano del arquitecto Amado Lázaro; en 1877 a cargo de Genaro Miranda; en 1881 bajo la dirección del ingeniero Jose Luis Torre Vildósola[8].

Aparte de estos proyectos, quizá demasiado idealistas, se llevaron a cabo otros como respuesta a que este puerto era calificado en el siglo XIX como "puerto de interés general para el estado" y se encontraba bajo competencias del Ministerio de Fomento a partir de 1850. Esta situación contribuyó sin duda a que en la segunda mitad del siglo XIX las obras fueran de mayor envergadura. En 1863, por ejemplo, se construyó el muro occidental del canal de entrada al Puerto Chico. Sin embargo, no se acometió la remodelación del Puerto Mayor hasta fines de siglo en la recuperación de postguerra de los conflictos carlistas de 1873. Así, entre 1890 y 1903, aproximadamente, se procedió a instancias del Ayuntamiento bermeano a una ampliación del puerto mediante el relleno y levantamiento de un muro-muelle sobre la gran zona marismosa situada frente al casco urbano. Coincidía esta fase de ampliación del puerto con un proceso de expansión urbana de la propia villa gracias a una lenta recuperación económica. Estos terrenos ganados al mar son los que hoy ocupan el Parque de la Erribera, el Casino, la Cofradía, etc.

Pese a estas obras el puerto de Bermeo inició su andadura en el siglo XX sin superar graves problemas de capacidad y seguridad de sus aguas de varada. La mayor necesidad era la de una limpieza y un dragado para aumentar el calado del fondeadero, al que siguió el saneamiento de la marisma iniciado años atrás Por otra parte, la fecha de 1912 fue un momento crucial para el puerto bermeano: tras el gran número de náufragos y muertos a causa de aquella histórica galerna, se decidió la construcción de un gran dique-rompeolas que partiera del Puerto Chico hacia las Peñas de Bonitoatx. Estas obras se alargaron entre 1913 y 1930 y no faltaron las dificultades de seguridad en escolleras y refuerzos.

8. FULLAONDO, Juan Daniel de. "La arquitectura y el urbanismo de la región y el entorno de Bilbao" Alfaguara. Madrid. 1969 Libro I. pgs. 214 y ss.

En las décadas siguientes se emprendieron más dragados y reformas e incluso entre 1952 y 1962 se prolongó el mencionado rompeolas en 50 metros más, llegando a un total de 376'30 m. desde su arranque. Se iban afianzando los muelles con lo que el puerto de Bermeo quedaba poco a poco configurado casi como hoy lo conocemos.

Durante los años setenta y siguiendo las directrices del "Plan General de Ordenación y desarrollo del puerto de Bermeo" (aprobado en 1964) se llevaron a cabo obras de remate entre las que destaca el inicio de un contradique de 200 m. de longitud desde Errosape hasta la Punta de Lamiaren con lo que quedaría conformada una especie de puerto exterior.

Los programas que continuaron se fueron modificando tanto por las necesidades de la flota como por los recortes presupuestarios por parte de la administración central de los proyectos iniciales. Algunos nuevos accesos previstos así como diversos servicios a la flota no se llevaron a cabo y toda la vida portuaria se seguiría desarrollando hasta hoy en día en el puerto interior.

Una vez que el puerto pertenece a la administración vasca y se halla bajo sus competencias, ha surgido un nuevo interés por recuperar el puerto, dragarlo, acondicionar muelles y dotarle, en definitiva, de unas instalaciones acordes con su capacidad y actividad pesquera-industrial. En adelante, las líneas a seguir vendrán marcadas por el macro-proyecto del "Plan Director de los puertos de Euskadi"[9] que pretende dotar a éste y los demás puertos vascos de competencia autonómica de prometedores equipamientos infraestructurales.

2. MORFOLOGIA URBANA EN BERMEO

2.1. Evolución de la trama urbana

2.1.1. El núcleo originario

La villa de Bermeo, cuando nació, allá por el siglo XIII, contaba tan sólo con algunas casas alrededor de la zona portuaria. Su disposición planimétrica era bastante simple y regular. En torno a la iglesia y la Torre de Ertzilla las casas se disponían en estrechas calles inclinadas que desalojaban el agua pluvial hacia el puerto. Las primeras construcciones ocuparon los mejores suelos hasta que, una vez saturados éstos, resultó obligatorio comenzar a saltar hacia otros terrenos superando ya las primitivas murallas e iniciando el primer crecimiento extramuros, casi dos siglos después de su fundación.

Mientras tanto, éstos fueron los elementos que conformaron este primitivo casco urbano.

2.1.1.1. Murallas y puerto: dos elementos que configuran la villa

Una villa costera como Bermeo, nacida en función de su puerto y cuyo crecimiento fue debido a la actividad económica derivada del mismo, no podía escapar a las características de una villa típicamente medieval.

9. "Plan Director de los Puertos de Euskadi". Departamento de Política Territorial y Transportes. Dirección de Puertos y Transportes Marítimos. 6 Vols. Gobierno Vasco, 1986.

Las murallas fueron construídas bajo el reinado de Alfonso XI en el siglo XIV. Estaban abiertas 7 puertas que constituían la salida de las principales arterias de la villa.

El diseño constituído por este recinto amurallado semejaba un gran óvalo con su centro en la actual plaza del Ayuntamiento. Las murallas no serían derruídas hasta el pasado siglo, y aún así, quedan unos de los más importantes vestigios de toda Bizkaia junto con los de Lekeitio y Orduña.

Estas, junto con la disposición de las iglesias de Santa Eufemia y Santa María de la Atalaya y la del Convento de San Francisco, configuraron la forma de la ciudad hasta su borde con el puerto y constituyeron los elementos que singularizaron la presencia del pasado en Bermeo.

Ha aparecido configurado ya el casco urbano del Bermeo antiguo, situándose sobre un emplazamiento prominente en torno al Portu Zarra (conocido también como "Chico") y dominado por la Atalaya (casco-puerto-murallas). Pero extramuros también creció esta villa portuaria, y es precisamente en la forma física de su crecimiento donde podemos apreciar la fuerte relación puerto-villa con respecto al relieve natural. Nos referimos a los aledaños del Convento de San Francisco, zona en la que se produjo el primer asentamiento extramuros. La forma de las calles y caminos de esta zona urbana ha estado determinada por el curso de los arroyos que ya conocemos y que desembocan en el Artza. El tejido urbano y la propia edificación se adaptan ambos a las laderas por las que discurren los arroyos, adoptando una configuración orgánica que contrasta con el crecimiento discontinuo y disperso, apoyado en las vías de circulación, característico de las últimas décadas, aunque ahí se sitúan San Francisco y Kurtzio, ambos arrabales del siglo XVI.

Pero el plano medieval de la villa de Bermeo no cambió apenas hasta bien entrado el siglo XVIII. Incluso habría que esperar al siglo XIX para que la trama originaria quedara cristalizada (embutida en su antigua forma amurallada) y comenzara a contrastar con unas nuevas edificaciones totalmente diferentes a las genuinas medievales. Se trataba de unos cambios derivados de las corrientes arquitectónicas decimonónicas que ya nada tenían que ver con las primitivas casas de pescadores, las casas torre, palacios y casas comerciales, etc. bermeanos de los últimos siglos de la Edad Media.

El verdadero salto constructivo y morfológico no se daría hasta el siglo XX, momento en que los cambios toman un matiz más brusco. Un casco urbano medieval que no había cambiado prácticamente nada durante siglos, sufre en unas décadas, una transformación traumática en proceso imparable.

2.1.2. Los últimos años en el crecimiento de Bermeo. Los ensanches contemporáneos.

Los últimos ensanches en Bermeo corresponden a las zonas de más reciente construcción, galopando ya sobre las laderas del monte Sollube y con una falta de organización urbanística considerable en algunas ocasiones.

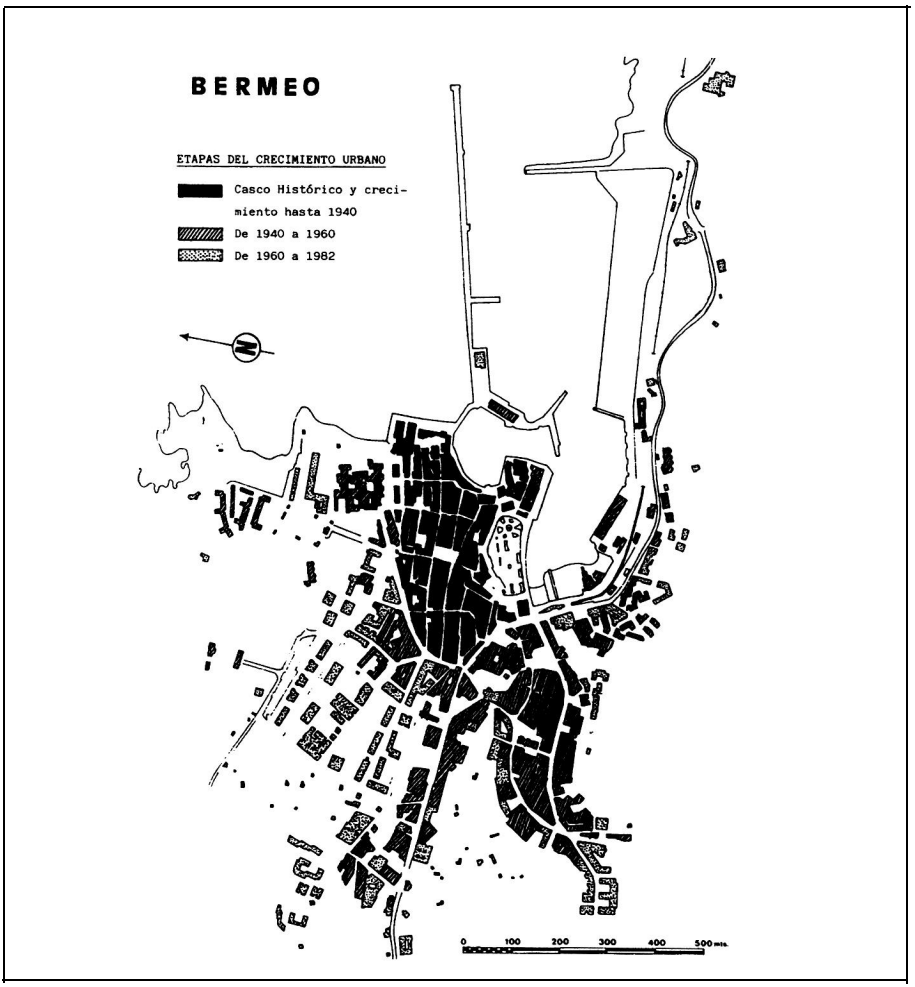
En esta fase de crecimiento contemporáneo es posible distinguir dos etapas: la primera, llevada a cabo entre 1940 y 1960, coincidente con una etapa de fuerte expansión económica de la villa; y la más reciente, entre 1960 y 1982, que acabaría de configurar el Bermeo actual.

2.1.2.1. El expansionismo de 1940 a 1960.

Como un fenómeno parejo a la situación económica, el crecimiento urbano de Bermeo se vio fuertemente impulsado gracias a la curva de tendencia positiva que comenzaba a marcar la vida de la villa.

La recuperación de postguerra será temprana y con ella la actividad pesquera (motor de la vida social y económica de Bermeo) iniciaría una etapa expansionista prácticamente imparable hasta bien avanzados los años 60.

El fenómeno tuvo una clara plasmación en el aspecto urbano: la nueva situación, convirtió a Bermeo en un foco de atracción sobre la población del entorno.



Mapa 5. Bermeo. Etapas del crecimiento urbano.

El primitivo barrio de pescadores y sus arrabales fueron insuficientes para dar cabida a los nuevos habitantes de Bermeo. Pero no se trataba sólo de construir edificios para albergar la población foránea: consecuencia de la favorable situación económica, el crecimiento de Bermeo fue también un fenómeno de crecimiento vegetativo y migratorio.

Según se puede apreciar en el plano referente a las etapas de crecimiento urbano en Bermeo, además de intensificarse la trama urbana preexistente (a base de la ocupación de solares disponibles y de la sustitución de viejos edificios por otros más modernos) la propia disposición de los ejes de comunicación viaria sirvió como salida, llegando a formar un todo con el espacio ya urbanizado.

2.1.2.2. El afianzamiento definitivo de la trama urbana: 1960-1982.

El "boom" demográfico de los años 60 se vio plasmado en una imperiosa necesidad de viviendas para satisfacer la demanda que sobre éstas ejercía la población de Bermeo.

En esta última etapa de crecimiento urbano se dio en la villa pesquera un fenómeno caracterizado por dos líneas de actuación:

La primera de ellas recurrió al relleno de los últimos suelos catalogados como urbanizables en el casco de Bermeo.

Esta actuación incidió, sin lugar a dudas, en la congestión del ya ahogado casco histórico.

La segunda opción llevaría a su conclusión final la labor de complementación de los espacios urbanizados en la etapa anterior. Es decir, se trataba de continuar el trazado urbano ya planeado, a lo largo de las vías de comunicación hacia el interior: la carretera comarcal C-6313 a Mungia por Sollube, salpicada a sus lados de una serie discontínua de viviendas-bloque.

2.1.3. El caótico crecimiento de Bermeo durante el s. XX.

El conjunto del área urbana de Bermeo puede subdividirse en tres zonas bien diferenciadas:

1.- CASCO HISTORICO, donde se concentra la mayor parte del equipamiento social-comunitario, Este hábitat sufre una grave degradación, encontrándose en la actualidad más de 600 viviendas vacías, lo que lleva a un deterioro urbano y social difícil de superar para un casco histórico.

Sus límites físicos comprenden toda la primera línea edificatoria que bordea el Portu Zarra; y hacia el Sur lo que hoy es el paseo junto a los muelles del moderno puerto; hacia el W el casco dibuja un óvalo bien diferenciado de las construcciones más modernas, limitando con la confluencia de la Avenida de Sabino Arana.

2.- ENSANCHE INDUSTRIAL-RESIDENCIAL: sufre una congestionada ocupación de su suelo, sin unos claros elementos ordenadores, como pueden ser plazas y paseos, así como algunos equipamientos. Esta zona aparece claramente limitada entre tres ejes de comunicaciones que, a la vez de constituirse en salida del tráfico rodado de Bermeo, contribuyen a la

congestión de su casco interno. Estos ejes son las carreteras de Mundaka (comarcal 6315) la que inicia la subida hacia el monte Sollube (comarcal 6313) y la local que se dirige hacia Matxitxako.

3.- BARRIO DE KURTZIO. Presenta una pésima adaptación de las edificaciones a la topografía, junto a una carencia total de equipamientos y servicios, de áreas verdes y de recreo. Se añaden los problemas de falta de elementos ordenadores y urbanizadores, por lo que es lógico pensar que el desarrollo de esta bolsa urbana cuenta con muy pocas posibilidades de mejora de calidad de vida y equipamientos.

Constituyen estas tres zonas el entramado urbano principal de la villa de Bermeo. Existen más zonas urbanizadas, por supuesto, pero corresponden ya a los últimos ensanches

II. ONDARROA Y SU ADAPTACION A UNA TOPOGRAFIA DIFICIL

1. LA VILLA DE ONDARROA Y SU PRIMER PUERTO.

1.1. Emplazamiento

Al hablar de Ondarroa, Juan Ramón de Iturriza (s. XVIII) lo hace de la siguiente manera:

> "Se halla esta villa de Ondarroa (que denota boca de arena) edificada en paraje costanero y proximidad del occeano Cantabrico á la parte izquierda del brazo de mar á distanciade diez leguas de la Villa de Bilbao, dos pequeñas de la de Lekeitio, y una de la de Motrico en la N. Provincia de Guipuzcoa. Confinada por el oriente, sud, y occidente con los términos de la Anteiglesia de Berriatúa en cuio terreno se pobló y por el Setentrion con la costa de mar: consta su vecindario de 84 fogueras y tiene el undécimo voto y asiento en juntas generales de Guernica".[10]

El río Artibai es el elemento que determina la forma de Ondarroa. Cerca de su desembocadura forma una serie de pequeños meandros, propios de una ría de sus características, que han ido configurando las orillas. En el último recodo, en la margen izquierda se asentó el núcleo de población, utilizando la ría como puerto, por su situación protegida. La bahía, de forma semicircular, pudo acoger al importante puerto que es hoy Ondarroa y respetar al máximo las trazas definidas por la naturaleza.

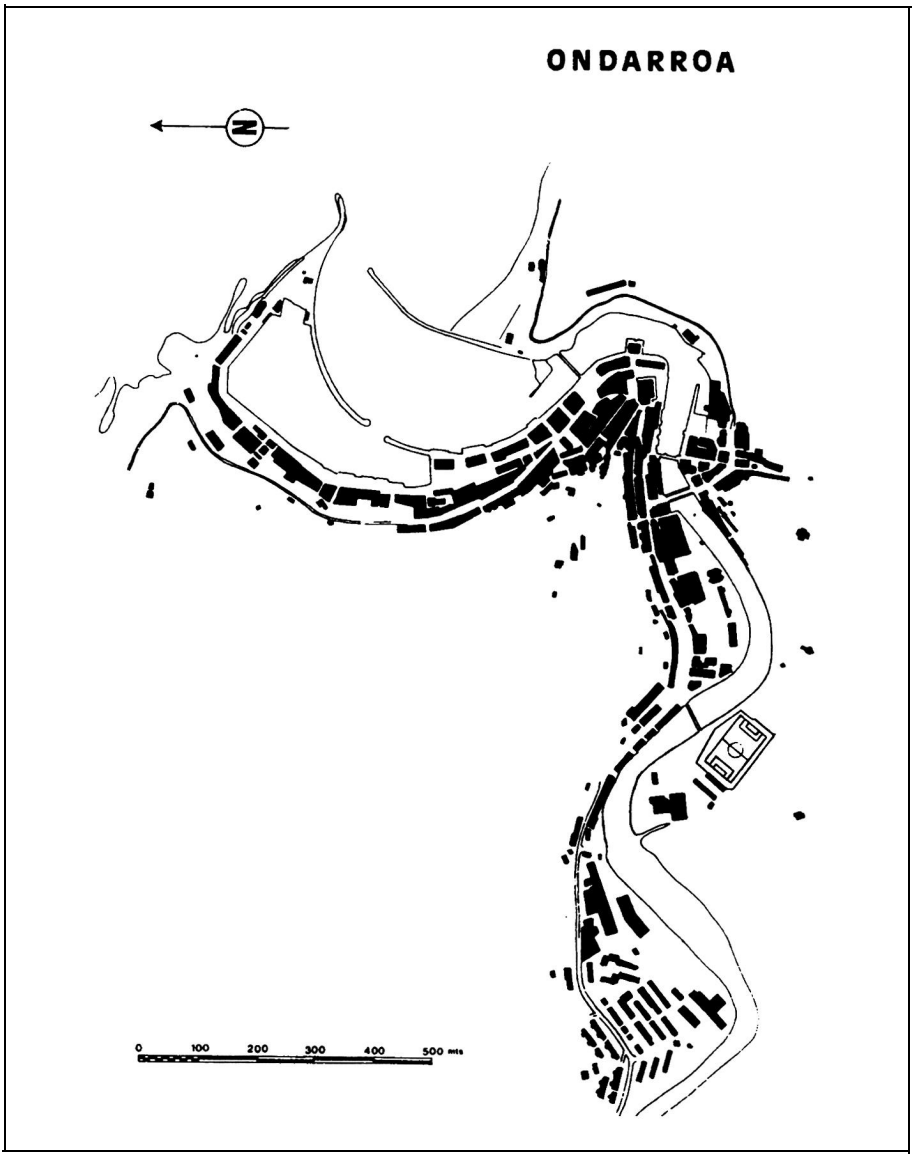
Ondarroa es, pues, un claro ejemplo de asentamiento perfectamente adaptado al terreno, constituyendo a la vez un conjunto de gran belleza, con una playa al final de la orilla derecha de la ría y otra muy cerca, la de Saturrarán, aunque ya de jurisdicción guipuzcoana.

1.2. Devenir cronològico de la villa

Hacia los siglos XI y XII, cuando comienza a darse el doble proceso de colonización de costas y valles junto al aprovechamiento del mar y de la fuerza hidráulica, aparecen ciertos asentamientos costeros entre los que podemos situar a Ondarroa.

10. ITURRIZA Y ZABALA. Juan Ramón de. Op. Cit. pg. 276

Cuando el fenómeno urbano se extiende por nuestra tierra estamos ya en el siglo XIV. De esta realidad urbana es posible extraer las razones por las que fueron fundadas las villas: En Bizkaia en general, la concentración urbana creó la industria y el comercio, pero a la vez, el recinto amurallado ofrecía una defensa frente a los banderizos y pueblos vecinos que veían con codicia el nacer de la vida comercial. Incluídos en estas líneas pueden considerarse los casos de villas de origen medieval que estudiamos.



Mapa 6. Plano general de la forma del casco urbano de Ondarroa.

También por ello, el carácter defensivo de Ondarroa es explícito, aunque su carácter comercial queda también reflejado en que otras zonas alejadas debían quedar dentro de su jurisdicción, para poder realizar mercados.

Por fin llega la fundación de villa en Ondarroa. Es el año 1327 en que Doña María Díaz de Haro la Buena, viuda del Infante Don Juan y Señora de Vizcaya dio privilegio en Estella el 28 de septiembre de aquel año, otorgando el Fuero de Logroño y título de Villa al asentamiento de la puebla de Ondarroa. Este hecho fue confirmado por Juan Nuñez de Lara y María su mujer, Señores de Vizcaya, en 1335, concediendo, además, la Prebostada por 10 años para que la villa fuera cercada de muros y para subsanar las pérdidas que había ocasionado la llegada a Bizkaia del rey Alfonso XI.

En esta concesión del Fuero de Logroño a Ondarroa se hacen varias menciones a ciertas obligaciones de Ondarroa respecto a Bermeo, como villa ésta fundada con anterioridad. El documento comienza así:

> "Conoscida cosa sea a todos los homes que este previllejio vieren como yo doña Maria mujer que fui del Infante don Juan, é Señora de Vizcaya fago merced a bos los pobladores de Ondarroa de estos fueros como aqui son escritos....."[11]

El documento sigue el mismo esquema que para el caso de Bermeo en lo que a obligaciones y privilegios se refiere. En cuanto a la delimitación territorial, vemos cómo se hace referencia, por vez primera, a términos que tengan relación con el lenguaje marítimo al hacer alusión al arco de costa:

> "Es estos terminos han estos pobladores de Ondarroa por nombre: de Amallogana fasta el Sel de Arranoeta, é dende a Meslaconchaga, é dende á Hoar de suso, é dende a Arechederraga, é dende á Legarreluz é dende a Aguila, é dende a la piedra ferpujarra, é dende al bado de Aleguren, é dende al pedregal de Chopitea, é dende a la punta de la pieza de Arechurra, é al rio de Mandioarraen fasta el puerto de Sausatan por do se parte con Lequeitio;....."[12]

La población de Ondarroa, mientras tanto, experimentaba un contínuo crecimiento. Desde el núcleo originario (caseríos que envolvían el solar de la casa-torre de Aranzibia, aguas arriba del Artibai; esto era el núcleo de la actual Berriatua), la villa comenzó a organizarse en calles y cantones a lo largo del último meandro del río, urbanizándose con tres calles paralelas (Goienkale, Erdikokale y Barrenkale) y con una plaza en el centro.

Cuando el desplazamiento del centro hacia la costa parecía ya imparable, el proceso sufrió un serio revés con el incendio de 1463. La solución no llegó hasta que los edificios comenzaron a construirse de piedra. Tras los incendios las villas quedaron despobladas y los Señores de Vizcaya tuvieron que recurrir a la concesión de nuevas exenciones y privilegios hasta finales del siglo XV.

En esta época, hacia 1480, comenzó a construirse la iglesia parroquial de Santa María, que cimentada sobre roca se levantaba sobre grandes arcos en su lado sur y oriental. Esta iglesia, junto con el puerto viejo a sus pies y el puente gótico (primero de madera y desde 1740 de piedra), constituyen la imagen tradicional de Ondarroa.

---

11. IBIDEM. pág. 247

12. Ibidem. pág. 249.

Con el nuevo empuje que experimentó la economía en el siglo XV, la actividad pesquera se vio relanzada en Ondarroa. Los astilleros esparcieron sus instalaciones por toda la costa; se regían por la unión de las villas con las anteiglesias vecinas, pues las villas necesitaban la madera de los bosques de las anteiglesias para construir sus barcos, lo cual no impedía serios enfrentamientos entre ellos.

La fisonomía de Ondarroa comienza a transformarse: la desembocadura del Artibai se irá rellenando y el puerto cambiará, manteniendo, eso sí, sus astilleros a la otra orilla del río, frente a la iglesia. Precisamente por este proceso de relleno algunas pequeñas poblaciones marineras acabaron desapareciendo.

1.3. Puerto original condicionado por el curso del rio Artibai. Un puerto en ría.

Fue Don Juan Nuñez de Lara quien en 1335, al confirmar el privilegio del villazgo, valoró en su justa medida el papel que el puerto cumplía en Ondarroa y la actividad económica que éste generaba. Autorizó entonces a su Regimiento a que percibiese 5 dineros por cada nave que pasase bajo el puente de madera que había construído "sobre el brazo de mar que entraba en su jurisdicción". Este mismo privilegio contenía otra cláusula marina, que recogerían todas las confirmaciones posteriores de los reyes castellanos hasta Felipe II: se concedió la exclusiva de carga y descarga de mercaderías en la villa, en el canal de Amallo.

El puerto de Ondarroa, el primitivo situado en el último recodo formado por el río Artibai antes de su desembocadura, no fue siempre tan angosto y encauzado como pudiera parecer. Como su propia etimología alude -cierta o no- Ondarroa quiere decir "boca de arena"[13]. Aunque su iglesia parroquial está cimentada sobre suelo de roca en una ribera rocosa, intermareal, el puerto, más bien interior, dependía de las avalanchas de arena y depósitos que el río arrastraba hasta su desembocadura.

Ha quedado claro que el primitivo puerto de Ondarroa no era un puerto situado en la costa, abierto al mar, sino un acondicionamiento de un recodo del río Artibai, bien aprovechado para varar embarcaciones y repararlas en los cercanos astilleros; un puerto en ría. Puede recordarse sin dificultad una de las imágenes más tradicionales de Ondarroa: un primer plano de su iglesia parroquial en cuya parte inferior de los cimientos todavía podían apreciarse las argollas donde se amarraban las embarcaciones.

En el siglo XVII el puerto de Ondarroa era muy poco acogedor: los vientos del N, NW y NE trasladaban la barra de arena, imposible de franquear por los barcos.

Lo que constituía el verdadero puerto de Ondarroa era el puente. Iturriza apunta que el puente tenía unas argollas donde se amarraban las embarcaciones mercantiles, venaqueras y chalupas. Este puente fue durante varios siglos de madera, pero el Regimiento, en su sesión del 24 de julio de 1689 pensó en hacerlo de piedra ya que el de madera era destruído en cada avenida de aguas. Existía un problema más complicado aún: la villa estaba obligada a acudir a por agua a la otra orilla del río porque en ésta no tenía; y no se podía acceder si el puente de madera quedaba destruído en algún aguaducho. No sabemos la fecha exacta de la primera construcción del puente; sólo es posible señalar que fue a lo

13. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO. Op. Cit.

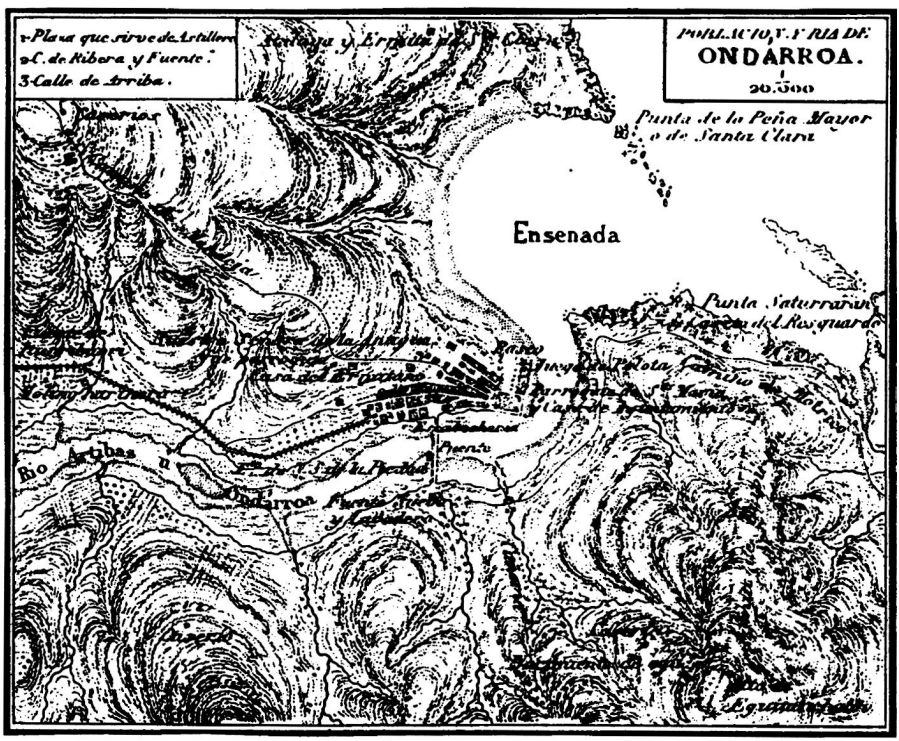
largo del siglo XVII, pues al comenzar el s. XVIII un documento menciona que este puente debe ser reparado.

Pero ni el puente con sus argollas ni las lengüetas que se clavaban verticalmente en el cauce del río para que las embarcaciones atracaran, podían llenar las mínimas aspiraciones de los ondarreses. La arena entraba en grandes cantidades con las mareas, reduciendo la superficie aprovechable del curso fluvial.

Fue preciso llegar a la segunda mitad del siglo XIX para que se iniciara una obra de verdadera eficacia. La inexperiencia y falta de formación jugó de nuevo su papel y no se comenzaron las obras construyendo los necesarios muelles; así, los arenales permanecieron.

Iniciadas las obras de canalización ya no se podían detener y el puerto de Ondarroa, el primitivo puerto interior que aprovechaba un meandro del río Artibai para su instalación, comenzaba a tomar aires de modernidad para pasar a ser en unas décadas el gran puerto exterior que hoy conocemos.

El plano de la villa que aquí presentamos pertenece a la Colección de Coello, de 1857. Siguiendo nuestras descripciones anteriores podemos observar cómo, efectivamente, el casco urbano ondarrés se encuentra ubicado en el último recodo de la ría del Artibai.



Mapa 7 Plano de Coello. Ondarroa 1857

Gracias al relieve sugerido por las curvas de nivel adivinamos una topografía difícil, con fuertes desniveles hasta la misma línea marítima. Por ello, el escaso número de edificios se apiñan en la orilla y cerca del único puente existente en aquellas fechas,

En la gran ensenada sólo había arenales y aún no se aprovechaba el plano de agua para varada de barcos ni descarga de pesca de una manera regular. Era pues, el puerto de Ondarroa, un puerto en ría, cerca de los antiguos astilleros e incómodo para la circulación de los pesqueros; éstos sólo podían ser amarrados en las grandes argollas colocadas en los cimientos mismos de su antigua iglesia parroquial.

En 1861 se acordó la continuación del primer muelle, desde el Puente Viejo hasta las arenas del exterior. Tras esta obra, Ondarroa ya tenía un trozo de muelle estable y un tramo de río canalizado. En 1866 se quiso acercar el muelle hacia la lonja de pescado. Con ello se logró la contención de arenas en la orilla izquierda, a la vez que se facilitarían las operaciones de embarque y desembarque. La entrada de arenas seguía igual y, por lo tanto, la mejora portuaria había sido escasamente apreciable. Para lograr este objetivo se encomendó un estudio al técnico Amadeo de Lázaro, quien proyectó en 1862 un muro desviaolas. Tenemos pocas referencias de esta obra, pero sí sabemos que en 1864 el ingeniero Lafarga tuvo que hacer importantes reformas en aquél por falta de talud.

Las obras iban a seguir un ritmo continuado, desde luego, pero el puerto de Ondarroa, casi como hoy lo conocemos, estaba ya conformado. Se ha ampliado de una forma considerable; en cambio, su forma apenas ha sufrido variaciones a lo largo de los años. Ello es debido a la dificultad que el terreno ha impuesto siempre, contribuyendo a definir una imagen del puerto excesivamente densificada.

A pesar de todo, Ondarroa no había encontrado aún su puerto y debía seguir buscándolo a base de grandes obras de abrigo y transformación en la distribución del varadero de sus barcos. Esta larga marcha hasta llegar al puerto definitivo no la hemos podido ver más que desde hace unas décadas; proceso muy largo si tenemos en cuenta la dilatada existencia de este puerto.

2. ONDARROA Y SU MORFOLOGIA URBANA

2.1. Evolución de su trama urbana

2.1.1. Su origen

La villa pesquera de Ondarroa seguiría unos derroteros muy parecidos al caso de Bermeo. Se asentó sobre el estuario del Artibai y, fundada en el siglo XIV, la línea de su iglesia de Santa María, sus primitivos muelles y su puente de arco apuntado, forman uno de los conjuntos más conocidos de la arquitectura vasca y se han constituído en sus elementos caracterizadores.

El casco histórico de Ondarroa tampoco sufre grandes transformaciones en varios siglos. El núcleo urbano medieval apareció tan definido desde sus orígenes que su afianzamiento logró dotar de una gran personalidad al primitivo barrio de pescadores.

Como ocurriría también en Bermeo, los primeros arrabales fueron poblados por los pescadores que buscaban en su asentamiento una serie de condiciones que facilitaran sus tareas pesqueras. Pero también aparecería el mismo problema de siempre: las dificultades topográficas. En el caso de Ondarroa aparecen quizá más marcadas e imprimen al crecimiento urbano unos rasgos perfectamente definidos.

El núcleo originario de Ondarroa se formó en torno al último meandro del río Artibai, en la orilla de depósitos sedimentarios. La villa sólo disponía de un puente para el paso de una orilla a otra; en la margen izquierda del río, junto al puente, se situaba la escabechería. Los elementos de servicio pesquero se fundían, así, con el resto de la trama urbana, constituída por abundantes y pequeñas viviendas de pescadores, apiñadas unas junto a otras, como en un rosario de llamativo color.

En un principio no fue imprescindible remontar las laderas montañosas, puesto que el espacio disponible para la expansión urbana era lo suficientemente amplio, permitiendo un asentamiento sin ahogo. Poco a poco se fueron cubriendo los arenales de la ensenada, ganando terreno al mar y conformando la ya tan característica media circunferencia que distingue el puerto de Ondarroa. El relieve no era llano, por lo que la diferencia de nivel se fue acentuando; se crearon así una serie de desniveles, muy típicos de Ondarroa, en la que para acceder de una calle a otra, desde las laderas más altas, son necesarias numerosas escaleras que las unen a través de estrechos cantones.

2.1.2. El caso especial de Ondarroa en sus ensanches contemporáneos

Mientras que Bermeo ha gozado de relativa facilidad en su expansión urbana, Ondarroa sólo ha encontrado trabas de índole física a su crecimiento. Su expansión se ha visto frenada de forma drástica. Lo único que se ha conseguido así es un casco urbano muy congestionado hoy en día, edificado en altura y remontando las laderas montañosas de alrededor, provocando una visible desconexión entre unos barrios y otros de la misma villa.

Los primeros ensanches extralimitados de la villa medieval no remontaron totalmente las laderas sino que vieron una salida más fácil siguiendo la orilla izquierda del Artibai tanto hacia la costa como aguas arriba.

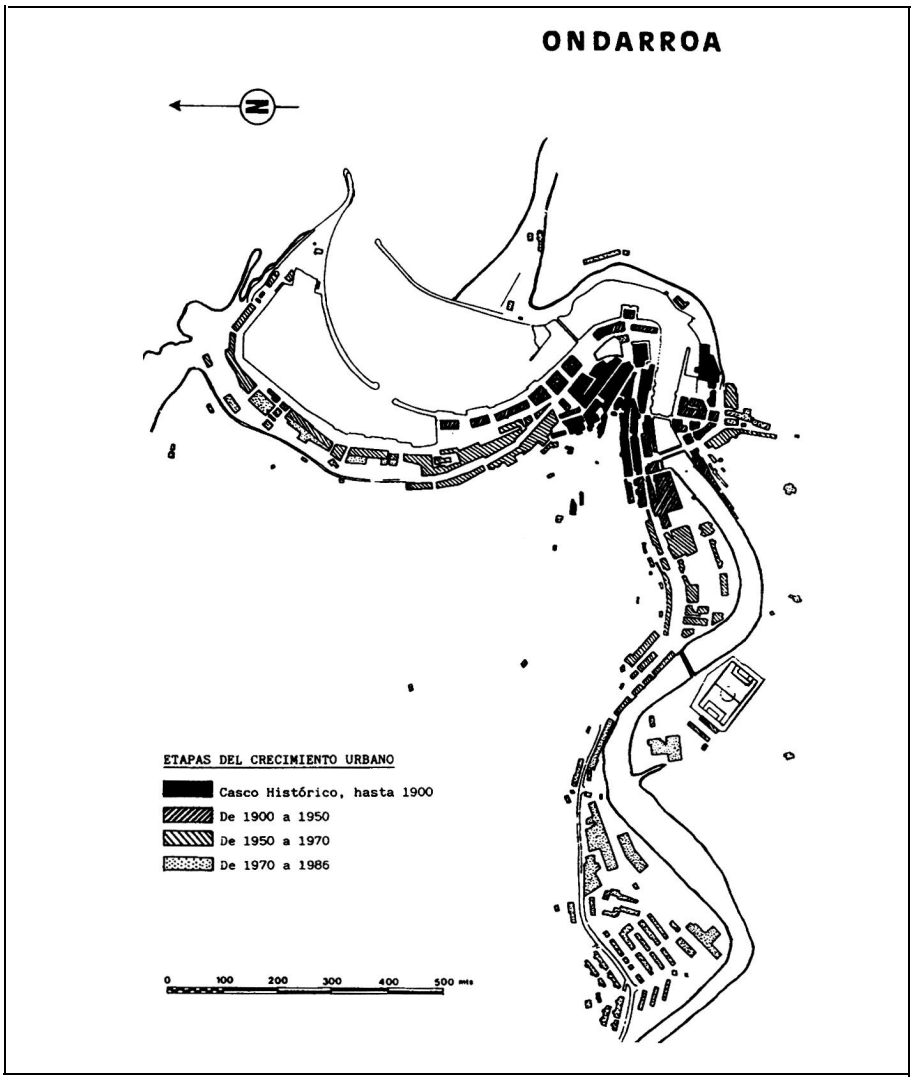
Tendría que llegar el final del siglo XIX y los albores del s. XX para que las edificaciones se decidieran a saltar al otro lado del río. Aquí ya existían algunas instalaciones de astilleros y la ermita de la Piedad (s. XVII) y a ellos se añadieron edificios dedicados a actividades derivadas de la pesca como fábricas conserveras y viviendas de obreros y pescadores. Con ello, el entorno del puente viejo quedaba ya urbanizado.

La congestión edificatoria, consecuencia de lo anterior, es otra de sus característicasla única solución ha sido trepar las laderas montañosas y escalonar los edificios con lo que la imagen que Ondarroa presenta es de construcción en vertical, con algunas zonas de muy difícil acceso y complicado tránsito interno.

Los ensanches contemporáneos de Ondarroa son los considerados a partir de los años 60-70, en que la forma de flecha del casco urbano aparece ya claramente.

Hacia el Norte, la parte correspondiente a la zona portuaria, poco ha podido crecer en los últimos años. Tan sólo en la parte baja se han acabado de consolidar las instalaciones

de servicio al puerto. Por encima de estas instalaciones discurre, tortuosa, la carretera comarcal C-6212 hacia Lekeitio, bordeando literalmente la costa. En la zona intermedia lograron instalarse nuevos edificios, a manera de bloques colgantes sobre el puerto. Hacia el extremo opuesto, en dirección de la carretera de Markina C-6213, fue donde continuó el ensanche contemporáneo de la villa ondarresa. El problema de los grandes desniveles era el mismo. Esto desembocó en la adopción de una serie de medidas tajantes para obtener el crecimiento deseado: una serie de terrenos fueron ganados al lecho del río Artibai, en torno a la iglesia, a través de rellenos y suelos voladizos que permitieron el ensanchamiento de las calles a la vez que facilitaron la existencia de una vía para el tránsito rodado



Mapa 8. Ondarroa. Etapas del crecimiento urbano

Por otra parte, se inició también a partir de los años setenta la construcción de nuevos edificios hacia los barrios de Zaldupe y, últimamente, hacia Kamiñaspi. Se trata de bloques rectangulares y uniformes, sin ninguna calidad estética y, sobre todo, sin un ordenamiento urbanístico aceptable. Las fuertes pendientes obligaron a que las nuevas construcciones remontaran las laderas en muy poco espacio.

Ante estas circunstancias, y en diferentes condiciones, el planeamiento urbanístico sobre Ondarroa adoptó la decisión de cruzar el río Artibai, al otro lado del puente viejo y en torno a los antiguos astilleros. Se trata de un joven barrio situado en torno a una vía de comunicación: en este caso la carretera que lleva desde Ondarroa hasta el guipuzcoano municipio de Mutriku. Es un terreno llano, pero las casas se hallan ciertamente aisladas, puesto que sólo existe otro puente de tráfico rodado muy cercano al viejo puente ojival.

De esta manera Ondarroa vio consolidada su imagen urbana, una imagen que, por muy dificultosa que resulte, no puede ser ya cambiada, ya que el medio físico se ha interpuesto entre la villa y su necesidad de expansión.

III. LEKEITIO, UN MODELO EXCLUSIVO DE TRAMA URBANA

1. LEKEITIO: VILLA PESQUERA CON ENTIDAD PROPIA

1.1. Emplazamiento sobre una topografía caprichosa

El núcleo urbano de la villa está emplazado en la desembocadura del río Lea, en un valle sumergido.

Se sitúa entre las laderas del monte Otoyo y la desembocadura del Lea. Entre ambos se encuentra el monte Lumentxa, conocido también como Calvario, al pie del cual se originó el primer asentamiento histórico de población.

La topografía influyó decisivamente en la configuración morfológica del casco urbano y de su puerto. Este último estuvo primero situado junto a la desembocadura del Lea, pero cuando se convirtió en un lugar impracticable por los arenales acumulados, se trasladó al casco urbano, en un extremo del arenal que se extendía desde la iglesia hasta la costa.

Quizá sea Lekeitio el ejemplo más claro de cómo la topografía ha condicionado la forma de nacimiento y crecimiento de un asentamiento urbano y, en nuestro caso, de su puerto. Así, según el relieve, se distinguen dos zonas en el casco viejo medieval de la villa, dependiendo de su ubicación y adaptación al terreno. La primera se dispone en una pequeña colina de la ladera del Lumentxa, adaptándose perfectamente a su topografía. La segunda se extiende hacia el Norte, sobre un terreno más plano, frente al antiguo arenal y al puerto, siguiendo una forma más racional, con calles ortogonales. Entre ambas zonas se sitúan la iglesia y su plaza.

1.2. Primeras noticias sobre un asentamiento humano en Lekeitio

Los hallazgos prehistóricos en las cuevas de Lumentxa prueban la antigüedad de los primeros pobladores de la zona. Los asentamientos prehistóricos tuvieron cierta continua-

ción de forma que el hombre habitó ininterrumpidamente este área costera. Por otra parte, el camino descubierto hace unos años que atraviesa Lekeitio, entre Otoyo y Lumentxa, nos habla de la posibilidad de la existencia de una antiquísima ruta de pastores.

Juan Ramón Iturriza[14] nos refiere una curiosa teoría sobre los asentamientos más primitivos de la zona. Según este autor, la población de Lekeitio ya estaba asentada en el siglo VIII, por tres razones:

La primera, por haberse aparecido en aquel mismo siglo en la playa y sobre un espino la imagen de Nuestra Señora de la Antigua, a quien está dedicada la iglesia parroquial;

La segunda, por haberse fundado en el mismo siglo y en tiempos del rey Don Pelayo, la casa solar de Ondarra, que se tenía por la más antigua en Lekeitio;

La tercera, por haber sido la parroquia de Santa María, "así bien de los dueños de las casas solares, y labradoriegas de los Señores de Vizcaya, que poblaron las citadas repúblicas de Mendexa, Izpazter, y la de Amoroto en el citado siglo octabo, y los dos siguientes, y se segregaron de ella el año 1519 á causa de haber edificado en sus Heremitorios Parroauias Sacramentales".

Sea o no cierto lo que acabamos de referir, el hecho de que Lekeitio existía ya como asentamiento urbano (o por lo menos poblacional) para estas fechas es una cosa que podemos afirmar. Si este primitivo núcleo seguía creciendo, no hacía falta más que esperar a que los Señores de Vizcaya le otorgaran el título de villa, realidad que no tardó en llegar.

1.3. Fundación de la villa de Lekeitio

Cuenta la leyenda que cuando la Virgen de la Antigua se apareció en la playa en el siglo VIII, expresó su deseo de que allí se estableciera una villa y su puerto. El primitivo asentamiento ya existía, pero parece ser que fue precisamente el puerto el que dio lugar a la existencia de la villa como tal.

Habría que esperar, sin embargo, hasta 1325 para que la Señora de Vizcaya, María Díaz de Haro, otorgara la Carta Fundacional de Lekeitio como villa y el Fuero de Logroño. Igual que en los casos analizados anteriormente, no se hicieron claras referencias al puerto o al mar más que para fijar los límites jurisdiccionales. Veamos ésto reflejado en el siguiente fragmento de otorgamiento del Fuero de Logroño a la villa de Lekeitio:

"Et estos terminos han los pobladores de Lekeitio; del un cabo fasta Arrexucando, é dende al borto de Ateguren, é dende a Idoyeta, é de Idoyeta á cima de Igoz; é del otro cabo al rio de Manchoaren fasta el puerto de Sausatan por do se parte con Amallo, é con Ondarroa; é del otro cabo de Igoz fasta la mar, é de Leya fasta la mar, é de la Iglesia de San Pedro de Bedarona dende fasta Arrileunaga; lo que yo he sacado que tengo en mi los mis Monteros de Amoredo, é todos los mis Labradores, tambien los Labradores de Santa Maria de Lequeitio como los otros; é el quincio de pescado que me den ansi como me dan los de Bermeo, é do al Concejo de la Villa de Lequeitio la guarda de los montes de los terminos, é mando é defiendo que ningun prestamero, nin Merino non faga boz, ni demanda, nin embargo ninguno en razón de la guarda, nin por otra razon ninguna"[15]

14. ITURRIZA Y ZABALA, Juan Ramón de. Op. Cit. pg. 271.

15. ITURRIZA Y ZABALA, Juan Ramón de. Op. cit. pág. 240.

Hemos vuelto a ver la referencia al mar como límite territorial y administrativo y en este caso se nos ha presentado como el negativo del texto de Ondarroa. Sin embargo, aparece un nuevo dato hasta ahora no referido en los textos que manejamos, Estamos hablando de los pagos en pescado que deben hacer los pobladores de Lekeitio y Bermeo (suponemos que también los de Ondarroa) a la fundadora de la villa y Señora de Bizkaia. Esto deja reflejar o suponer la existencia de una actividad pesquera extractiva lo suficientemente desarrollada como para proporcionar beneficios tanto a los pobladores de la villa como al Señor de Bizkaia. Nos encontramos, pues, ante el testimonio implícito de la existencia de un puerto, de una siquiera pequeña flota y una actividad pesquera bien clara.

En la confirmación del villazgo que Alfonso XI otorgó en 1334, se dio también el permiso para que se levantaran murallas que cercaran el recinto urbano con el fin de protegerlo. En este recinto amurallado (de seis pies de espesor) se abrirían cinco puertas: Atea (Nuestra Señora de la Esperanza), Elizatea, Arranegi (Nuestra Señora del Buen Viaje), Zumatzeta y Apalloa.

Estas no parecen ser las primeras murallas que tuvo Lekeitio; según algunos hallazgos puede pensarse que Lekeitio ya estuviera amurallado con anterioridad (el núcleo sur, el Campillo).

Quedó así configurado el núcleo histórico de la villa lekeitiarra: a orillas del mar, en la desembocadura del río Lea y bien arropado por la topografía que le protegía de las inclemencias de los vientos del Norte. Este núcleo gozó de una considerable extensión desde sus orígenes, lo que le permitió contener en su recinto los crecimientos habidos a lo largo de la Historia hasta casi finales del siglo pasado, época en la que ya empezaron a desarrollarse los arrabales anteriormente existentes: Atea, Arranegi,...).

La villa de Lekeitio, medieval en su origen y morfología, no podía escapar a las catástrofes típicas de la época: los incendios. Estos graves accidentes que se repitieron en las villas de Bermeo y Ondarroa, afectaron también a Lekeitio. Se debieron tomar medidas para evitarlos. A comienzos del siglo XV Lekeitio era la villa más poblada del Señorío, pudiendo mantener 60 barcos, tripulados cada uno por 20 marineros, La pesca se había constituído en actividad económica floreciente, otorgando a Lekeitio una preponderancia dentro del Señorío de Vizcaya que le permitía pugnar con Bermeo y Ondarroa.

Al discurrir del tiempo, la villa de Lekeitio evolucionó y muy pronto el primitivo casco urbano se vio rebasado con un gran número de nuevas edificaciones. La distribución de éstas manifestaba claramente los motivos de su crecimiento: la población se establecía a lo largo del camino, lo cual indica la existencia de un tráfico hacia el interior.

1.4. Elementos configurantes

En 1735 Lekeitio estaba constituído por unas 325 casas con más de 480 familias según las fogueraciones de la época.

La descripción de la villa en aquellas fechas es la siguiente:

"La planta es irregular, pues por ser sitio montuoso y peñascal no se trazan con facilidad las callescon derechura.

Desde el Santo Cristo del Portal o Portale Zarra en el arrabal de Atea, sigue la calle Atea medianamente poblada hasta la muralla y Portal de Nuestra Señora de la Esperanza; la calle Atea que desde aquí llega hasta el pozo llamado Zinguizango, poblado por ambas partes (se refiera a la actual calle Tendería o Goikokale); Gamarrekokalea, entre este pozo y la plazuela de Guzurmendia (correspondería esta encrucijada de donde parten actualmente las calles Arranegi y Uribarren); calle de San Nicolás Tolentino, desde la plaza de Guzurmendi hasta el Portal de San Nicolás o Piparrenportalea (hoy primer tercio de la calle Arranegi, hasta la entrada de Monseñor Azpiri); la calle Arranegi, desde la puerta de San Nicolás Tolentino hasta el de Nuestra Señora del Buen Viaje; estas dos últimas muy pobladas por ambas partes. La plazuela se llamaba Arranegikozabala. Desde el portal de Nuestra Señora del Buen Viaje comienza el barrio o arrabal de Arranegi, y en medio de ésta y a su derecha está el Kai, donde se quedan las chalupas y barquichuelos. Se halla también en ella la lonja de San Pedro, donde se vende el pescado. Desde el final del arrabal, (hoy calle de Ezpeleta), se va a la Atalaya, donde está la ermita de San Juan.
También hay otras calles. Debajo de la de Atea y paralela a ella, está la de Beaskokalea; junto al pozo de remate de la calle Atea, hay un recuesto para el barrio llamado antes Uriarte (ahora Campillo, y el recuesto, calle de Valentín Berriochoa); al remate de la plazuela para la izquierda, la calle de la Compañía de Jesús, y hacia el barrio de Apalloa, la calle Apalloa; entre las huertas de Apalloa y el Portal del mismo nombre, la calle de Igualdegi; de la plaza de Guzurmendi hacia la iglesia parroquial, la calle de Uribarri (hoy Monseñor Azpiri), Inchaurrondo, Achabal, Vergara y Zaldunkale (posiblemente la actual Narea). Debajo del mentidero, está la Plaza Mayor, y guarneciéndola del mar, una muralla de piedra labrada, con asientos y troneras para la artillería."[16]

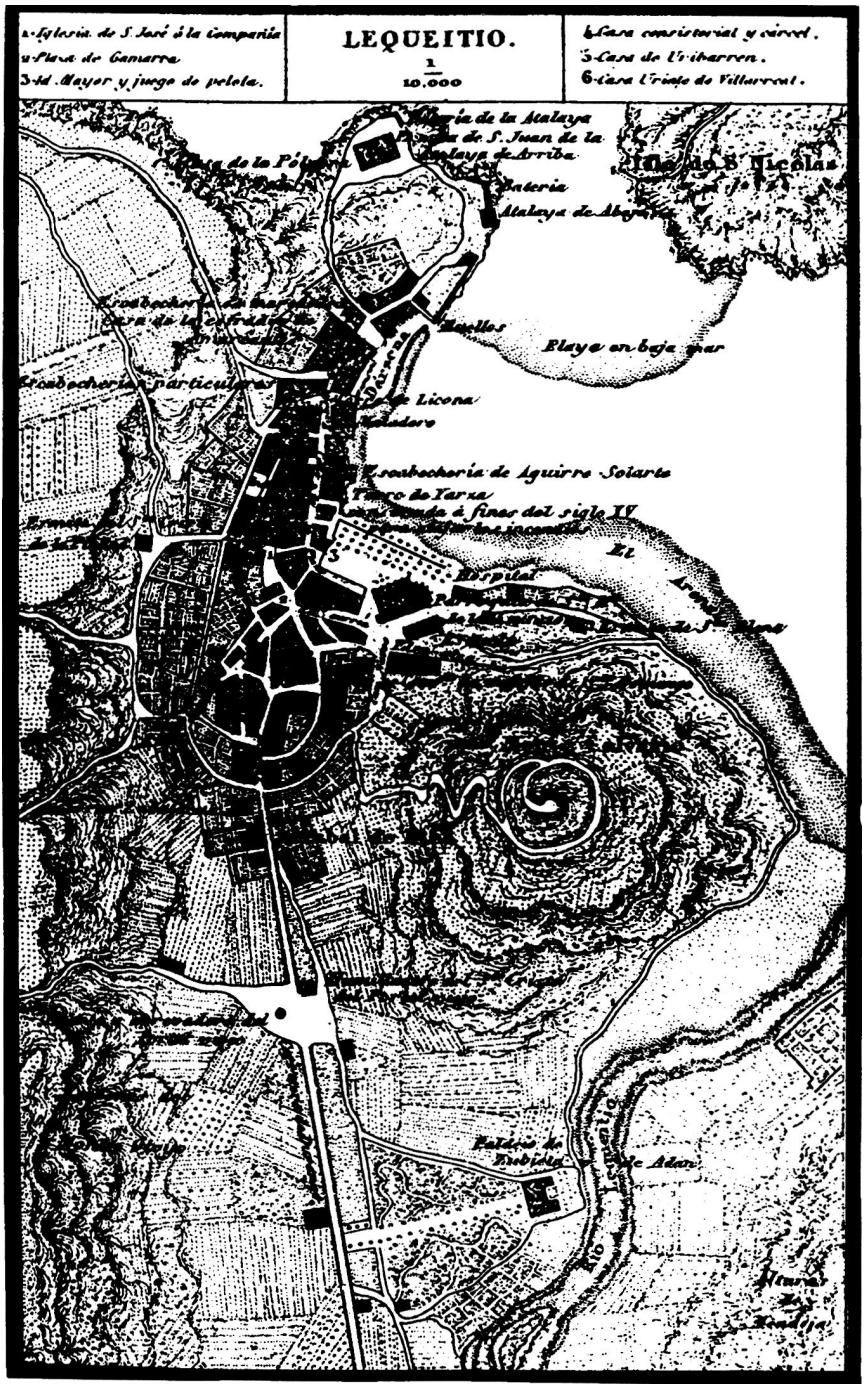
Esta descripción es mucho más apreciable en el plano de Coello de 1857). El plano actual guarda este mismo diseño, con las lógicas evoluciones posteriores al origen. La primitiva villa de Lekeitio aparece configurada con un valor propio, mantenido incluso en la actualidad; la imagen que hoy nos ofrece el casco antiguo presenta un predominio rotundo de la forma como un concepto esencial.

Este predominio de la forma podría entenderse a través de diversas unidades morfológicas que hemos ido obervando. La primera de ellas serían las murallas y sus puertas. A pesar de haber desaparecido prácticamente de la realidad formal de la villa, continúan patentes puesto que se plasman en la propia delimitación del casco antiguo, en los accesos a éste e incluso en los límites todavía nítidos de lo que fue el núcleo histórico y los posteriores ensanches. Es, en definitiva, una manera de articular la vida urbana.

El segundo elemento es la misma organización interna del recinto amurallado, donde confluían todos los caminos que a Lekeitio llegaban. Los antiguos caminos que llevaban, por ejemplo desde Markina a Mendexa se mantienen definidos en la trama urbana actual.

La tercera unidad viene representada por la estrecha relación que aún mantienen la iglesia de Santa María y el espacio público abierto a su alrededor. Ha podido observarse antes cómo este espacio servía de nexo de unión entre los distintos núcleos de la primitiva villa lekeitiarra. Se constituyó, entonces, como un centro neurálgico de la forma de vida de siglos pasados. Pero en nuestros días mantiene esa personalidad única que ha sabido atraerse los espacios urbanos más cualificados de Lekeitio.

16. OCAMICA Y GOITISOLO, Francisco de. "La villa de Lekeitio. Ensayo histórico". Publ. Exma. Diputación de Vizcaya. 1965.



Mapa 9. Plano de Coello de Lekeitio. 1857.

En suma, podemos decir que el esquema general de organización de la villa de Lekeitio se sale de lo común, ya que no es fiel a la organización medieval en tres calles, desembocando en la iglesia, etc. Esto ha sido así por la obligatoria adaptación de las edificaciones al medio natural con que se encontraron. Ahora bien, los personajes encargados de la planificación de aquella villa supieron racionalizar las dificultades y lograron con ello una retícula bastante ordenada. Es curioso el contraste que ofrece este casco medieval con las modernas edificaciones de nuestro siglo. Si por planificación urbana cabe entender el trazado, parcelación, construcción y urbanización de una determinada zona, este casco es el único área de Lekeitio que responde a dichas características. El crecimiento extramuros y los arrables y ensanches decimonónicos fueron el origen del relativo caos que sufre tan hermosa villa en nuestros días.

Señalar, por último, la también relativa buena fortuna que ha tenido Lekeitio, pues las nuevas edificaciones no invadieron la primera línea de costa de la trama urbana, pudiéndose apreciar todavía hoy la morfología de unas edificaciones que denotan por sí mismas la forma de vida de la villa: Lekeitio vivió durante siglos de su actividad pesquera, comercial, etc.

1.5. Un refugio natural: Origen del puerto de Lekeitio

Antiguamente, el puerto era un verdadero refugio natural a cuyo amparo se recogían las embarcaciones, sobre todo en época estival, ya que con la llegada del invierno se guarecían en los muelles de la Magdalena, más abrigados. Durante la bajamar este puerto quedaba casi en seco por lo que la descarga de pescado resultaba bastante dificultosa.

1.5.1. Desarrollo de las obras del puerto

La primera referencia a muelles data de 1468, cuando el Concejo arrendó todos los derechos de nasaje (mollaje) de naves y carabelas, a Ochoa Sanchez de Mendiola, por un plazo de cinco años, con la condición de que fabricase un muelle nuevo de cal y canto, que ya estaba empezado (el muelle viejo o Naza Zarra), obligándose el Regimiento, por su parte, a que diera la cal necesaria para la obra. Parece, sin embargo, que ya existían unos primitivos muelles en la zona de la desembocadura del río, puesto que algunos documentos de finales del s. XIV (de las Ordenanzas de la Cofradía) hablan de la disposición de que 2/3 partes del producto de la venta de las lenguas de ballena que matasen los marineros de Lekeitio fuera dedicado a la reposición de esos muelles.

Resulta difícil situar tanto éstos como los de mediados del siglo XV. Sólo disponemos de algunas referencias de historiadores que señalan que el puerto de Lekeitio lo constituían varias porciones denominadas con sus propios nombres desde el canal de la ría hasta la porción de muelle origen del actual puerto. Esta porción de muelle era conocido hasta hace bien poco como “Holandako-molla”,

Imaginando lo anteriormente descrito puede verse que la línea portuaria de la villa de Lekeitio iba mucho más pegada al casco antiguo de la población -el puerto estaba más en la ría que en la ensenada-, y que su área se ha ensanchado en sucesivos rellenos, cubriendo los muelles primitivos. Fruto de la importancia que fue adquiriendo Lekeitio como centro pesquero y comercial, los pobladores pronto se dieron cuenta de que los muelles no bastaban, de que el fondeadero resultaba insuficiente y que otro tanto sucedía con el abrigo natural. Por fin, en 1687 el Regimiento y la Cofradía encargaron un proyecto de ampliación de muelles. En 1703 hubo que encargar la construcción del murallón de Amandarria, pegante a la barra de Isuntza.

A lo largo del siglo XVIII y principios del s. XIX se realizaron algunas obras pero sin éxito. El proyecto de 1883 trataba de la construcción de un espigón al Norte, desde la casa de la Atalaya y otro al Sur. Así, la vieja dársena quedaría dentro del nuevo puerto proyectado.

La imagen actual de Lekeitio comenzaba a completarse a partir de ahora. Pero el puerto no podía evolucionar ni cambiar de forma independientemente de la villa, ni viceversa. Ambos eran unos elementos en contínuo contacto. Cualquier cambio que se llevara a cabo en uno de ellos repercutía en el otro. Así, a principios de nuestro siglo, cuando el casco urbano experimentó un acusado crecimiento y ensanchamiento, los nuevos edificios invadieron la zona portuaria y los primitivos muelles quedaron sepultados.

2. LEKEITIO Y SU PECULIAR MORFOLOGIA URBANA

2.1. Evolución de su trama

2.1.1.Trama origen de su casco urbano

El núcleo urbano originario se articulaba en torno al primitivo puerto y alrededor de la iglesia de Santa María siendo este último espacio el de más calidad para uso público, desde sus orígenes hasta nuestros días.

El relieve ha sido una constante en la conformación de la villa y su puerto. El plano urbano apenas sufrió transformaciones hasta nuestro siglo. La permanencia de su trama medieval se debe a la sustitución alterna de edificios.

En cuanto a la planificación urbanística del núcleo originario de Lekeitio, cabe apuntar una serie de particularidades. En la segunda fase medieval la cuadrícula del casco urbano se adaptó al medio físico y conservó su imagen de pintoresca villa pesquera hasta casi nuestros días. En el siglo XIX, por la fuerte atracción económica, algunos banqueros y hombres de negocios construyeron suntuosas casas en Lekeitio. A raíz de aquello la villa volvió a experimentar una renovada actividad que expandiría sus efectos hasta principios del siglo XX, al convertirse en importante centro turístico.

Es posible afirmar así que el plano actual guarda un diseño muy similar respecto al primitivo y que sólo a partir de mediados del presente siglo la carrera edificatoria sembró por doquier las nuevas construcciones, sabiendo saltar ya, con modernos medios, los inconvenientes topográficos.

En definitiva, la villa de Lekeitio se articula en un espacio propio, centrado en el puerto, cuyo valor esencial es la forma tradicional que aún mantiene hoy en día.

2.1.2. El asentamiento de Lekeitio: ganando terreno al mar

Una vez consolidado el casco antiguo de Lekeitio surge la necesidad de expandirse buscando nuevos terrenos para ello.

Dentro de la forma de crecimiento de la villa cabe englobar los arrabales y ensanches de tipo espontáneo que, a fin de minimizar los cortes de infraestructura, utilizan los caminos ya existentes los cuales le proporcionan un sistema económico y más racional de parcelación.

El ensanche urbano de Lekeitio se desarrolla justo en los límites de la ciudad amurallada y su construcción posterior en el tiempo le permite incorporar nuevas anchuras de calle y de tipos edificatorios. Debe señalarse, sin embargo, que en este caso no se llega nunca a la equivalencia con el concepto de "ensanche" construído éste como una forma de ciudad alternativa a la existente. Su articulación con el casco antiguo es lo que podríamos denominar como "ciudad consolidada". Si, como en los casos anteriores, hasta 1900 el casco urbano de Lekeitio apenas se transformó, deben tomarse como punto de referencia para el crecimiento de la villa los años que discurren desde principios de nuestro siglo hasta hoy, diferenciando varias etapas que caracterizan los sucesivos ensanches urbanos.

I.- Entre 1900 y 1951. Lekeitio comienza a crecer de manera inusitada para una villa de su tamaño. Centro turístico puesto de moda por la aristocracia vio cómo su suelo se iba colmatando de edificaciones, unas suntuarias, otras más sencillas pero siempre en torno al espacio urbano de más calidad: los aledaños de la iglesia de Santa María. Desde este centro neurálgico bajo el punto de vista morfológico y de la actividad social de la villa arrancaría la nueva expansión de la villa.

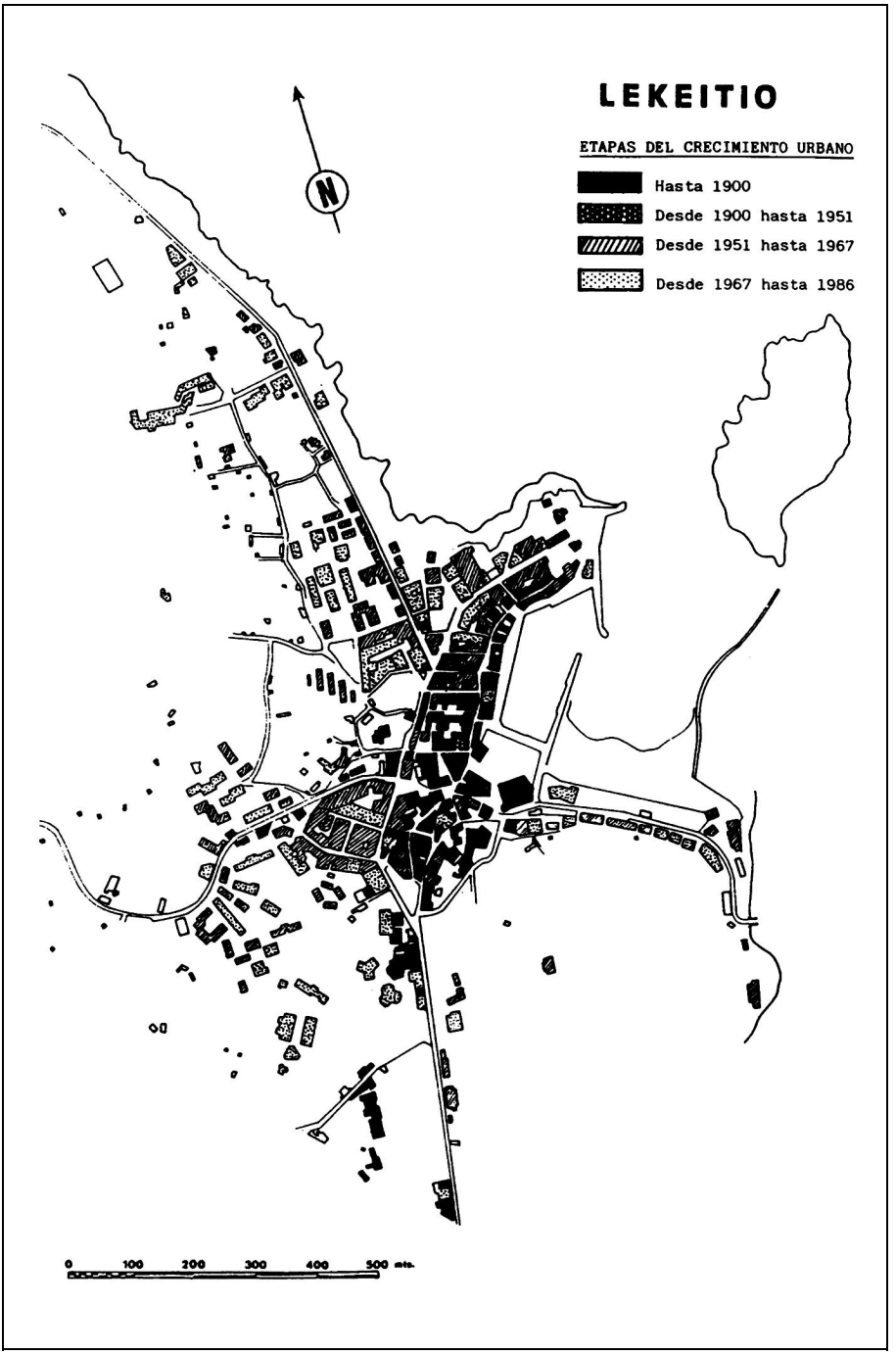
II.- Desde 1951 hasta 1967. Este ensanche de la villa de Lekeitio se caracteriza por su mayor expansión espacial.

Lekeitio no ha tenido los graves problemas que se le han presentado a Ondarroa respecto a la topografía, pero sí sufre mayores condicionantes en cuanto a las comunicaciones con el interior. El relieve siempre ha constituído un gran inconveniente para el crecimiento de las tres villas pesqueras que estamos analizando; en el caso de Lekeitio el casco urbano se vio obligado, en un principio, a ganar los terrenos existentes junto al mar, donde se ubicó originariamente et puerto. Los primitivos muelles fueron desapareciendo para dar paso a otros más extensos que alcanzaran mejores cotas en las dársenas portuarias. A partir de aquí fue preciso remontar los pequeños repechos que aparecían tras el primitivo casco urbano hacia la punta de Santa Kataliñe, hasta los 300 metros sobre el nivel del mar.

Esta época de crecimiento fue, por lo tanto, mucho más dispersa que las anteriores, dando los pasos definitivos de la configuración del Lekeitio actual.

Lo primero que se llevó a cabo en esta etapa fue el relleno de los solares libres inmersos en el casco antiguo o, incluso, ta sustitución de ruinosos edificios que no cumplían las mínimas normativas de habitabilidad. Una vez colmado este espacio y bajo las directrices del Plan Comarcal de Ordenación (años cincuenta) los solares de segunda línea respecto al puerto comenzaron a ser explotados, si bien es verdad que no se rellenaron de forma definitiva hasta años después. Esta zona apareció, pues, como la primera conformación de barrios desligados del casco urbano originario, a base de viviendas-bloque que contribuyeron a desequilibrar la imagen urbana de Lekeitio.

Aun se mostraba insuficiente el espacio ocupado por estos nuevos edificios como para dar una respuesta satisfactoria a la elevada demanda de viviendas que se experimentó en la villas en los años sesenta. Por ello, las nuevas construcciones se establecieron esta vez a lo largo de las principales arterias urbanas y de vías de comunicación en los arrabales de salida de la villa; claro ejemplo son los edificios de la C-6212 en la salida hacia Gernika. De esta manera aparecieron nuevas zonas de concentración opuestas a las de etapas anteriores puesto que ya se veían obligadas a remontar las pequeñas laderas. Los mejores suelos ya habían sido ocupados con anterioridad y ahora sólo se podría construir en los más difíciles, lo cual contribuyó a que las nuevas zonas ofrecieran un ambiente urbano claramente más degradado.



Mapa 10. Etapas del crecimiento urbano.

2.1.3. Los ensanches suburbanos de Lekeitio

Lo que caracteriza a esta forma de crecimiento suburbano de Lekeitio es la definición de un modelo que sólo atiende a la edificación en sí misma. Se trata de que la construcción de nuevas viviendas, basada generalmente en la concepción de bloques que han invadido todo el perímetro del casco, quede desligada del proceso de urbanización, creación de infraestructuras y construcción de equipamientos al que tradicionalmente han estado acompañando.

A fines de los años sesenta se dio un crecimiento del tipo de "mancha de aceite", evocando la imagen de una ciudad inacabada con un gran desfase entre el ritmo urbanizador respecto al edificatorio.

Durante la última etapa de crecimiento urbano de Lekeitio, entre 1967 y 1986, las promociones edificatorias tomaron su origen en parcelas lo suficientemente grandes como para permitir acumular el volumen deseado para hacer rentable la intervención. Ello originó bolsas de terrenos sin edificar en lugares cada vez más centrales de Lekeitio y difíciles de incorporar al mercado. Estas bolsas de terrenos sin edificar se acumularon, más o menos dispersas, entre las calles y cantones del casco antiguo de la villa lekeitiarra. Pero las nuevas construcciones continuaron, asimismo, la expansión de tipo más tradicional, es decir, a lo largo de las vías de comunicación y completando las tramas urbanas surgidas en etapas anteriores. El trazado en calles y manzanas quedó así conformado de una manera definitiva entre mediados de los años setenta y la década de los ochenta. Según se aprecia en el mapa de las etapas del crecimiento urbano de Lekeitio, vemos confirmado el proceso de crecimiento a lo largo de las vías de comunicación: en torno a los tres ejes fundamentales de que parten del casco urbano de Lekeitio se formaron estos nuevos ejemplos de mediana urbanización. Por una parte, se uacometió la parte izquierda del inicio de la carretera comarcal C-6212 a Ondarroa, antes de cruzar el puente sobre el río Lea. Por otro lado, en esta época se aceleró el proceso de urbanización iniciado anteriormente en la carretera hacia Markina, lo que ha servido como punto de partida para posteriores edificaciones. Por último, el tercer eje de expansión es el que corresponde a la salida hacia Gernika, cuya misión sería unir el centro urbano con otros barrios desligados de las afueras.

Las bolsas de solares vacíos están siendo rellenadas hoy en día a base de nuevos edificios que guardan una tipología acorde con su entorno, pues la mayoría de estas nuevas edificaciones se encuentran en pleno casco histórico de Lekeitio. Aun así,

Lekeitio ha conseguido modelar un casco urbano no congestionado y privilegiado en su situación geográfica.

Ello no le permite, sin embargo, quedar exento de una serie de problemas de infraestructuras, acentuados si tenemos en cuenta la proyección turística de este pequeño puerto pesquero. Nos estamos refiriendo, sobre todo, a la falta de equipamientos y servicios terciarios que presenta el casco urbano, absolutamente desligado, además, de los barrios periféricos. Aparte del desequilibrado reparto de las viviendas de segunda residencia o de uso exclusivamente estival, vemos cómo el escaso suelo industrial se organiza dentro de la propia trama urbana, superponiéndose, en más de una ocasión, al uso residencial. Aparecen pequeñas naves ligadas a la actividad conservera, talleres y pequeños negocios totalmente consolidados dentro del casco urbano de Lekeitio e incluso en su parte histórica. Pero el grave problema es el de la falta de terciarización en los servicios del casco urbano. Existe

desde luego una red de comercios a pequeña escala y un mínimo desarrollo de oferta hostelera, pero sus escasas dimensiones no soportan la avalancha de un gran contingente de población en verano. Si a ésto sumamos la distribución arterial en torno a las calles y vías de comunicación de estos equipamientos (como se puede apreciar en el mapa adjunto) en gradual disminución hacia el extrarradio veremos cómo la infreaestructura urbana de Lekeitio no está preparada para afrontar su lanzamiento veraniego como uno de los más importantes focos de atracción turística de toda Bizkaia. El déficit de equipamientos es tan grande que que podemos afirmar que no se llega a los mínimos legalmente establecidos. Esto es consecuencia, sin duda, de la desenfrenada actividad constructora de los últimos veinticinco años que no ha atendido a un concepto urbanizador ni ha definido las necesidades de equipamientos mínimos para una ciudad ya consolidada.

IV. COMENTARIOS COMUNES PARA LAS TRES VILLAS Y DATOS TECNICOS DE LOS TRES PUERTOS

Para finalizar esta primera aproximación a la realidad de las villas de Bermeo, Ondarroa y Lekeitio, es preciso hacer unas breves referencias a los posibles puntos comunes que pudieran existir, así como a sus diferencias, que convierten a cada villa y su puerto en un espacio de proyección económica y urbanística de carácter específico.

Puerto y villa son dos fenómenos profundamente relacionados. Como ha podido observarse hasta el momento, la evolución de un elemento no ha sido jamás independiente. Dadas las condiciones topográficas sobre las que se asentaron las tres villas, el crecimiento iba a estar muy condicionado: si el casco urbano necesitaba nuevos ensanches se iba a dirigir, con seguridad, hacia la zona portuaria, además de ir remontando las laderas de los montes cercanos. Con ello, el puerto veía muy reducidas sus posibilidades de expansión: los muelles primitivos quedaban sepultados y no se disponía de más espacio para dotar de unas condiciones de funcionamiento suficientes al área portuaria. Quizá sea posible fijar aquí el origen de las deficiencias que hoy apreciamos en las condiciones operativas de nuestros puertos. En los tres casos analizados, los medios con que se llevaron a cabo las obras en los puertos no fueron lo suficientemente avanzados o fiables como para garantizar una duración estable de las mismas. El trabajo fue, pues, mayor que si se hubieran levantado gruesos y estables muelles. Un hecho también es cierto: ni los tres puertos ni las tres villas, evolucionaron de manera similar; por ello, las obras precisadas no eran de la misma envergadura en unos o en otros. A pesar de que las condiciones naturales habían promovido la existencia de un primitivo puerto natural, fueron necesarias fuertes obras de abrigo y mejoramiento de condiciones. Se comenzó por el levantamiento de algunos muelles para facilitar la carga y descarga de pescado en la villa. Necesitaban de buenas condiciones para facilitar la llegada del pescado al interior, así como una cierta higiene en el propio puerto (lonjas, tinglados, etc) con el objeto de garantizar la calidad del producto. Las obras continuaron con la ejecución de diques y muros rompeolas para que las embarcaciones pudieran guarecerse en caso de mar fuerte.

Observando hoy en día las dimensiones de cada uno de los puertos, es posible adivinar cuál de ellos evolucionó de manera continuada y cuál se quedó relativamente estancado, manteniéndose más como una perla o miniatura, ejemplo viviente de lo que fueron los puertos vascos en la antigüedad.

De los tres puertos, es obvio que el de Bermeo supera ampliamente a los otros dos con la capacidad de sus muelles y equipamientos; si observamos la siguiente tabla de datos

sobre muelles y superficies (cubiertas y descubiertas) podremos apreciar con exactitud estas diferencias y concluir, por tanto, que las diferencias de capacidades y funciones vienen dadas precisamente por las respectivas amplitudes de superficies disponibles para las necesidades de cada puerto.

TABLA I

	MUELLES		SUPERFICIES DE FLOTACION	SUPERFICIE DE DEPOSITOS DESCUBIERTA	SUPERFICIES CUBIERTAS
	NUM.	m2	(Ha.)	(m2)	(m2)
BERMEO	7	53545	6,38	35465	11001
ONDARROA	3	19165	3,93	12575	6744
LEKEITIO	5	6655	1,42	7820	2275

Fuente: "Plan Director de los Puertos de Euskadi". Gobierno Vasco. 1987.

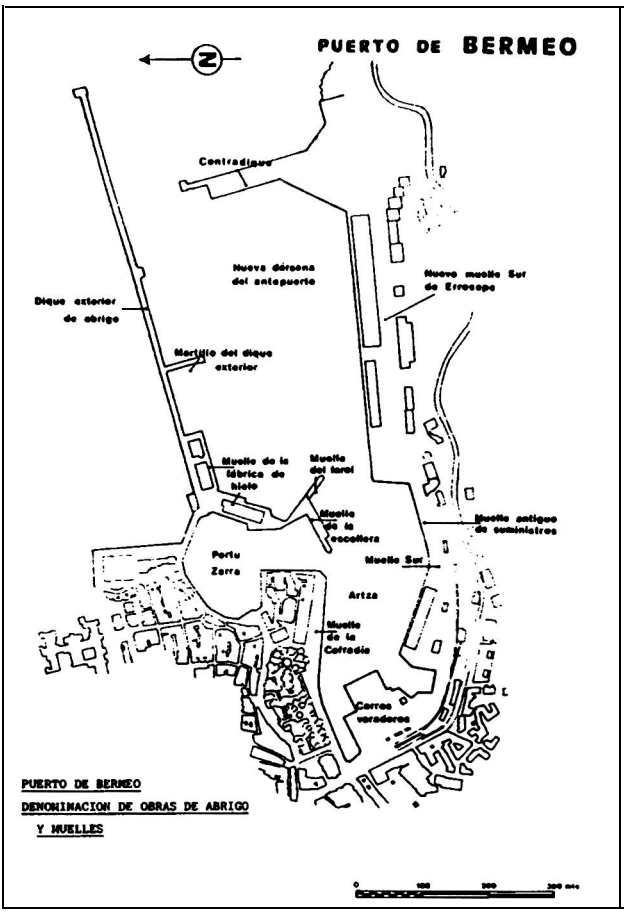
Hemos elegido la medición de superficies generales, abarcando desde los muelles, las superficies de flotación en dársenas, así como las destinadas a servicios y equipamientos generales o complementarios, porque nos ofrece una clara visión de la envergadura de cada puerto en lo que a dotaciones y actividad (como observación derivada) se refiere. No hemos tenido en cuenta las obras de abrigo como diques, contradiques y espigones puesto que éstos se dirigen mar adentro o prolongan los muelles y en ellos no se desempeñan importantes actividades de carga/descarga, uso comercial, reparaciones, avituallamiento o cualquier otra de primer orden.

Según los datos, a la vista está la gran diferencia entre los tres puertos. Bermeo supera con creces la superficie en cualquiera de los conceptos considerados.

Comenzando por el número y superficie de sus muelles, podemos apreciar que en Bermeo se consideran 7. a saber:

MUELLES	FUNCIONES
Muelle de la Fábrica de Hielo:	descarga y suministro.
Muelle del Farol Norte:	descarga y reparaciones.
Muelle de la Escollera:	descarga y reparaciones.
Muelle de Reparaciones:	reparaciones.
Muelle de la Cofradía:	descarga y avituallamiento.
Muelle Sur:	descarga, avituallamiento y suministro.
Nuevo Muelle Sur de Errosape, Fase 1 y 2:	descarga, avituallamiento y suministro.

Se localizan de la siguiente manera, según el plano adjunto.



Mapa 11. Puerto de Bermeo. Denominación de obras de abrigo y muelles.

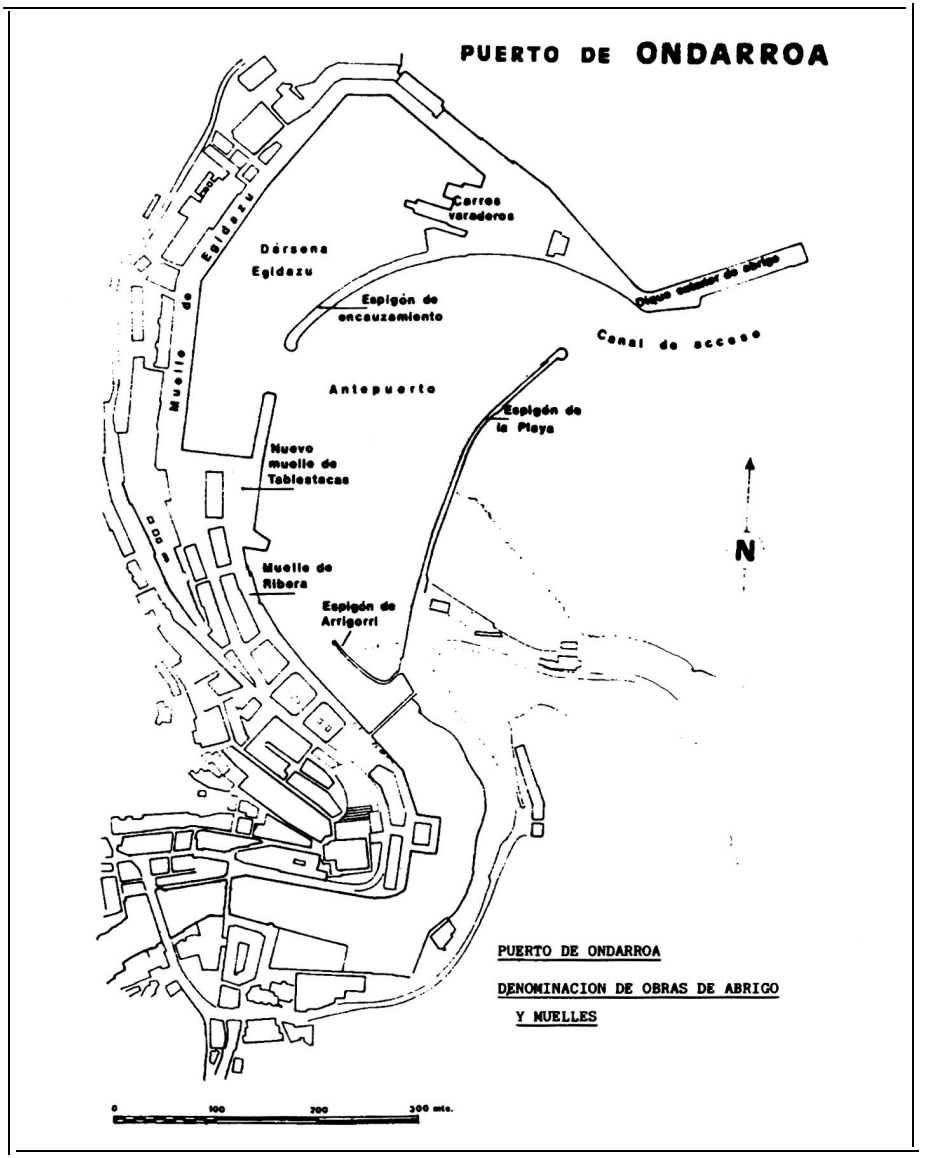
Cada uno de ellos cumple exactamente su función, bien repartida por otra parte, y desanogada gracias a la construcción del Nuevo Muelle Sur de Errosape, el de más capacidad de actuación y superficie de todos, puesto que con sus 27.730 m2 supone el 51,78% de la superficie de todo el puerto.

Mientras Bermeo se ha visto favorecido por este nuevo muelle, Ondarroa aparece una vez más, como un puerto que podía haber desarrollado más su capacidad de actuación pero que se ha encontrado limitado en sus posibilidades de crecimiento por la existencia de unos condicionantes físicos ineludibles: por tierra se ha encontrado ya con un casco urbano consolidado y una playa, la de Arrigorri; por mar es difícil la ampliación puesto que se trata de una zona bastante profunda y expuesta a vientos y mareas. En esa media luna que dibuja el plano del puerto podemos distinguir tres muelles:

Muelle en dársena de Egidazu:	descarga y avituallamiento.
Muelle en dársena de Egidazu:	suministro y reparaciones.
Nuevo Muelle de Tablestacas:	descarga y avituallamiento

Entre los tres, sin embargo, no alcanzan ni el 50% de la superficie creada en el puerto de Bermeo. No digamos el caso de Lekeitio, con superficie mucho más escasa y una constitución de muelles todavía de traza antigua, con pavimento adoquinado, etc.

Como ejemplo gráfico presentamos a continuación el plano de la localización de sus muelles y equipamientos.



Mapa 12. Puerto de Ondarroa. Denominación de obras de abrigo y muelles.

Si esto es así para los muelles, la limitación de actividad viene dada también por la capacidad de las respectivas superficies de flotación. Si en Bermeo se dobla la capacidad de Ondarroa y es ampliamente mayor que la de Lekeitio, puede permitirse la varada de flota y embarcaciones diversas. Según su actividad y capacidad, Bermeo alberga tanto a flota de cerco como a merlucera y embarcaciones menores, con un total de 184 unidades pesqueras aproximadamente; Ondarroa se distribuye en flota de cerco, embarcaciones menores y embarcaciones de arrastre sumando entre todos ellos un total de 110 unidades; Lekeitio, ya muy lejos, se limita a 15 barcos de cerco de pequeña eslora y 10 pesqueros sin especificar (total: 25). Pero, sin embargo, este pequeño puerto se encuentra altamente saturado por el elevado número de embarcaciones deportivas varadas en sus superficies de fondeo, congestión que se ve agudizada en las temporadas de estío con el gravamen de una falta total de ordenación. Los pequeños cinco muelles de Lekeitio son los que siguen:

Muelle Sur:	descarga y avituallamiento.
Muelle del Parque:	amarre y fondeo.
Muelle del Contramaestre Txatxu:	carga y descarga,
Muelle Comercial:	descarga, avituallamiento y suministro
Muelle Norte:	suministro y avituallamiento.

A pesar de su número y ordenada distribución su superficie es casi 9 veces menor que la de Bermeo. Lekeitio, como puerto, no pudo crecer tampoco en épocas anteriores de floreciente actividad ya que tierra adentro se encontró con el insalvable condicionamiento de la existencia de un casco urbano muy consolidado y por otra parte, una amplia playa junto a desembocadura de río.

Pero sigamos adelante; si existe una gran diferencia en cuanto a superficies y muelles también vamos a distinguir contrastes en lo que a otras superficies de servicio se refiere. Estamos hablando de las zonas cubiertas y descubiertas.

Las superficies descubiertas y de depósito son utilizadas en su mayor parte y en los tres puertos para usos pesqueros, tanto para carga/descarga, depósito de cajas y paléts como para redes, pertrechos incluyendo rampas de varada para embarcaciones menores. Las diferencias de superficie son muy distantes una vez más, pero su distribución interna refleja distintas necesidades en cada puerto según la actividad y servicios de sus flotas. Así, Bermeo cuenta con 2.400 m2 para carga y descarga, Ondarroa 5.400 m2 y Lekeitio 1.630 m2 (alternando uso pesquero y uso comercial en este último). Sin embargo, la superficie destinada a secado y reparación de redes vuelve a colocar a Bermeo a la cabeza:

REDES

BERMEO: 3100 m2

ONDARROA: 2500 m2

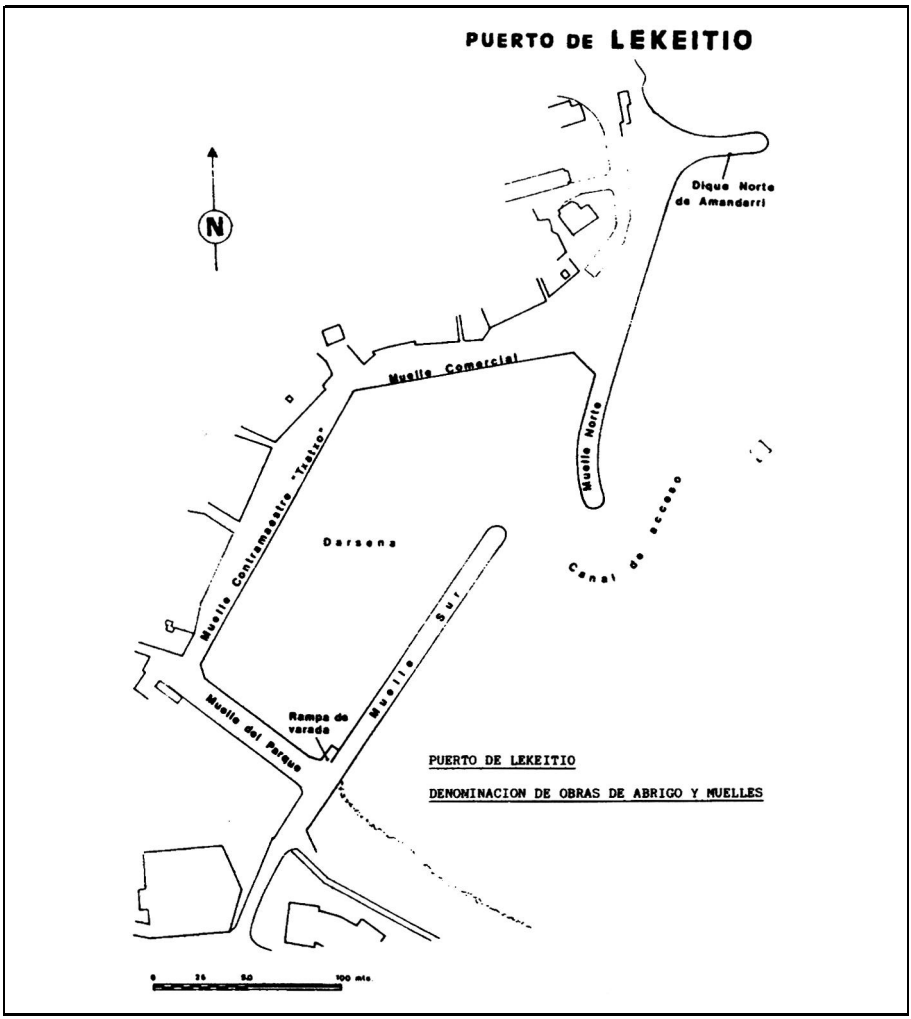
LEKEITIO: 3000 m2 (incluyendo superficie para cajas y pertrechos).

Debemos señalar que tampoco es determinante esta distribución pues trasciende, a nuestro juicio, sólo en lo referido a la organización interna de la actividad de cada puerto.

El último punto reflejado en la Tabla I, “Superficies Cubiertas”, hace referencia a todos aquellos edificios, tinglados, cámaras, etc. que sirven de apoyo a las actividades pesqueras,

comerciales y de servicios generales, a nivel tanto administrativo como de almacenes, lonjas, fábricas de hielo, talleres de reparación y una larga lista de naves para uso pesquero, comercial e industrial.

Existen en los puertos que estudiamos una serie de instalaciones cubiertas comunes, lo que nos indica que todo puerto pesquero que se precie debe poseer este mínimo equipamiento; a nivel de uso pesquero se trata de la fábrica de hielo (muy interesante la de Ondarroa, con un sistema aéreo para suministro), cámaras de congelación (en Lekeitio se trata más bien de una cámara frigorífica), tinglado, Lonja, almacenes y oficinas. A partir de este equipamiento básico cada puerto cuenta con una serie de instalaciones cubiertas complementarias según las necesidades, pero no existe gran dispersión. Sólo se dan las diferencias en tipos de edificios, superficies y servicios que ofrecen.



Mapa 13. Puerto de Lekeitio. Denominación de obras de abrigo y muelles.

Por lo que respecta a los usos comercial y de servicios generales Bermeo destaca como el más completo, pues además de haberse construído oficinas, almacenes y viviendas para personal del Gobierno Vasco (bajo cuya competencia se hallan estos puertos pesqueros) existen diversos almacenes, tres astilleros, dos talleres mecánicos, un edificio de la Cruz Roja del Mar y un Club de Remo. Como se puede observar se albergan actividades muy diversas y completas permitiendo que todo un estilo de vida gire en torno a las instalaciones portuarias. En Ondarroa y Lekeitio estos equipamientos se ven reducidos al mínimo imprescindible sin que ello signifique carencias importantes sino más bien la respuesta a unas necesidades concretas.

Por último, en cuanto al ordenamiento urbanístico, cabe decir que es común en las tres villas (salvo en alguna de las zonas de Lekeitio, como ya se ha visto). Los primitivos asentamientos nacen, en los tres casos, junto a un refugio marítimo natural y en torno a la desembocadura de un río. La evolución, sin embargo, ha sido muy dispar: en unos casos la desembocadura del río ha quedado sepultada por las obras urbanísticas que pretendían satisfacer un crecimiento urbano en auge; en otros todavía perdura la salida del río, aunque sigue presentando problemas de formación de barras arenosas, como lo hizo durante siglos.

En definitiva, lo importante es señalar la coincidencia de premisas naturales ofrecidas por el medio, que facilitaron un asentamiento humano estable y continuado; asentamiento que dio lugar a la fundación de importantes villas a lo largo de la Edad Media. Su ordenamiento fue común: respondía a los cánones urbanísticos de la época, bastante más regulares y precisos que los llevados a cabo hoy en día; pensados, en suma, para facilitar la vida urbana en aquel núcleo y para salvar los posibles obstáculos impuestos por el medio físico natural, nada despreciable en ninguno de los casos, ni en Bermeo, ni en Ondarroa o Lekeitio.

V. ANALISIS MORFOLOGICO Y PROBLEMATICA DERIVADA DE TIPOLOGIAS

El proceso de urbanización lleva implícitos una serie de cambios tanto en sus infraestructuras como en la forma misma de la ciudad, No en vano pasan los años para que los edificios que se levantan en cada momento respondan a las diferentes concepciones arquitectónicas o atiendan a las necesidades diversas de cada núcleo según su desarrollo económico y demográfico. Es posible que se presenten ciertos inconvenientes, fruto de semejantes cambios: aparecen sin remedio algunos elementos que contribuyen a romper una imagen ya forjada de una villa o de su puerto y se llevan a cabo, más tarde, intentos de introducción de elementos integradores, tendentes a recuperar esa imagen perdida.

1. TIPOLOGIAS DE LA EDIFICACION

Cada uno de los tres casos que nos hallamos analizando puede ser incluído en un mismo modelo de tipología edificatoria. A pesar de las peculiaridades de los cascos históricos de las villas de Bermeo, Ondarroa y Lekeitio, todos responden a una misma concepción ordenadora plasmada en una cuadrícula urbana más o menos “standar”. Los primeros edificios surgidos en las tres villas fueron los de las casas de pescadores. Si se tiene en cuenta

su relativa cercanía espacial y su pertenencia a un mismo contexto de costumbres, podrá explicarse el por qué de las similitudes entre unos tipos de viviendas y otros.

Las casas de los primitivos pescadores se situaban todas ellas cerca de la zona portuaria; si no podía ser al mismo nivel se elevaban sobre los propios muelles, colgando de las faldas montañosas, como en el caso de Ondarroa. Bermeo y Lekeitio tuvieron más fácil el asentamiento de sus primeras viviendas. La tipología de éstas guarda, por tanto, mayores similitudes.

1.1. Los miradores de Bermeo y Lekeitio

Las similitudes a las que acabamos de aludir se refieren a la imagen homogénea que ofrecen sus primeras líneas de edificios, junto a los muelles del puerto más antiguo. La imagen tan típica de las casas de pescadores viene caracterizada por esa hilera de viviendas, que no superan las 4 alturas (o si lo hacen es con una quinta altura correspondiente a vivienda abuhardillada); aparecen unas junto a otras, sin poder apreciarse los muros medianeros entre ellas. Su forma es muy parecida: vanos y grandes miradores abalconados, que dejan penetrar la abundante luz que en torno al puerto se irradia desde la mar. Estos miradores y balcones, bien pudieron responder al intento de protección frente a la humedad ambiental. El tiempo ha pasado por estos fuertes edificios que no se han rendido al paso del tiempo y que hoy están siendo favorecidos por las iniciativas de recuperación llevadas a cabo sobre los cascos históricos de la inmensa mayoría de estas villas.

Cada edificio guarda una personalidad propia, pero todos poseen estos miradores, repletos de coloristas ropas tendidas al aire del mar. Esta es una característica propia de las casas de la primera línea, junto al puerto. Las interiores, de parecida tipología son, sin embargo, más urbanas, en el sentido de su solidez y protección de la intimidad, ya que estas viviendas se disponían en una trama de calles estrechas donde el vecindario se encontraba más tupido.

Buena madera como estructura, alternándose con edificios solariegos de piedra sillar que recuerdan los mejores tiempos de la vida de estas villas. Un entramado exterior a base de cuadrículas en las fachadas, bordeado de madera oscura, bien pintada y barnizada frente al salitre marítimo. Esta es la imagen que los primitivos cascos de Lekeitio y Bermeo ofrecen en la actualidad.

Es de agradecer, por otra parte, que los planificadores urbanos de nuestro tiempo se preocupen de mantener este estilo y que en los nuevos edificios que se están introduciendo entremezclados con el casco histórico, se guarden las tipologías de los balcones de hace tantos años.

1.2. Las peculiaridades de Ondarroa

Es preciso aceptar que la tipología edificatoria de la villa ondarresa se aparta, en cierto grado, de lo común descrito hasta el momento. Las primitivas casas de pescadores de esta villa no se levantaron en torno a un puerto exterior, como en los casos anteriores, sino que, dados los condicionamientos topográficos, debieron limitarse a una segunda línea colgada de las laderas montañosas y sobre la iglesia.

Las calles son igualmente estrechas, como queriendo conducir a todos los puntos desde todas las esquinas. Pero los miradores no son tan frecuentes; en su lugar hay pequeños balcones descubiertos, unos de madera, los menos de hierro forjado, de donde cuelga, también, la expresión de la vida misma de la villa. Recorriendo las calles del casco antiguo de Ondarroa puede encontrarse en su colorido la evocación de los sólidos pesqueros. En Ondarroa estos balcones se han pintado con las mismas gamas que se utilizaron para las grandes panzas de las embarcaciones pesqueras; así, el rojo, el verde y el azul, son los tres colores que se salpican, mezclados, entre unas viviendas y otras. De todas formas, la luminosidad no se ha perdido sino que viene reforzada por el contraste con las fachadas de todas sus casas.

En esta villa se está llevando a cabo un relleno de solares vacíos con nuevas edificaciones que intentan guardar la misma tipología que las ya existentes, de forma que la uniformidad se sigue manteniendo.

2. ELEMENTOS DE RUPTURA

Fuera del casco histórico de las villas, comenzando ya los sucesivos ensanches urbanos, aparecen numerosos elementos arquitectónicos que contribuyen a desequilibrar la imagen edificatoria mantenida durante siglos.

Nos estamos refiriendo a los nuevos edificios, los levantados en época contemporánea (viviendas-bloque). La descripción de tales elementos de ruptura se centraría en observar en qué consisten estos edificios-bloque. Las alturas se han elevado e incluso han duplicado a las antiguas: no es difícil ver construcciones de 8 a 10 pisos junto a otros más antiguos de menor altura, con una concepción donde el máximo aprovechamiento económico y del espacio se convierte en la meta, dejando de lado cualquier línea que atienda a la estética o tipismo del contexto donde se halle inmerso. Lo más grave de estas rupturas es que se encuentran intercaladas en la trama urbana ya consolidada, o que se sitúan, también, en lugares de un valor paisajístico elevado que ha quedado degradado por estas intervenciones.

Los años sesenta son un claro ejemplo del vertiginoso crecimiento de estos cascos urbanos. El propio aumento poblacional al que se suma el aporte migratorio fruto de una coyuntura económica positiva (aunque ciertamente artificial en muchas de sus facetas), son los motores del cambio de imagen de estos núcleos. La demanda de viviendas se vuelve entonces un factor de desarrollo urbanístico que muchas veces no es acorde al paisaje ya consolidado. La moda de edificios casi de tipo funcionalista provoca en esta época la proliferación de bloques en altura sobresaliendo sobre las construcciones arraigadas desde tiempo atrás y en nuestros casos, generalmente marcados por un fuerte tipismo.

En este sentido puede resultar interesante un repaso a las estadísticas o censos de viviendas para observar precisamente este crecimiento. Los datos a nivel municipal sólo están disponibles a partir del Censo de la población y de las viviendas del año 1960. Por ello, veremos a continuación los datos desde esta época hasta el Censo de 1981, último disponible.

TABLA II

TOTAL DE VIVIENDAS POR MUNICIPIOS Y AÑO

	1960	1970	1981
BERMEO	3.342	5.268	6.571
ONDARROA	1.560	2.497	3.724
LEKEITIO	1.394	2.996	4.041

Fuente: "Censo de la Población y de las Viviendas de España" según la inscripción realizada en los tres años señalados. I.N.E. Tabla de elaboración propia.

Realizando un análisis comparativo en cifras absolutas observamos cómo ha sido Lekeitio el caso de mayor crecimiento total puesto que el número de viviendas se ha cuadruplicado prácticamente. Le sigue Bermeo con el doble de viviendas en 20 años y por último, se sitúa Ondarroa, precisamente el caso más difícil de adaptación topográfica, con un crecimiento más escalonado y lento.

Este proceso de crecimiento resulta lógico si tenemos en cuenta las posibilidades de expansión de cada caso. Aun así, el abigarramiento y la ruptura de líneas de paisaje acaba apareciendo en cualquiera de los tres núcleos. Si tenemos en consideración además, el tamaño del recinto urbano quedará explicado el motivo de por qué Ondarroa, por ejemplo, ha experimentado un menor crecimiento en el volumen de sus viviendas a pesar de que haya existido una evidente demanda en años de expansión económica.

3. INTEGRACION PUERTO-CASCO URBANO

A pesar de la existencia de ciertos elementos que rompen el ritmo urbano del conjunto edificatorio, un fenómeno de indudable importancia compensa cualquier desajuste: la continua relación de convivencia entre este espacio urbano y el portuario.

Las villas pesqueras de Bermeo, Ondarroa y Lekeitio nacieron y crecieron por su puerto. En un principio intentaron ambos dominar el terreno sobre el que se asentaron, ganar espacio al mar y adaptarse de la forma más natural posible a su topografía. Fue aquélla una convivencia armoniosa. Pero con el paso del tiempo cada elemento tomó conciencia de su papel dentro de la villa e intentó reafirmarse frente al otro. Se llegó, así, a una nueva concepción del espacio, puesto que la realidad era la obligación de compartir al menos una franja de terreno común, un espacio dentro de un verdadero ecosistema urbano que fuera polivalente.

¿Cuál era, entonces, el espacio integrador? En mi opinión no puede ser otro que la primera línea de edificaciones justo al borde de los muelles portuarios. Hoy en día esta estampa ideal de las villas pesqueras ha desaparecido: el puerto es visto como una fuente de ingresos que permite mantener un cierto nivel de vida, y la trama urbana se ha distanciado de la concepción de villa portuaria integrada. Ha crecido para sí misma, ocupándose de lograr un equipamiento que responda a las necesidades de una población cuya actividad económica ya no es sólo la pesquera, sino que se ha diversificado hacia el sector industrial y el de servicios.

Aun así, estos ejemplos de villas portuarias siguen respondiendo a una imagen y un concepto que podríamos llamar "espacio bisagra". Entendemos por espacio bisagra el constituído por los propios muelles portuarios y el de la primera línea de las casas de pescadores, utilizado, según los casos, tanto para usos urbanos como de servicios del puerto. Mientras que la ciudad puede recurrir al espacio portuario como lugar de expansión urbana, el puerto, sin embargo, no puede adentrarse en la ciudad, puesto que constituye su nivel más bajo físicamente y no encuentra en el espacio urbano lugar donde ejercer sus funciones. Es pues, un retrato en negativo de la ciudad; si ésta crece puede invadir en cierto modo el espacio portuario, con lo que éste debe compartir sus funciones. Sin embargo, si el puerto precisa crecer le resulta imposible adentrarse en la ciudad, dependiendo siempre del comportamiento de aquélla.

3.1. Bermeo: El puerto como elemento definitorio

Nos encontramos ante un hecho urbano en el que su estructura está definida básicamente por el puerto, al que acompañan el casco histórico de la villa, los angostos arrables hacia Almike y Artike, un ensanche que se extiende desde el acceso de Bilbao hasta el de la carretera de Bakio, dos zonas de esparcimiento y recreo (Cementerio, campo de fútbol y parque Tala) que rodean a otra zona de ensanche, salpicado todo este puzzle con manchas de suelo industrial.

Estas áreas apoyadas sobre el puerto, la villa y los viales, se van mezclando unas con otras, rellenando los huecos a base de edificación abierta, impersonal y desmerecedora.

La integración actual es, por lo tanto, muy difícil. El Bermeo urbano nada tiene de relación directa con su puerto. Se ha creado, por otra parte, una trama urbana de morfología dispar por la deficiente calidad del diseño de los sectores y de su edificación. Esto se ve aliviado únicamente por la estructura básica de la villa, el puerto, el litoral y el paisaje natural que lo rodea.

3.2. El problemático espacio de Ondarroa

Ya hemos señalado más arriba cómo la relación entre la villa y el puerto era más bien indirecta en Ondarroa. El puerto no era de la misma tipología que los de Bermeo o Lekeitio: era un puerto de estuario, interior, sin muelles. En contrapartida el varadero de las embarcaciones lo constituían las argollas que de los muros bajos de la iglesia emergían o los barrotes en el lecho del río dispuestos al modo veneciano. No existía, por lo tanto, un espacio común entre la villa y el puerto.

Desde el crecimiento del puerto y su salida hacia el exterior, hacia la costa, sí han surgido una serie de espacios comunes que se unen con los nuevos ensanches urbanos en la carretera costera hacia Lekeitio y en la que parte hacia Mutriku. Ha nacido la Alameda, convertida en paseo catalizador de las relaciones sociales de Ondarroa. Sin embargo, las edificaciones que la bordean no son en absoluto de tipología pesquera: se trata de modernos bloques de 6 u 8 alturas, de una estética arquitectónica totalmente convencional, si bien es verdad que también existen edificios de cierta calidad.

3.3. Lekeitio: Una villa muerta sin su puerto

Uno de los mayores problemas morfológicos de Lekeitio es, quizá, el producido por el cambio de escala tipológica, que ha provocado una importante ruptura con la trama tradicio-

nal. Pero se conserva en gran medida el carácter originario y la propia idiosincrasia por el protagonismo de los tejidos enraizados junto a áreas de máximo atractivo natural.

Los barrios tradicionales tienen una definición más clara y compacta a la vez que ofrecen una lectura más coherente. Mientras tanto, ¿cómo se unen la villa y el puerto? Es indudable que, como en Bermeo, el casco histórico de origen pesquero permanece en contacto con el puerto y que el muelle principal de carga y descarga de pesca, el Txatxo Kaia, hace las veces de paseo y espacio recreativo. Al hablar de Lekeitio lo primero que se piensa es en la belleza de esa pequeña "villa pesquera": efectivamente, en una sola expresión queda englobado el concepto del espacio urbano y portuario de Lekeitio, como un todo, donde el principal valor es la forma y el enclave.

Por último, cabe señalar que Lekeitio ha tenido una cierta suerte en el sentido de que el crecimiento incontrolado de los años sesenta no invadió la primera línea de la villa en su relación con el puerto, sus playas y la costa, habiendo quedado como un telón de fondo en segundo plano.

CONCLUSIONES

Tras lo anteriormente expuesto podemos afirmar que todo núcleo urbano situado en la costa busca su acercamiento al mar a través de su puerto, o incluso por medio de su casco histórico situado en general frente a todo el tramo portuario. Por lo tanto, ésta es la principal característica diferenciadora de las villas de Bermeo, Ondarroa y Lekeitio, que no responde a otra razón que a la presencia del mar y de las obras necesarias para servirse de éste: el puerto.

Los puertos de estas villas son los paisajes que más personalidad les confieren puesto que a pesar de su indudable dedicación pesquera y de la existencia de ciertos edificios industriales no han perdido su escala, podemos decir, decimonónica. Siguen constituyendo un auténtico paisaje autónomo, al que las villas fundadas en la Edad Media han podido ignorar o aprovecharse de él, pero que en ningún caso han dejado de formar una unidad con él mismo. Respecto a este punto las tres villas que hemos analizado se muestran ciertamente diferentes: el caso de Lekeitio, por ejemplo, ha resultado ser el de un puerto plenamente integrado en su medio urbano circundante; su espacio portuario es compartido por los usos urbanos más dispares. Expansión y ocio, equipamientos terciarios, vialidad rodada, etc. conviven a diario en torno a los muelles con las actividades de carga y descarga y todas aquellas implicadas en la actividad de un puerto de sus características.

Bermeo y Ondarroa, sin embargo, se muestran diferentes en este comportamiento: sus respectivas tipologías urbanas y portuarias guardan ciertas concomitancias con otros puertos pesqueros de mayor envergadura, lo cual no obsta para que conserven su propia personalidad. En Bermeo no existe una clara relación de enfrentamiento entre la ciudad y el puerto y Ondarroa sigue luchando por reorganizar su escaso espacio disponible. Este es, quizá, el puerto más activo desde el punto de vista pesquero; no en vano es el puerto base de una importante flota de bajura y de la única arrastrera de este Territorio Histórico, pero se ha encontrado desde siempre con la gran desventaja de su imposibilidad de ampliación.

Bermeo, en este aspecto, es el puerto más beneficiado, pues es el que con mayores posibilidades de expansión cuenta. Por su parte, el puerto demuestra una gran oferta por-

tuaria a pesar de su todavía insuficiente infraestructura. Si se llevan a cabo los planes para él pensados se constituirá en uno de tos puertos pesqueros más importantes del Estado (o incluso a nivel europeo a juzgar por los problemas surgidos con la Europa Azul), susceptible de albergar usos comerciales junto a los tradicionalmente pesqueros.

Con todo esto, podemos deducir que la actividad del puerto aparece en estos tres casos directamente relacionada con el desarrollo económico de su respectiva comunidad urbana. Del mismo modo, esta hipótesis nos lleva a diferenciar los tres casos analizados. Lekeitio, como ya hemos señalado más arriba, sería una villa muerta sin la existencia de su puerto. Este ya no ejerce una actividad pesquera significativa, pero comparte en época estival gran parte de su espacio con embarcaciones deportivas como respuesta a la conversión turística de la villa.

En Bermeo y Ondarroa no ocurre lo mismo ya que la actividad de sus puertos ha conllevado un desarrollo económico importante.

En lo que al espacio urbano se refiere, las villas de Bermeo, Ondarroa y Lekeitio han crecido casi hasta el límite de sus posibilidades. El medio físico ha sido el elemento condicionante: si bien en un principio propició el asentamiento natural de población y el inicio de una actividad económica, la topografía permitió el asentamiento y desarrollo de una trama urbana concreta sólo hasta cierto punto. Como hemos podido apreciar en los mapas de evolución urbana y en los de procedencia histórica, el primitivo casco urbano supo adaptarse al medio natural que le rodeaba. Sólo a partir de los últimos ensanches extramuros y contemporáneos han aparecido los problemas de congestión y disgregación de las nuevas edificaciones llevando a una relativa y a veces real degradación del medio urbano, con todo lo que ello conlleva de infraequipamiento terciario y de obligada convivencia con instalaciones industriales.

La congestión urbana que sufren los tres núcleos es fruto, a nuestro parecer, de la eterna lucha del espacio urbano con el medio circundante. En los tres casos, lo que hace un siglo eran marismas o primera línea marítima, se han convertido hoy en día en suelo firme a través de sucesivos rellenos de la franja de muelles, siempre con la intención de ganar terreno al mar o con el fin de conseguir mayor abrigo para las embarcaciones o faenas portuarias Si a esto unimos la difícil topografía a la que se han visto sometidos (sobre todo Ondarroa) veremos como resultado una peculiar morfología urbana.

Esta problemática se ha traducido en una congestión urbana muy significativa y en un relativo aislamiento de estos núcleos costeros respecto a la red viaria principal de Bizkaia. Consecuentemente, la infraestructura de equipamientos presenta unos déficits bastante apreciables. Esta situación, si no es tan grave en Bermeo y Ondarroa sí es muy fuerte en Lekeitio puesto que aquí se suma el uso turístico y estival de su espacio.

Los ejemplos que han sido analizados en este estudio demuestran cómo la villa y su puerto, cómo el espacio urbano y el portuario han crecido teniéndose muy en cuenta el uno al otro. Las huellas que ha dejado el puerto sobre la trama urbana de Bermeo, Ondarroa y Lekeitio han sido la impronta que les ha conferido su peculiar personalidad, la que les diferencia, aún hoy en día, de cualquier otro núcleo donde la concurrencia de un espacio natural aprovechado como puerto junto a un núcleo urbano no se haya dado. Para comprobar esta afirmación podemos remitir a cualquier otra villa del interior vizcaino donde el núcleo histórico se concibe como un elemento más cerrado y compacto y donde quizá las diferencias entre esta trama urbana consolidada y la de posteriores ensanches enfrentan sus tipolo-

gías edificatorias a base de auténticas líneas de fricción. Tierra adentro es difícil que una configuración urbana se muestre tan flexible como lo son las de los tres puertos pesqueros que aquí presentamos.

En definitiva, la interrelación entre el crecimiento de estas villas y sus puertos, ha contribuido a forjar una imagen tan consolidada que es imposible llegar a una ruptura entre ambos espacios.

BIBLIOGRAFIA

AGUADO BLEYE, Pedro. "La villa de Lequeitio en el siglo XVIII".

BASTERRETXEA ATUTXA, Joseba Andoni. "Evolución del puerto de Bermeo". Udalerrieta itsasoko gaiei buruzko aldizkaria Bermeoko Udala. 1981.

CAPEL, H. "Capitalismo y morfología urbana en España". Amelia Romero Editor. Col. Realidad Geográfica/4. Los Libros de la Frontera. Barcelona, 1981.

CARTOGRAFIA histórica sobre los cascos urbanos y puertos de las villas de Bermeo, Ondarroa y Lekeitio. Extraída del Colegio de Arquitectos de Bilbao.

CARTOGRAFIA básica a escalas 1:10.000 y 1:5.000 obtenida en el Departamento de Cartografía de la Diputación Foral de Bizkaia. Año de las bases cartográficas: 1982-1985.

I.N.E. "Censo de la Población y de las Viviendas de España" Vizcaya. 1960, 1970 y 1981

CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M. "Los puertos marítimos del País Vasco". Ed. Txertoa. San Sebastián, 1986.

CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M. "De los puertos y vida del litoral vasco", Real Sociedad Geográfica. Madrid, 1944.

DELMAS, Juan E. "Guía histórico-descriptiva del Señorío de Vizcaya". Bilbao, 1864

ENRIQUEZ AGOS, Fco. y BERENGUER PEREZ, J.M. "Evaluación metodológica del impacto ambiental de las obras de defensa de costas" MOPU-CEDEX. Madrid, 1986.

FERRER y PRECEDO. "El proceso de urbanización en el País Vasco y Navarra. Polución y contaminación del ambiente". Rev. Geographica. C.S.I.C. Julio-Septiembre 1971.

FERRER y PRECEDO. "Las ciudades de Guipuzcoa y Vizcaya". Ed. Leopoldo Zugaza. Durango, 1977

FULLAONDO, Juan Daniel de. "La arquitectura y el urbanismo de la región y el entorno de Bilbao". Alfaguara. Madrid, 1969. Tomo I.

GOMEZ TEJEDOR, Jacinto. "Los ríos de Vizcaya". Col. Temas Vizcainos. Núms. 43 y 44. 1978. Ed. Caja de Ahorros Vizcaina.

GOMEZ TEJEDOR, Jacinto. "Geología de la Costa Vizcaina". Col. Temas Vizcainos. Núms. 67 y 68.1980. Ed. Caja de Ahorros Vizcaina.

GOMEZ PIÑEIRO, F.J. "Geografia de Euskal Herria". Ed Haranburu. Donostia, 1979-1980

HANAPPE, M. "Puertos y desarrollo económico" Jornadas de Andalucía: Simpisium Territorio, Puerto, Ciudad. Nov. 1986.

HUDOBRO Y SERNA, Luciano. “Las peregrinaciones jacobeas”. Publicaciones del Instituto de España. Madrid, 1951. T. III.

INFORMACION urbanística de Vizcaya. Vol. I “Memoria”. 1962.

ITURRIZA Y ZABALA, Juan Ramón de, “Historia General de Vizcaya y Epítome de las Encartaciones”. Ed. J. Subirana. Barcelona, 1884.

J.O.P. de Almería. “Capacidad de los puertos para activar el desarrollo económico. Situación del transporte marítimo en el Mediterráneo y Región Suratlántica”. Jornadas de Andalucía: Simposium Territorio, Puerto y Ciudad. Nov. 1986.

LABAYRU GOICOECHEA, E. “Compendio de la Historia de Vizcaya”. 1975 (Reed.).

MADOZ, Pascual. “Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico” 1850.

MIÑANO. “Diccionario Geográfico”. 1879

MUÑOZ Y ROMERO, Tomás. “Colección de Fueros Municipales y Cartas Pueblas de los reinos de Castilla, León, Corona de Aragón y Navarra; coordinada y anotada”. Tomo I. Impr. D. José María Alonso. Madrid 1847.

NAVARRO VERA, Jose Ramón. “La ciudad portuaria: entre el mar como paisaje y el mar como medio de transporte”. Rev. de Obras Públicas. Nov. 1986.

NORMAS SUBSIDIARIAS de Planeamiento Urbanístico Municipal de los diferentes municipios: Bermeo, Ondarroa y Lekeitio.

OCAMICA Y GOITISOLO, Fco. “Historia de la villa de Lequeitio. Ensayo Histórico”. Publ. Exma. Diputación de Vizcaya. 1965

OCAMICA Y GOITISOLO, Fco. “Diez lustros en la villa de Cequeitio”. 1975

OCAMICA Y GOITISOLO, Fco. “La villa de Lequeitio”. Diputación Foral de Bizkaia. 1965.

PEÑA SANTIAGO, Luis Pedro. “Los puertos pesqueros”. Gob. Vasco. Departamento de Política Territorial y Transportes. Dirección de Puertos y Transportes Marítimos, 1984.

PESQUERA GONZALEZ, Miguel Angel. “Reutilización urbana de espacios portuarios”. Presidencia Junta Puerto de Santander. Jornadas de Andalucía: Simposium Territorio, Puerto, Ciudad. Noviembre, 1986.

PLAN DIRECTOR DE LOS PUERTOS DE EUSKADI. 6 Vols. Departamento de Política Territorial y Transportes. Dirección de Puertos y Transportes Marítimos. Gobierno Vasco, 1986.

POZUETA ECHAVARRI, Julio. “Relaciones e implicaciones en el modelo ciudad/puerto de Santander”. Rev. Ciudad y Territorio. núm. 62, 1984.

RODRIGUEZ HERRERO. “Descripción sumaria de la villa de Lequeitio (1740)“. Estudios Vizcainos II. Bilbao 1970.

SERVICIO de Puertos de Bizkaia. “Valoración del Inmovilizado en obras y equipos”. Departamento de Política Territorial y Transportes, Dirección de Puertos y Transportes marítimos. Jefatura Territorial de Puertos Menores de Bizkaia. 1985.

“VILLES ET PORTS". Dévéloppement Portuaire. Rnvironement Litoral. Second Colloque Franco-Japanais de Géographie. Sept-Oct. 1978. Paris.

ZABALA ALLICA, Cirilo de. “Atalaya Histórica de la M.N y M.L. villa de Bermeo”. 1964.