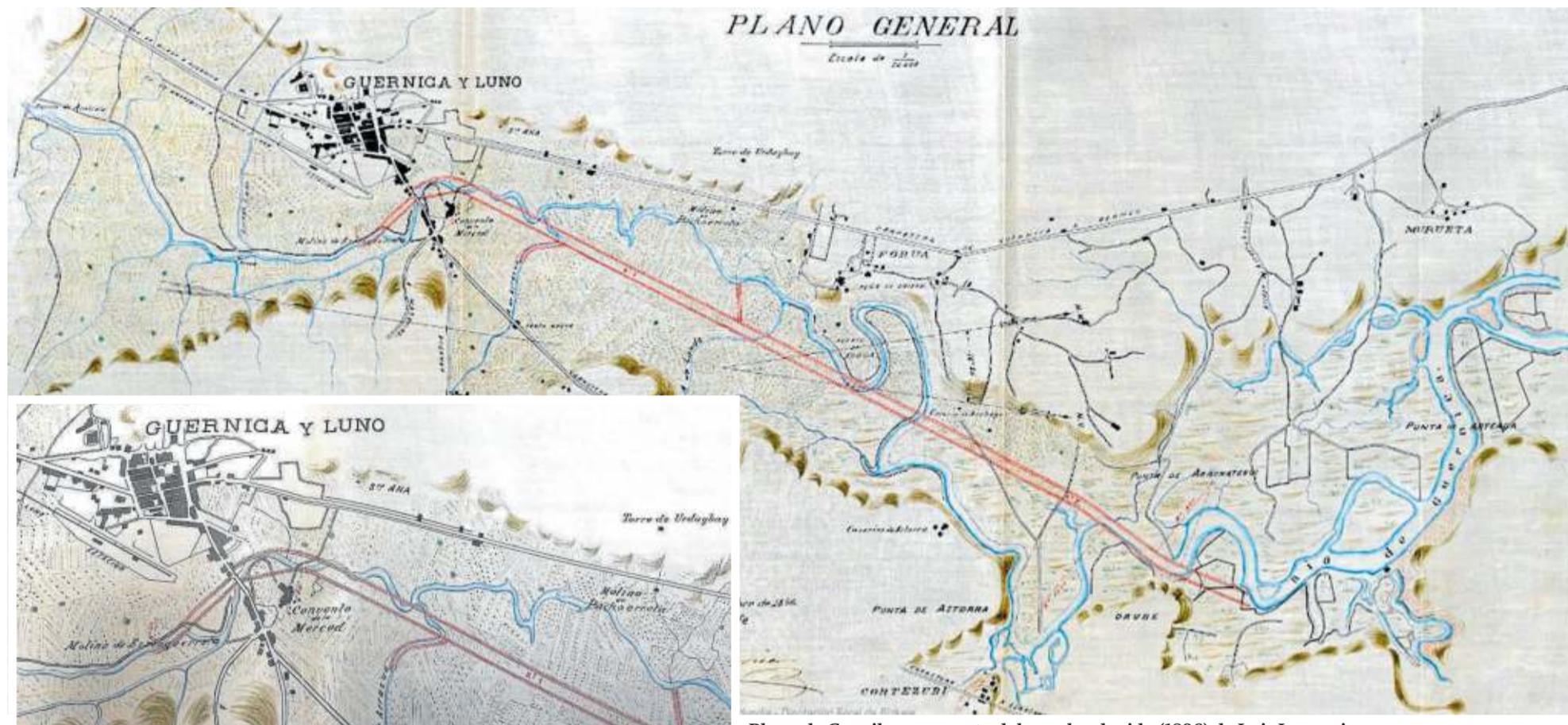


historias vascas



Plano de Gernika y proyecto del canal reducido (1896) de Luis Lequerica. Fotos: Archivo Foral de Bizkaia

El autor repasa en este artículo los diversos proyectos ideados desde el siglo XV hasta el XIX para hacer navegable la ría de Mundaka hasta Gernika con el objetivo de proporcionar al Señorío un puerto que librase a Bizkaia del monopolio que ejercía el puerto de la villa de Bilbao a través de su Consulado

Un reportaje de **Jabier Aspuru**

Los vientos de la historia por la ría de Mundaka

SOLO una casualidad movida por los vientos, a veces caprichosos de la Historia, nos ha traído hasta nuestros días la reserva natural de la biosfera de Urdaibai tal cual la conocemos en la actualidad. Pocos entornos naturales han sido a lo largo de varios siglos objeto de tantos ambiciosos proyectos que, insólitamente, no han prosperado.

Un contrapunto al estuario de la ría de Bilbao, que en la antigüedad también ofrecería un entorno natural y bucólico, pero que con el determinismo histórico ha derivado en un proceso de transformación e industrialización incomparable en nuestro país.

Ya en la propia fundación de la villa de Gernika por el conde Don Tello expone en su carta puebla en 1366

“...fago en Guernica población e villa que se dice puerto de Guernica.... Otrosi mando que non dedes portazgo, ni treintazgo, ni precio ninguno de nave nin de Bagel, nin de otra mercadería que venga et vaia”, lo que hace alusión a una navegabilidad más o menos dificultosa. Existe documentación sobre la villa de Gernika desde el siglo XVI donde se cita la actividad

de tráfico de navichuelos y venaqueiros con el de mercaderías hasta la casa llamada del Puerto y Suso.

En cualquier caso se evidencia la dificultad que entrañaba la navegación por lo variable, sinuoso y angosto del cauce en la ría de Mundaka a pesar de la amplitud del estuario. Según expone Isidoro Delclaux en la revista *Vizcaya* (Nº 26) dedicada al VI centenario de la fundación de la villa de Gernika, la tentación de la canalización de la ría de Mundaka viene desde el siglo XV con la visita a la villa que el 30 de julio de 1476 realizó el rey de Aragón Fernando el Católico para jurar los Fueros del Señorío y quien como muestra de un buen *entente* y *acogimiento* dio curso a la solicitud de su canalización dictando el 3 de octubre de 1494 una provisión real: “...que desde la Villa de Guernica viene un brazo de mar que por los rodeos que trae, hay cuatro leguas, habiendo como diz que hay, hasta legua y media y que los dichos rodeos se cortasen llegaría mucha más agua y diz que podrían venir naos por la dicha canal hasta la Villa”. El encargo se lo encomendaron al señor Juan de Loarte.

Estas provisiones reales expresaban un anhelo y propósito de dar expansión y progreso a la villa de Gernika, una constante que se repite durante varios siglos. A finales del siglo XVIII las Juntas Generales reunidas en Gernika retomaron la necesidad de proporcionar al Señorío de un puerto para que la librasen del monopolio y privilegios que ejercía el puerto de la villa de Bilbao a través de su Consulado. Es el juntero Ramón de Aldama quien propone en 1792 crear un puerto del Señorío alternativo al de la villa de Bilbao tomando como base la ría de Mundaka.

RECAUDACIÓN DE FONDOS Según expone Labayru, la barra de Mundaka tenía más calado que la de Portu-

galete y por lo tanto podían navegar barcos de mayor porte y con menos riesgos y contingencias, con buena anchura en la bocana para la entrada a vela con la mayoría de los vientos. Por ello, propuso el informante Ramón de Aldama que se abriera suscripción convidando a todos los vizcaínos y afectos al Señorío, exceptuando labradores y artesanos.

El contexto bélico de finales del siglo XVIII impidió que se acometiera este proyecto, aunque no se paralizó la idea de la construcción de un puerto alternativo al de la villa de Bilbao y de nuevo las Juntas Generales, en 1801, plantearon construir un puerto en la propia ría en la anteiglesia de Abando, encargando el proyecto al prestigioso arquitecto Silvestre Pérez, quien presentó un ambicioso proyecto de construcción portuaria unido a una moderna urbanización de toda la vega de Abando. Este proyecto fue bautizado como *Puerto de la Paz*, en alusión a su mentor Godoy, valido del rey. El proyecto acrecentó la inestabilidad política, dando lugar a la revuelta popular de la Zamakolada que terminó por hacerlo inviable.

De nuevo en el año 1821 las Juntas Generales de Bizkaia retoman la idea de la ría de Mundaka y encargan la elaboración del proyecto al arquitecto natural de Andoain, pero afinado en Lekeitio y miembro de la Real Academia de San Fernando, Juan Bautista de Belaunzarán, una figura decisiva en el desarrollo de la arquitectura de Bizkaia durante la primera mitad del siglo XIX.

Belaunzarán retomó la idea del siglo XV de construcción de un canal desde Mundaka hasta Gernika para dotar de navegabilidad a la villa.

El proyecto de Belaunzarán, datado en 1822, es el primero que nos ha llegado con memoria, cálculo de presupuesto y una copia –incompleta– de un plano general. La apuesta de

historias vascas

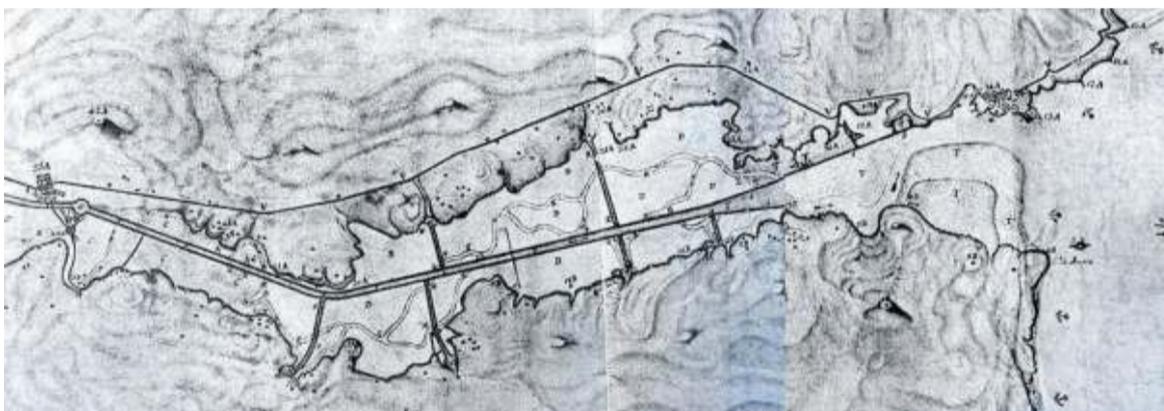
Belaunzaran por el puerto de Mundaka es incondicional y apasionada: “... el puerto de Mundaka es el mejor que tiene la costa de Vizcaya. El de Bermeo únicamente le lleva ventaja en que no tiene barra pero tampoco tiene los socorros que le acompañan con sus amplísimas ensenadas de Parada, Portuondo, Arcaeta y otros muchos que se hallan naturalmente formados al borde de la costa de la ría como son los astilleros de Canala, Ispillueta, Busturipe, Arteaga, Kortezubi y otros muchos que se encuentran al este y al oeste de la ría con cuyos agregados se hace el puerto de Mundaka uno de los más aventajados que hay casi en toda la costa de Cantabria y tal vez más adelante de la Península...”. Belaunzaran considera que una vez abierta la barra de Mundaka y construido el canal hasta Gernika “... puede decirse que el puerto de Mundaka será el mayor de toda nuestra costa y que reúne en sí muchísimas ventajas respecto de los otros puertos...”.

El proyecto plantea canalizar la ría desde Mundaka hasta Gernika en dos tramos rectos de un total de 10.833 metros doblando en la punta de Arrotegi, en contraposición a los 16.150 metros del curso natural de la ría entre Gernika y Mundaka. Establece una anchura de canal de 36 metros en su zona más estrecha, hasta los 70 metros en la bocana de entrada. Según la memoria, esta canalización, aparte de la navegabilidad, supondría la recuperación de un terreno muy fértil para el cultivo de trigo y maíz, además de para la ganadería de todos los terrenos inundables denominados los juncales.

EN LA AGENDA POLÍTICA Según sus cálculos, que cuantifica presupuestariamente, estos beneficios contribuirían a la amortización de los gastos de construcción del canal. Otro de los efectos beneficiosos que menciona es la eliminación de los terrenos pantanosos y marismas, considerados focos infecciosos, que periódicamente asolaban la villa de Gernika, así como una mayor defensa ante las inundaciones. Según un informe existente en el Archivo Foral de Bizkaia sobre el Canal de Guernica se muestran abundantes documentos de entre 1822 y 1875, años en los que el proyecto de Belaunzaran estuvo permanentemente en la agenda de las Juntas Generales, apelando al interés general del país. El proyecto dividió a las anteigle-



Panorámica aérea de Gernika en el año 1966. Foto: Revista Vizcaya



Plano de 1822 del proyecto de Juan Bautista de Belaunzaran. Foto: Archivo Foral de Bizkaia

sias ribereñas de la ría, algunas de las cuales ofrecieron resistencia y oposición. Murueta, Busturia, Arteaga y Forua se acogieron a la propiedad de los terrenos de los juncales y de las playas, contradiciendo los beneficios propuestos por Belaunzaran.

Por otro lado, Sukarrieta, Muxika, Ajangiz, Lumo, pero sobre todo Mundaka y Gernika presionaban y sólo veían beneficios en el proyecto. La primera guerra carlista truncó cualquier posibilidad de acometer las obras a pesar de los requerimientos de las Juntas Generales. Aun así, el empeño de la villa de Gernika por el

proyecto del canal no cesó y el 17 de julio de 1858 las Juntas Generales aprobaban una moción presentada por varios apoderados en la que apremiaban a la Diputación de Bizkaia para que apelase ante el Corregimiento Político del Señorío y solicitase ante el Ministerio de Fomento la elaboración de un nuevo proyecto y presupuesto a algún ingeniero facultativo. Esta reclamación fue incesante durante toda una década.

En el año 1870 el ingeniero Jefe de la Demarcación de Costas de las Provincias Vascongadas, Juan de Orense, haciéndose eco de esta reclamación

presenta un nuevo proyecto basándose en una revisión del proyecto de Belaunzaran, rehaciendo algunas de las medidas y actualizando los presupuestos. Establece unos perímetros recuperables para el cultivo a los que cita con el nombre de “polders” y que cuantifica en un total de 584,24 hectáreas, en clara alusión a las obras realizadas en Holanda. En este caso, la conclusión es que con la recuperación de los terrenos ya no se financiaría el proyecto y, no dudando de los importantes beneficios que para Gernika y Mundaka supondría la construcción del canal, deja en manos de la supe-

EL AUTOR

JABIER ASPURU



Ha sido profesor de Enseñanza Secundaria en el Instituto Zaraobe de Amurrio. En la actualidad se dedica a tareas de investigación y de divulgación, colaborando con diferentes publicaciones.

rrioridad la conveniencia de la inversión, que fija en 1.720.220 escudos.

Al final de la memoria establece como conclusión que en caso de no poder acometerse el canal sugiere mantener el cauce natural de la ría e intervenir solamente sobre los recodos más bruscos a efecto de ganar navegabilidad. La última guerra carlista de 1874, de nuevo, hizo descarrilar el proyecto.

Y EN 1896, EL ÚLTIMO Juan Allendesalazar, diputado a Cortes por el distrito de Gernika, consiguió en 1884 la creación de la Junta de Obras del Puerto y Ría de Mundaka por la que se declaraban de utilidad pública las obras de canalización de la ría. Una vez fallecido Allendesalazar le sucedió en el cargo de diputado su cuñado, Luis de Landecho, quien consiguió que se aprobase por Real Orden de 1885 un nuevo proyecto de canalización mucho más reducido desde Gernika hasta la punta de Orube de tan solo 3.892 metros y con un ancho de canal de 22 metros.

El proyecto fue realizado por el ingeniero bilbaíno José de Lequerica Aguirre en 1896. Este proyecto, para el que se dotó de presupuesto y se llegó a comenzar ya durante el siglo XX, tampoco se llegó a culminar. Durante el pasado siglo continuaron los intentos de revitalizar el estuario con proyectos ya ajenos al intento de buscar la navegabilidad de la ría hasta Gernika.

Sirva este artículo para recuperar la memoria de los vientos de la Historia que nunca dejan de actuar e intervenir. ●



**JAKIN
ESCAPE ROOM**

HISTORIA ZURE ESKUETAN
LA HISTORIA ESTÁ EN TUS MANOS

Aukeratu bi misio hauen artean eta bihur zaitez agente sekretu!! ¡¡Elige entre estas dos misiones y conviértete en agente secreto!!



Operación Ikerrria



Operación Mend Auzua

Gertaera historikoetan oinarritutakoak. Aukeratu: euskaraz edo gaztelaniaz. Basados en hechos históricos. Elige el idioma: euskera o castellano.

NON GAUDE? ¿DÓNDE ESTAMOS?

Tere Verdes Pasabidea z/g. Pasaje Tere Verdes s/n
48007 Bilbao
Sabino Arana Fundazioa

747 488 000
escaperoomjakin.eus

ORDUTEGIA: Asteartetik ostiralera: 10:00etatik 12:00etara eta 17:30tik 20:30ra. Larunbat, igande eta jaiegunetan 11:00etatik 13:30ra eta 17:30tik 20:30ra.

HORARIO: De martes a viernes de 10:00 a 12:00 y de 17:30 a 20:30. Sábados, domingos y festivos de 11:00 a 13:30 y de 17:30 a 20:30.

