

**CONCURSO DE ORDENACIÓN DEL
PASEO LOPE DE HARO. BERMEO**

ALBERTO LÓPEZ
ARQUITECTO

BERMEO
1973

INTRODUCCIÓN A BERMEO

SITUACIÓN:

Bermeo confina al norte con el mar Cantábrico y Golfo de Vizcaya, por el sur con la jurisdicción de la Villa de Munguia, por el este con la jurisdicción de Mundaca y por el oeste con el Basigo de Baquio (bosque de la paz). El puerto pesquero se encuentra protegido por los puntos de Ukerrai al N.O. y la de Morgoa al S.E. La villa ocupa un área bastante irregular que se asemeja a un triángulo. Se va deslizando en forma de lengua hacia el mar apoyándose su casco urbano en las peñas de la Atalaya y la bahía de Artza, en parte rellena por el parque de Ercilla.

El espolón de Artza se eleva diez pies sobre el mar, y por la parte donde estuvo la Santa María de la Atalaya, y hoy el Manicomio Provincial y Hospital Municipal, está a 249 pies sobre el mismo nivel del mar.

Doblando la punta de la Atalaya, la costa forma la ensenada y cabo de Matxitxako, llamado antiguamente – según Texeira- Machacao por sus naturales. Es el cabo más saliente de la costa vasca.

El flanco occidental del Municipio que limita con Baquio se ve recorrido por alturas medias que se prolongan desde el Sollube (633 m.) hasta el mar, formando la mencionada gran púa del Matxitxako, al tiempo que descienden suavemente hacia el Este para morir en la ría de Mundaca.

SUPERFICIE:

Comprende la jurisdicción de Bermeo aproximadamente once Kms. de largo por ocho de ancho y una circunferencia de 28 kms., total 43350 km², teniendo la parte urbanizada 425000 m² y un perímetro de 2800 kms. El año 1927 se desglosaron parte de los barrios San Pelayo y Zubiaur para unirse a Baquio en un total de 9300 kms. teniendo actualmente 24600 kms. en el año 1927 tenía unos 25100 kms.

COSTAS

Sus 15 kms. de costa, alta y rocosa, con acantilados pronunciados, apenas deja lugar a algunas pequeñas calas y ensenadas viniendo a terminar, en su límite occidental, con el

espectacular promontorio de San Juan de Gaztelugache. En toda ella, el único refugio importante es el puerto, que otorga su definitivo carácter marineramente a la Villa.

ISLAS

A Bermeo corresponden las islas de Izaro y Aquech. Desde el muelle de pescadores de Bermeo a la punta noroeste de la isla de Izaro, la distancia en línea recta es de 2800 m. y el punto más cercano a la costa, es la punta sureste que se halla a 1350 m. de la punta de Anzora, al otro lado de la ría de Guernica.

Trazando una línea recta desde el muelle de pescadores de Bermeo hasta el centro de las ruinas del convento de San Francisco de Izaro, la distancia es de 3030m.

La longitud total de la isla es de 625m. del extremo Noroeste al extremo Suroeste por una anchura de 100m. en el centro y de 39m. sobre el nivel del mar, que va reduciéndose hacia el Noroeste.

Por el lado opuesto se va ensanchando y termina en un lomo herboso que corre en dirección Norte- Sur, de 260 m. de longitud con sus dos pequeñas cúspides de 39 m de altura, separados por un diminuto collado cuya altitud es de 35m.

Su pequeño puerto está situado casi al centro de la costa Este de la isla.

Al norte de Izaro surge un pequeño islote que se llama Arriederra. Entre la isla y la punta de anzoras se aprecian, durante las mareas bajas algunos arrecifes, demostrando que, en épocas remotas, la isla de Izaro estuvo unida al continente.

CLIMA

La comarca se beneficia de un clima oceánico suave, con una temperatura media anual del orden de los 14 grados y una débil oscilación térmica.

Son raras las heladas y el mes más cálido no se sobrepasan, en general los 25 grados. El máximo de precipitaciones corresponden a los meses de abril y noviembre y el mínimo a los de mayo, junio y julio. La pluviosidad media oscila entre los 1100 y 1200 milímetros anuales.

RIOS

Entre sus cursos de agua se pueden citar el Arronategui, el Echevarría, el Infierno y el Manúa.

POBLACIÓN

Bermeo llegó a tener hasta 15000 habitantes antes del año 1488, en el cual solo tenía 2500 almas debido a los estragos de los incendios que sufrió, de los que hablamos más adelante, y llegó casi a despoblarse.

El censo de Bermeo, sacado del Geberal que obra en el Archivo del Señorío de Vizcaya dice: que el año 1797 Bermeo tenía 4215 almas, el año 1818 tenía 3875 y en el año 1826. En la geografía Vasco-Navarra vemos que Bermeo, el año 1860, tenía 6293 almas y en 1910 había subido a 9766 vecinos de hecho y 9979 de derecho, según escribe Carmelo Echegaray.

Las últimas cifras serían:

1920- 10517
1930- 10921
1940- 11739
1950- 12517
1960- 13781
1970- 17364

Desde 1940 el crecimiento anual ha sido ininterrumpido con la excepción de los años 1950-51, que se conocieron un retroceso, de la manera que el lustro 50-55 la población solo aumentaría en 33 personas, frente a las 2414 que aumentó entre 1960 y 1965.

PESCA

El primer recurso económico de bermeo es la pesca y sus derivados: siendo con Ondárroa una de las primeras de Vizcaya. Cuenta con 235 embarcaciones con un tonelaje de 13276 Tn. de registro bruto. En 1971 se desembarcaron en su puerto 18307 Tn. de pescado, que supuso aproximadamente la mitad de las capturas vizcaínas de referido año. Destacan por su importancia la anchoa, el bonito, el verdel, el chicharro, la sardina, el besugo, el atún y la merluza. Parte se vende en fresco, aunque los desembarcos más voluminosos nutren a la industria conservera de la localidad, representada por 37 factorías, que emplean a 1560 personas.

AGRICULTURA

A pesar de la importancia del sector mariner, la agricultura ocupa también a numerosas personas, incluso en un régimen de vida mixto. La superficie dedicada a los principales productos agrícolas es la siguiente: maíz, 59 ha; huerta, 32 ha.; patata, 23 ha. y prado

517 ha. Predominan las explotaciones medidas y pequeñas, con solo diez, entre 431, por encima de las 20 ha. Se da asimismo una parcelación del terreno que impone como necesaria, para un mayor rendimiento, la concentración parcelaria.

GANADERIA

El volumen de tierras dedicadas a prados y a cultivo de plantas forrajeras da idea de la importancia del ganado vacuno como respuesta a la demanda de carne y leche de los cercanos núcleos industriales.

SUPERFICIE FORESTAL

La superficie forestal poblada es de 1300 Ha. En las faldas del Sollube quedan vestigios del castaño que, en otros tiempos, cubría gran parte del monte, sustituido modernamente por especies de crecimiento más rápido, sobre todo el pino (*pinus insignis*).

ORIGEN Y NOMBRE DE LA VILLA DE BERMEO

Apoyan la opinión de que la Villa de Bermeo es la antigua Flavio- Briga, colonia de romanos, fundada por el emperador Flavio Vespasiano, los historiadores Garibay, Poza, Melecio, Ocampo, y otros más y aunque no corroboran Mariana, Arellano, Bauter, Vivar, tampoco lo niegan, más el P. Henao, así como el presbítero Labayru y Domínguez Benguría, combaten tan vigorosamente a los autores que preceden, que deja probado que Bermeo no pudo ser la ciudad del emperador Flavio, fundándose precisamente en la situación que ocupa Bermeo, que esa villa de Flavio fue fundada a orillas del río Nerva, que este río se halla a varias leguas de Bermeo.

Otros autores hay que dicen que Bermeo fue el antiquísimo puerto de los amanos, fundado por Tubal, llamado en la Sagrada Escritura Jovel (nieto del patriarca Noé), quien dejó su patria de Armenia y Llegando a los Pirineos con su mujer, hijos y otras personas de su tribu, empezaron a poblar las provincias vascongadas, y el P. José Moraht afirma: “ El citado Tubal, acompañado de armenios, íberos y otros colonos, llegó en persona a la costa marítima de Bermeo y pareciéndole apacible la temperatura, edificó sobre ella un pueblo, el cual mereció la gloria de ser la antigüedad el más célebre de Bizkaia”.

El historiador Juan Iñiguez de Ybargüen suministra, en el Cuaderno 64 de su obra, “Crónica general española y sumaria de la Casa Vizcaína” la memoria más antigua relativa a Bermeo, cuando dice que habiendo llegado en el siglo VIII al puerto de este nombre (llamado en aquel tiempo ERRI-BERO (población caliente) varios corsarios, fueron rechazados con valor y energía por este pueblo, acaudillado por Froom o Fruan,

señor de Meacaur, casado con la rica hembra Orta, Señora de Foura y que ejerció la jefatura protectorado de la comarca vizcaína, fuera del Duranguesado, por aclamación de los naturales, y fue uno de los hijos del prestamero mayor de los Merinos de Vizcaya, del cual tuvo origen de antigua casa- solar bermeana de Apioza.

Ante tan discordantes pareceres sobre la remota antigüedad de este pueblo, es imposible poder fijar con exactitud su primitiva fundación ni la época de sus primeros pobladores.

Más como dice Domínguez Bengurúa en sus obras “Juan Bermeo” somos de la opinión de los primeros pobladores que descendieron de los caseríos diseminados en las estribaciones de Sollube y sierra de Alhóndiga, radicaron en la parte ribereña más escondida de los embates del Cantábrico, frente al Arza, en donde desembocaban y siguen llegando las rías que bajan de los términos de Artigas, de San Andrés y de Mañur (antiguos Erreca, Begalgo y Dorrнду) empezando en la parte llamada hoy Erreñazubi ampliándose luego el poblado por la Erribera hacia donde hoy radica la población bermeana, llevando en un principio el nombre de Erribero y en cuya parte hemos conocido, hoy desaparecido, el gran caserón de piedra que rememoraba la importancia que tenía en un tiempo la Cofradía de Pescadores y Mareantes de San Pedro.

Las memorias más antiguas que de Bermeo se conservan, en escrituras fidedignas, son tres: la del año 1053, donado a San Juan de la Peña de Aragón varias tierras y heredadas de San Juan de Gastelugach, algunas heredadas sitas en Baquio y en Bermeo, así como la barriada de Ercoreca, por don Iñigo López, primer señor de Vizcaya y su esposa doña Toda Ortiz, la segunda en el año 1082 en la que don Lope Iñiguez, segundo Señor, y su mujer doña Tecla donando al Monasterio de San Millán la Iglesia de San Miguel, de cuya iglesia no hay verdadera memoria del lugar que ocupó su suelo, aunque se cree que existió en el Puerto Menor el 17 de agosto, y cuyo texto dice “et illa eclesia Sancti Michaelis Arcangeli in portu de Vermelio in ora maris com sous morturos al illa pertinente”

El tercer documento es el otorgado el 16 de febrero del año 1093 por doña Tecla, su mujer, Señora de Vizcaya, a San Millán de la Cogulla, en sufragio del alma de su esposo la anteiglesia de Albóniga con muchos términos y barriadas, según el texto que copiamos “ In nomine ingeniete, prplisque, ac prodedentis, conexa unius Semper natura deitatis. Ego igitur domna Tecla, commetisa, humilis Chisti ancilla, ómnium ultima, tamen Dai omnipontetis amore accensa...offero ad atrum almi Dei confassoris Emiliani presbiteri, et tibi patri espirituali Blasioni abbati, presentibua ac sucedentibus frativus, unum monasterium nomina Albonica, reliquias farente santi Salvatoris el Sancta Maria et Pauli en Territorio Bizcahia circa ora maris, et thesaurum omne partinente cum exitu et regresu, cum terris, hortis, et promiferis montubis et pasquis onnibus, antiquo usu determinantis, id est Urhoguerenrga sursim. Mangibar at Bolincia sursum, Barrungia intus, et molendinis cum aquarun productibilos patefactis, sutis cum glaudifiris, arbustia el anemis a pratis, quiquid ad aumpertinuit vel partinere debet: et decanise susas Uhakalaz Manantus, Bachio, Urduniz, al Bernadona, cum tota integritari el ingenuitate concedo. Si quis vero meorum, filiorum seu nepetum aut regum ac comit vel aliurom infringiere meum seu factum volunterit, sit ad omino dominotum maledictus, et causorio chistianorum separatus deum cum Juda productore in inferni bátrato per conducta seccula inmersus, censura eclesia decen auri exolvat libras, et duplum ad Regula. Facta carta ara millesima centesima trigésima prima, feria secta, regnate domino nostro Jesuchisto, et sub ejus presidio Adefonso rege imperati tocius Hispania. Ego igitur

domna Tecla, comertisa cum files meis quod hanc cartam fieri ilusimaum, mea signum feci; at sic testes ad rebolarum tradidi. Petrus episcopus regenta ecclesia cala gurritione confirmat. Abbatem domno Sancio de Abdiano confirmat. Abbates Sancio de Bolinbar, Ysinariode Aranzazu, Munsuz de Laukinez Monnioz de Letona, fiator Eneco Diaz de Mureta, Sancio Oggandez de Langar Fortum Sanguiz de Lecona, Ennecoz de Unhat. Lope Sanches de Urquicia confirmat, ego igitur Didaco lupez, et frater meus Sancio Lupez; et domna Sacia; et domna Teresia, meis sororibus, dato et confirmando, testes sumus huius carte et pronide dedimus fideiusores. Et ago Abbas Uctoris de Albondiga propria mea voluntate in hoc scripto assensum prebuit et confirmabi Era millesima centesima trigésima prima feria sexta”.

El P. Henao declara que la mayor antigüedad que pudo describir de Bermeo no sube más allá del año 1214, porque don Diego Lope Días de Haro 28 señor de Vizcaya, confirmado los fueros de Bermeo en Burgos el 18 de Marzo de 1285, dice ser nieto de don Lope Días de Haro y de doña Urraca su mujer, que dieron la carta- puebla de Bermeo, que infirieron el privilegio de fundación, y omitieron la fecha. Por aquí colige aquel historiador que Bermeo no pudo ser fundado antes del año 1214 en el que falleció. Más este P. Henao admite el que antes del año 1214 pudo haber existido la Villa.

Se ignora el primitivo nombre de este pueblo, así como su significado suponiendo unos haberse llamado Flavio- Brigas, por haberle fundado el emperador Flavio Vespisiano; otros le dan el nombre castellano de Bermejo por la calidad de su suelo, otros le llaman Vermeum, recorriendo al latín, en el cual significa “primavera mía”; Ángel Zabala dice proceder al dicho nombre de Bermeo de la composición vasca de Be- co- ermu o Ermeo, por hallarse al pueblo en la parte baja de un barrio, caserío o argomal llamado Ermu, o Emeo aunque esta opinión del señor Zabala nos parece un poco desviada por haberse fundado ese barrio y caserío muchísimo después que el pueblo de Bermeo, además de hallarse a una distancia de ocho o nueve kilómetros de la población.

Dice Domínguez Benguría: “No hay duda que el paraje elegido por aquellos primeros pobladores incitaba, seguramente, a que se le concediera al nombre propio de Erribero, por la rinconada que formaba con exposición al mediodía en el extremo final de la cala proyectando una posición resguardada, y que solo estaba abierta de frente al cálido viento terral.

Desde el año 1051 se ve llamarse Vermelio y Bermeyo en los documentos más antiguos de aquella época, habiendo transformado luego en Bermeo.

Atendiendo pues el temperamento suave y templado de él y a que esto mismo significa Bero-meyo o, que muy bien puede ser componer sin violencia la palabra Ver-meyo con la supresión de la vocal “o” entre la “r” y la “m”, como se hallan otras muchas palabras antiguas de este país (Juan Bautista de Herrero en su alfabeto de la lengua primitiva de España), es más verosímil, dice Iradi, sea este su primitivo nombre, significando pueblo templado o de calor suave”, y que se fortalece más con la aplicación a la lengua hablada por su propio país vasco.

En una carta de marear del siglo XIV se le llama ya Bermeo, dice Labayru.

FUNDACIÓN DE LAS VILLAS EN EL TERRENO DEL INFANZONADO DEL SEÑORIO DE VIZKAYA.

VALMASEDA: Según Concojalas fue poblado hacia el 735. El fuero de Logroño se le concedió en 1199.

ORDUÑA: La mención más antigua es la del Cronicón de Sebastián, Obispo de Salamanca, en el año 866. Los señores de Vizcaya la heredaron por donación de San Fernando en 1226. Fuero de Vitoria en 1229.

BERMEO: La mención más antigua, de 1053. Fueron de Logroño y título de Villa en 1239.

PLENCIA: Fundada entre 1214 y 1239. Privilegio de 1299.

OCHANDIANO: Mención en 1155. Fundada entre 1239 y 1254.

LANESTOSA: Fundada en 1079. Fuero de Logroño en 1287.

DURANGO: Poblado hacia 1297. Privilegio de 1372.

ERMUA: Poblado hacia 1297. Privilegio de 1372

BILBAO: Fundada en el 1300.

PORTUGALETE: Fundada en el 1322.

LEQUEITIO: Fuero de Logroño de 1325.

ONDARROA: Fuero de Logroño de 1327.

VILLARO: Fuero de Logroño de 1338.

MARQUINA: Fundada en 1355.

ELORRIO: Fundada en 1356.

GUERNICA: Privilegio de 1366.

GUERRICAIZ: Privilegio de 1366.

MIRAVALLS: Privilegio de 1376.

MUNGUÍA: Privilegio de 1376.

LARRABEZUA: Privilegio de 1376.

RIGOITIA: Privilegio de 1376.

RESUMEN HISTÓRICO DE LA VILLA DE BERMEO

Como hemos mencionado más arriba, se cree que Bermeo corresponde con la antigua Flavio- Briga fundada por Bepasiano.

La memoria más antigua que existe de la villa es una donación de Dº Yñigo López de Ezquerria y Toda Ortiz, señores de Vizcaya del Santuario de San Juan de Gaztelugatxe al monasterio de San Juan de la Peña de Aragón. El fuero de Logroño le fue concedido a Bermeo por Dº López diaz de Haro y a su mujer Dª Urraca en 1236 según Ituttiza y en 1239 según el P. Henao. En 1476 los Reyes Católicos otorgan privilegio a Bermeo para titularse cabeza de Vizcaya y es sin duda por este privilegio por el que dicha villa tiene el primer voto y asiento de las villas en las juntas generales de Guernica.

Hubo pues un tiempo en el que Bermeo fue el epicentro del Señorío de Vizcaya, cuando este comprendía las Merindades de Uribe, Busturia y Zorroza- Arratia- Bedia, a las que se fueron agregando las demás.

La hora histórica de Bermeo fue la de sus pesquerías y salazones, transportadas al interior de Castilla, pero cuando sanó la hora del gran comercio de la lana castellana, una nueva flota dominó en Vizcaya. Fue Bilbao (villa fundada en 1300) la que con una marina comercial dirigida por su Casa de Contratación o Consulado, fue arrancando privilegios y dominando a la tierra llana y a los puertos que defendían sus intereses. Así, a finales del XVIII, la Villa de Bilbao, con su floreciente puerto ocupaba prácticamente todo el comercio marítimo del Señorío en detrimento de los demás puertos vizcaínos y en tal grado que prácticamente cesaron las contrataciones de los otros florecientes puertos de Bermeo, Portugalete, Ondarroa y Lequeitio.

Volviendo a Bermeo, el tiempo durante el cual esta villa ejerció una capitanía de hecho en el interior del más genuino Señorío de Vizcaya fueron los siglos bajos medievales del XII al XIV, a través de los cuales se produjo la formación de una verdadera “Hansa Cantábrica” o hermandad de villas marítimas, base también de la formación de la marina vasco- cántabra.

En los años 1475 y 1480, los reyes Fernando e Isabel mandaron ejecutar y armar parte de sus naves en Bermeo para su guerra contra Portugal y contra los turcos en Nápoles. Baste este botón de muestra para darse cuenta de la importancia que en la construcción naval tuvo la villa. Esta preponderancia que en un tiempo tuvieron los astilleros de Bermeo, hoy solo la tienen para construir la mayor parte de esta flota pesquera bermeana, cuyas embarcaciones de 100 a 107 toneladas, cruzan el Cantábrico en sus tareas diarias de pesca, llegando a distancias del puerto bermeano de 30 a 40 o más horas, a una velocidad media de 7 a 9 millas, en época de la pesca del bonito, por tanto a una distancia de 210 a 280 millas del puerto, y llegan a cruzar el Atlántico, contado el

frente de Portugal, y en África establecer la compañía de pesca del bonito y atún en los términos de Dakar y Frectaw.

En torno a la punta extrema del Cabo Machichaco en las estribaciones del Sollube, así como a la entrada de la ría de Guernica, se produjo el poblamiento de Bermeo, punto final de la calzada romana que desde Valmaseda entraba por el Valle del Cadagua y atravesaba la ría de Bilbao rumbo al litoral. El puerto interior de Bilbao con su puente enlazaba ese camino de Castilla con el mar de Bermeo. La puebla marítima y ferrona, formada junto a ese puente, era una estación intermedia de ese camino entre Castilla y Bermeo, hasta que la puebla se hizo villa en 1300 y el camino castellano finalizó en Bilbao en vez de seguir a Bermeo. Y así fue como Bilbao suplantó a Bermeo y pasó a ser cabeza de hecho en el Señorío aunque este lo fuera de derecho. Porque cuando Fernando el Católico en 1476 otorgó a Bermeo ese título de Cabeza de Vizcaya, no tenía más alcance que un significado puramente honorífico, el cual se perpetuó después, según va dicho. Pero fue el reconocimiento de la pasada grandeza y primacia de Bermeo.

La iglesia de Santa Eufemia fue una de las juraderas para entrar en la plena posesión y ejercicio señorial. Las aldeas de Bermeo tuvieron facultad de segunda instancia, puesto que a ellos, remitían en alzada, las causas vistas por otras aldeas de villas vizcaínas, de tal manera que alguno ha apuntado en esta jurisdicción superior de las autoridades de Bermeo el origen del Juez Mayor de Vizcaya, instalado luego en la Chancillería de Valladolid.

La historia de Bermeo fue tallada por las olas que labraron sus dos puertos e hicieron emerger su Atalaya, los bravos marineros bermeanos cosecharon con sus redes y sus arpones la riqueza difícil de las calas y pesquerías, así como aceptaron el reto, a mayor distancia y singladura, del bacalao y la ballena.

La primera cita sobre la marinería bermeana se encuentra en el privilegio que el 18 de mayo de 1769 expidió López Díaz de Haro en Cañaz, determinando que “los vecinos pescadores que en territorio de Alboniga ocupaban cinco cabañas sacarlas de allí y las pusieran en el ejido de la villa”. Cita histórica para especificar que en el año 1269 hubo pescadores en Bermeo, si bien no muchos, y que la gente consagrada al arte de la pesca guardaba los aparejos en el término de Alboniga, de probable origen anterior a la Villa. Son muchos los historiadores que aseguran que la Villa de Bermeo tuvo su origen en las faldas de Alboniga.

El 28 de julio de 1307, en Burgos, Enrique IV concede el privilegio de que los pescadores de Bermeo puedan pescar en los puertos de Asturias y Galicia.

Las ordenanzas de la cofradía de Mareantes de San Pedro estaban dispuestas por el pueblo en 26 de julio de 1353 y consta que éstas se hallaban en uso “de tanto tiempo atrás, que memoria de hombres no había y además de quinientos años antes”.

Como ya hemos mencionado a la inicial prosperidad vino un largo periodo de siglos de decadencia producto de la gran hegemonía que ejercía Bilbao. Hubo que esperar al resurgir del siglo XVIII para que se iniciaran en Bermeo la nueva etapa de la industrialización pesquera en al que volvería a encontrar el camino del desarrollo.

FECHAS SIGNIFICATIVAS EN EL DESARROLLO HISTÓRICO-URBANÍSTICO-ARQUITECTÓNICO DE LA VILLA DE BERMEO

1053: Donación de D° Yñigo López de Ezquerria y Toda Ortiz, señores de Vizcaya del Santuario de San Juan de Gaztelugatxe al monasterio de San Juan de la Peña de Aragón. Mención más antigua de Bermeo.

1082: Lope Yñiguez y D^a Toda, señores de Vizcaya, Guipuzkoa y Álava, hacen donación a San Millán de Cogulla de la decanía de San Miguel Arcángel.

1236 o 1239 : Fuero de Logroño.

1269: primera cita sobre la marinería bermeana. Privilegio del 18 de marzo expedido por López Díaz de Haro.

1297: Primer incendio de la villa. La villa estaba formada en su totalidad por casas de madera (8 de septiembre).

1310: Santa María de la Atalaya.

1315: Se desvía hacia Bilbao el camino del Nervión que iba de Orduña a Bermeo, según un privilegio de Alfonso XI.

1334: Por abala del rey Alfonso XI desde el 12 de junio se ciñó el recinto de Bermeo con gruesas murallas.

1347: Segundo incendio (20 de octubre).

1353: Ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de San Pedro (26 de julio).

1357: Convento de San Francisco de Asis, primero se estableció en Vizcaya. Se levantó extramuros de la villa.

1360: Tercer incendio (1 de noviembre).

1353: Cesión del Conde D° Tello, señor de Vizcaya, del Alcázar viejo para aprovechar la piedra para coronar las murallas.

1422: Convento de San Francisco en la isla de Izaro. Cuarto incendio.

1476: Los Reyes Católicos otorgan privilegio a Bermeo para titularse cabeza de Vizcaya.

1504: Quinto incendio en el quedó despoblada la villa e hizo que su rival, la villa de Bilbao, obtuviese la residencia de las autoridades superiores en lugar de Bermeo. (13 de diciembre).

1560: Obras del puerto de Bermeo a cargo del ingeniero Juan Ugarte de Velsua, hijo de la villa y uno de los ingenieros hidráulicos más importantes del siglo XVI.

1596: El pirata Francisco Orake asalta la Isla de Izaro y su convento.

1662: Sexto incendio (24 de marzo).

1732: Casa Consistorial. Arquitecto Domingo de Cafranga.

Fines del XVIII : Proyecto de Manuel Machuca para la iglesia de Santa María en la plaza de la Constitución.

1779: A causa del estado ruinoso se efectúan importantes obras en Santa Eufemia. En el mismo año se clausura la iglesia de Santa María de la Atalaya.

1782: Reforma de la iglesia de Santa Eufemia , obra de Gabriel Capelástegui y Juan Martín de Uribeondo, maestros de obra y vecinos de Elorrio.

1783: 12 de junio se cierra al culto Santa María de la Atalaya.

1812: Los ingleses aliados con España desembarcan y dan fuego al convento de San Francisco (24 de junio).

1820: Plan de Bermeo. Arquitecto Juan Bautismo Belauzarán. Proyecto de Silvestre Pérez y Alejo Miranda para la iglesia de la Asunción en Bermeo.

1821: el arquitecto bermeano Antonio Goicoetxea consigue el segundo premio en el concurso para el monumento al 2 de mayo de Madrid.

1823: Se abre la carretera de Guernica.

1827: Se abre la carretera hacia Munguía bajo la dirección del arquitecto Antonio Goicoetxea.

1828: Antonio Goicoetxea, reforma el saneamiento de Bermeo y proyecta la plaza en el portal de San Francisco.

1832: Proyecto de A. Goicoetxea del cementerio en el alto de Atalaya (no llevado a efecto).

1833 : Cementerio de Ormabarrieta. Arquitecto Apolinar de Gardezabal.

1843: Iluminación de las calles de Bermeo.

1851: Luis Aranco continúa las obras de Silvestre Pérez en Bermeo.

1853: Es demolida la torre de la iglesia de la Atalaya.

1859: Proyecto del puerto. Ingeniero, Amado Lázaro.

1864- 1895: Expansión de Bermeo. Derribo de murallas.

1866- 15 de agosto. Se inaugura el templo de Santa María en la plaza de la Constitución.

1867- Fuente del portal de San Francisco de la que pila, chorros y columna fueron trazadas por el ingeniero bermeano Antonio Ybarraran; la columna la cinceló el escultor marmolista Marcos de Ordozgoiti. La estatua, que para colocar encima de la fuente, se escogió entre los modelos concursados fue la que representa la Victoria propuesta por Agapito de Sarraqua.

1877- Proyecto del puerto de Bermeo. Ingeniero Genaro Miranda.

1880- Nace Teodoro Anasagasti y Algan, el arquitecto más importante que dará la villa y en el que se centrará toda la problemática de la arquitectura española de una época.

1881- Proyecto del puerto de Bermeo. Ing. José Luis Torres Vildósolo.

1884- Hospital de Bermeo obra de Severino Achúcarro, arquitecto, a quien se debe el proyecto del Ensanche Bilbaíno. Se abre la carretera de Machichaco.

1895- Casino de Bermeo. Obra de Achúcarro.

1895- Nace Pedro Ispizua otro de los grandes arquitectos bermeanos junto con Anasagasti, Goicoetxea y Arzadun.

1899- Torre de la iglesia de Santa María en la Plaza de la Constitución obra de Alfredo Acebal (arquitecto) y de los constructores bermeanos Galo Mendizabal y Alejo Múgica.

1900- Manicomio de Bermeo obra de los arquitectos Severiano Achúcarro Y Federico Borda. Se termina la obra del parque de Ercilla, el muelle de contención y el paseo de López Díaz de Haro.

1904- Sagrado Corazón de Bermeo. Arquitecto José María Basterra.

1906- Termina la carrera Anasagasti. Plantea la reforma urbanística de las calles Aurrecoetxea y Areilza. Es nombrado arquitecto municipal.

1907- Casa de pescadores al final del puerto chico. Arquitecto Anasagasti.

1908- Casa de pescadores en el muelle viejo. Arquitecto probablemente Anasagasti.

1909- Colegio San José. Arquitecto Anasagasti.

1910: Anasagasti consigue el Gran Premio de Roma.

1911- Anasagasti consigue el Gran Premio de la Exposición Internacional de Roma.

1914- Anasagasti, medalla de plata en la Internacional de Leipzig con su proyecto de cementerio secesionista.

1916- Proyecto de reforma del cementerio de Mendiluz obra de Anasagasti. Este mismo año gana el Gran Premio de la Internacional de Panamá.

1917- Escuela de náutica obra de Anasagasti.

1920- Colegio de la Juventud Antoniana. Arquitecto Castor Apraiz.

1927- Anasagasti presidente de la sociedad de arquitectos.

1928- Pedro Ispizua. Hospital de infecciosos de Bermeo (convertido en 1930 en casa del niño).

1930- Casa unifamiliar “KIKUMBERA”. Arquitecto Fernando Arzadun.

1934- Junio. Pedro Ispizua construye la sede del Partido Nacionalista Vasco.

1938- Muere Anasagasti.

EVOLUCIÓN HISTÓRICO-URBANÍSTICA DE BERMEO

EL BERMEO MEDIEVAL

Sin sus seis incendios (1297,1347,1360,1442,1504,1722), Bermeo hubiera conservado la fisonomía medieval, como una villa circundada de gruesas murallas y con las angostas puertas o puentes de ingreso, cuyo único ejemplo actual es la puerta de San Juan.

Una villa sentada en la altura para su defensa, situada estratégicamente sobre el mar, con el insuperable foro de su bravísimo acantilado y con la posibilidad de una huida por mar en caso de derrota.

Desasosegados e inquietos andaban los ánimos en Vizcaya al comenzar el siglo XIV y repentinas y bruscas eran las acometidas que las casas banderizas deban a las villas y anteiglesias que se asentaban en la tierra solariega.

Bermeo debía ser necesariamente una villa amurallada, lo exigía a su trascendencia estratégica en las luchas de los banderizos vascos y las guerrillas contra los invasores del País Vasco, aparte de la defensa contra los piratas y los corsarios que infestaban estas costas, y para quienes Bermeo constituía- al mismo tiempo que una rada cómoda- un botín riquísimo. Lo exigía también su importancia social ya que era la Cabeza de Vizcaya, como varias veces hemos mencionado. Lo recomendaba su importancia atalayera, pues muchas de las escaramuzas de la época habían de elegir este suelo tan en el corazón del País Vasco en su proyección al interior.

Por albalá del rey Alfonso XI dada el 12 de junio de 1134 en Gastelugarxe, se ciñó el recinto de Bermeo con gruesos muros, con portales elevados y almenas, con sólida muralla de piedra y para completar la cual; se empleó toda la que había útil del Alcázar viejo que los señores de Vizcaya tenían en Bermeo, seguramente en la falda del montículo de Sarragochi, por gracia que hizo el conde D° Tello el año 1353.

El muro que cerraba a Bermeo empezaba en el Puerto Menor (Frailleleku, lugar donde un fraile franciscano solía ponerse a mendigar pesca para su comunidad y para los pobres que llegasen a tocar las puertas del convento solicitando comida). Rozando y dejando fuera el muro de la casa solariega de Arostegui, seguía el muro por la orilla del Puerto Mayor hasta el portal de la Virgen de la Guerra o Renta (actualmente Peseo López de Haro, Plazuela de Cosme Ibarlucea), aquí había una de las puertas que daba paso a la calle Arostegui, entroncando en las calles de Arza y Cesteria; seguía el muro por la orilla del Puerto Mayor (López de Haro) para hallar el Portal y Puerta de San Miguel, en la misma Plazuela de Santo Arcángel, con cuyos restos, dice Zabala, se construyeron las escalinatas que dan a Arza; seguía el muro por la calle, hoy de San Francisco, para cerrar la tercera puerta en el Portal de San Francisco; por la calle Colegio, hoy Segundo Ispizua, proseguía el muro, para encontrar la cuarta puerta en el Portal de Nuestra Señora de los Remedios, antes calle de los Remedios; por la Gran Vía de Flavióbiga, antes Ronda Baja, seguí hasta la quinta puerta, sita en la calle de Santa Bárbara, con cuyo nombre se denominaba, hoy esa calle se llama la de Juan de Nárdiz; proseguía por la misma Gran Vía, por el trozo llamado de Descuido, para hallar la sexta puerta, llamada la de Bexas, en la calle de este nombre, hoy de Labradores, la cual se abría por medio de dos hojas, fuertemente empotradas en gruesos goznes de hierro; por fin, seguí el muro por Morando actual hasta la séptima puerta, llamada de San Juan, para terminar en la parte sur de la Atalaya. El portal de San Juan, en la calle de este nombre y comienzo del camino de San Juan de Gaztelugatxe y que perdura todavía, es el que puede darnos idea de lo que fueron sus compañeras, pues aún se eleva majestuoso. Es de arco rebajado por dentro y ojivo, de claro de treinta pies de elevación por fuera; tiene un espesor de dieciocho pies. En este arco la puerta se subía y bajaba corriéndose por las ranuras abiertas en sus dos lados, entre el arco interior y el exterior, atrancándose el grueso portón por fuertes troncos introducidos en el murallón, pues se perciben aún claros estos huecos.

La villa, como se ve, tenía siete puertas de entrada, todas de una gran envergadura y que iban conectando la longitud de la muralla. Alrededor y a las afueras del recinto viñas y heredades, cuando no maleza.

Antes de la creación de la villa y mucho antes de que esta se amurallase existían en Bermeo las casas torre. Se sabe por ejemplo que el solar de Ercilla fue fundado anteriormente a la villa. No existen ya las casas solares de Aróstegui, Ercoreka, Eromendurua, Ipinzas.

Antes del incendio de 1504, en el que la villa quedó casi despoblada, Bermeo era una villa de gran belleza, de impetuoso atractivo. Sus muros le regalaban una presteza de ciudad fuerte, inexpugnable. Sus casas torre ostentaban todo lo que la vanidad y la elegancia que los rumbosos apellidos pudiera exhibir. Su palacio real, al que acudieron los señores de Vizcaya en su temporada estival, era un auténtico alcázar. Las más de las casas ordinarias llevaban saeteros para defenderse en caso de encuentro de armas blancas y de envío de morteros. Las calles empinadas del puerto a la plaza, los balcones

naturales asomados al Cantábrico, la vitalidad de su vida ciudadana de alto nivel comercial, la riqueza monumental y ornamental de sus Templos y ermitas, el misterioso atractivo de su arcaica iglesia de Santa Eufemia, todos estos elementos aumentaban la hermosura natural de una villa coqueteada por el verde de sus prados y el azul hondo del mar.

Pero el destino se cebó sobre la villa. Un incendio casual se extendió en profundidad por las PRIMITIVAS CASAS DE MADERA EN 1297. Medio siglo más tarde en 1347 nuevamente pinta el fuego con sus llamas un cuadro trágico. La alegría de unas bodas provocan una quema en 1360. Mucho más destructor fue el incendio que se extendió en todo su perímetro amurallado en 1662. Si las estadísticas de antaño son auténticas, Bermeo – a consecuencia de los incendios bajó en su censo a una sexta parte: de las 3000 fogueras de algún tiempo a las 500 fogueras o familias en 1448, hasta el extremo de que los Reyes Católicos acudieron a la defensa de los habitantes de la villa, a fin de que no se cobrasen de ella más alcábalas y contribuciones que las que de hecho pertenecían a los habitantes existentes y no a los que figuraban en los elecios más tarde no rectificadas.

En 1504 una nueva conflagración, espectacular y desmanteladora, de la que afirma un documento oficial, no sin buena dosis de hipérbole, que “se quemó la dicha villa, totalmente en uno con la Yglesia de Nuestra Señora de la Atalaya la Yglesia de la Señora Santa Eufemia, con todas casas fuertes y torres que en ella había, de manera que no quedó casi ni edificio por quemar y abrasar”. Aunque la exageración es manifiesta es patente que no se quemó la iglesia de Santa Eufemia- la drástica descripción patentiza la magnitud del drama.

Todos los incendios dice Garibay hicieron que se favoreciese a partir de uno de ellos las construcciones en piedra, animando a los participantes a cambiar la madera por la piedra, librándoles de cargas y apoyándoles económicamente.

En 1315 por un privilegio de Alfonso XI se desvía hacia Bilbao el camino de Orduña a Bermeo que era el que traía su prosperidad a esta villa. Esto, unido a los incendios, irá poco a poco haciéndole perder importancia a la villa que, al menos nominalmente, era cabeza de Vizcaya.

Don Esteban de Garibay y Zamalloa en su obra genealógica manuscrita, trató prolijamente del solar de Ercilla en Bermeo y de sus representantes en el siglo XVI. En el manuscrito hay copiado un trozo corto de cierto antiguo cantar vasco que comenzaba así:

“Torrentoroan Torre dago
Arri labradus cercatua
Portuguichian Santa Clara
Iturria eta Gaztelua”.

“ Quiere decir- añade nuestro historiador- que en el torrentero, que significa altura pequeña, estaba la torre cercada de piedra labrada y, puesta sobre el puerto pequeño, estaba Santa Clara, con su puerto y Castillo”.

El cantar bermeano está escrito sin cuidarse de purismos, como es natural. Pero nos da un paisaje. LA TORRENTERA CON LA TORRE DE LINAJE HERMÉTICO, ALGO AMENAZADORA, CON SU CERCA. ABAJO EL PUERTO PEQUEÑITO Y EN OTRA ALTURA LA ERMITA DE SANTA CLARA, LA FUENTE BENEFICA--- Y OTRO CASTILLO.

Los castillos portuarios eran muy antiguos en las costas vascongadas. Los puertos de Mala eran sin duda puertecillos fortificados. Acaso alguno de los nombre poco claros en verdad que dan estos dos autores y otros autores se refieren a Bermeo.

Desde el año 1895 hasta el año 1933 había baterías de cañones en el Tampon Naguri, donde aún hay restos de paredes en Valdés, San José y Machichaco para defender la bahía. Y para la defensa del puerto había tres baterías, llamadas de Santa Eufemia, tras la iglesia, hoy Gatelu, en Basterre y en la Atalaya.

Por entonces la villa tenía dos templos, el de Santa Eufemia y el de la Atalaya. La primera, situada en el puerto, se ignora cuando fue erigida pero desde luego es posterior a la iglesia o ermita de San Miguel, que data del siglo IX. Hay que sospechar que se levantó entre los siglos XI y XIII. Su estilo corresponde al primer periodo de la arquitectura gótica. Está edificada esta iglesia sobre una roca que, como una península, avanza entre los dos puntos.

Nuestra Señora de la Atalaya fue un suntuoso templo levantado en 1310 y sito en el altozano de la Atalaya. Era tal la magnificencia de esta iglesia que se la conceptuaba ya en todo el señorío como la más capaz y bella de construcción gótica.

En 1357 se levanta el convento gótico de San Francisco, primero de los que se establecerían en Vizcaya. Este edificio se situó extramuros de la villa junto a la entrada que luego se llamaría Portal de San Francisco.

En 1442 una parte de los frailes franciscanos se instalaron en la isla de Izaro, levantando otro muro convento, que por cierto fue saqueado por la piratería más de una vez. Quedó demolido el convento y se levantó en el mismo sitio una ermita dedicada a Santa María Magdalena de la que únicamente quedan ya paredes derruidas.

Ésta sería, mejor o peor resumida, la historia urbana del Bermeo medieval, del que ahora apenas nos quedan cuatro o cinco cosas (el portal de San Juan, la iglesia de Santa Eufemia, San Francisco, Torre de Ercilla) de las que entonces tuvieron que tener tanta prestancia y dar tanto carácter a la villa.

EL BERMEO CONTEMPORANEO

Con el despoblamiento casi general de la villa a partir del incendio de 1504 y la consiguiente decadencia aparejada al auge económico del flamante puerto de Bilbao, Bermeo pasó unos siglos aciagos hasta el resurgir en el siglo XVIII con la nueva etapa de la industrialización pesquera.

Si por una cita de 1269 debemos que ya por entonces había pescadores en aquella villa, también sabemos que no eran muchos sino más bien lo contrario, muy pocos. La nueva etapa comenzada en el XVIII tuvo que representar un fuerte cambio cualitativo tanto en la arquitectura como en la estructura urbana de la villa.

El final de las luchas de banderizos, la tranquilidad en las costas hizo que todas las villas se fueran quitando el ropaje guerrero y que el comercio a la vez las comunicara y se fueran abriendo y mejorando. De la misma manera se nota a todos los niveles un aumento de la población y de la concentración humana en las villas, cosa que fue posibilitando los primeros albores de la revolución industrial.

Un nuevo urbanismo llevaría aparejado la desaparición de las murallas y unas nuevas edificaciones, más concentradas y de varios pisos, irían sustituyendo a las antiguas torres guerreras, que no se tiraron se fueron adaptando a los nuevos usos. Unas nuevas necesidades llevarían a la aparición de nuevas tipologías de edificios hasta entonces desconocidos. Así aparecerían por estos años las que nosotros conocemos ahora como casas de viviendas de pescadores y que estudiamos más adelante.

La evolución de la población de Bermeo puede resultarnos muy explicativa. Mientras que Bermeo llegó a tener 15000 habitantes, antes de 1488, en ese mismo año solo tenía 2500 y es de pensar que con el posterior incendio (el más fuerte) de 1504 está última cifra tuvo que aproximarse mucho al despoblamiento. Hubo que esperar al año 1797 para que volviera a tener 4215 y un siglo después 6293, hasta que en 1910 llegara cerca de los 10000.

Factor urbano fundamental en el desarrollo de la villa fue el desarrollo del puerto, íntimamente unido a la nueva industria pesquera.

El puerto esta protegido por los puntos de Ukerrai al N.O. y de la de Morgoa al S.E.

La península de Santa Eufemia separa Puerto Chico de la dársena de Artza y da abrigo al primero que como se sabe era el primitivo puerto de Bermeo.

La dársena de Artza o Puerto Mayor tenía su expansión por el curso del río Artigas, con astilleros y atraque de barcasas que lo remontaban en la pleamar cargadas de pescado para la industria escabechera.

Se utilizaba también el surgidero natural de Portuando en aguas de Mundaka, ya en la ría, donde los barcos esperaban la pleamar para entrar en Bermeo. Las Ordenanzas de cofradía de Mareantes de Bermeo disponían de él como antepuerto de la villa. Otro puerto era la cala de Matxixako, que fue señalada como nido de piratas, sin indicar su identidad. El Puerto Chico, resguardado por las peñas y guardamar de Santa Clara era el

antiguo puerto natural de Bermeo. El Mayor o Artza entre las peñas de Boniatx, cobijaba a las naves mayores que no podían entrar en el primero.

Al comienzo de la segunda mitad del siglo XVI Juan Ugarte de Velsua, ilustre hijo de Bermeo y uno de los más grandes ingenieros hidráulicos de su época, plantea la reforma y ampliación del puerto. Detrás vendrían los proyectos de Amadeo Lúzaró (1859), Genaro Miranda (1877) y el de José Luis Torres Vildósola (1881).

En 1820, un gran arquitecto, Juan Bautista de Belauzarán plantea el plan general de la villa. De esta fecha presentamos un plano levantado por él con un índice de calles y lugares significativos, en donde se aprecia perfectamente la distribución de las murallas. En este índice no se mencionan las calles de Ronda Lata y Ronda Baja, partes superior e inferior de la actual Gran Vía de Flaviobriga, también conocida por el pueblo refiriéndose a su parte superior como “Morando”. Tampoco figura Capitán Zubiaur, ubicada en parte en los terrenos que se denominaban “Arrabal de Traque”, y nada se indica sobre la Calle “Atalde” o Artalde, objeto de polémica entre los filólogos locales esta definición toponímica de Ate-Alde, como referencia a una de las siete puertas de entrada de la Villa, y otras de “Artalde”, derivada de Arte- Alde, lugar de encinas o paraje de encimas.

En 1820 Silvestre Pérez y Alejo Miranda, grandes arquitectos los dos, quizás el primero el más importante en España en su época, desarrolla el proyecto y construcción de la Iglesia de Santa María en la plaza de la Constitución. Manuel Machuca ya a fines del XVIII había llevado a cabo la solución de un proyecto para la construcción de esta iglesia sin haberse llevado a cabo.

En 1823 se abre la carretera de Guernica y en 1827 la de Munguía, ésta bajo la dirección del arquitecto Antonio Goicoetxea natural de Bermeo y por entonces arquitecto Municipal, a este gran arquitecto que obtuvo el segundo premio en el Concurso para el monumento al 2 de Mayo en Madrid, posiblemente con el pintor Francisco de Goya, se le deben una serie de proyectos producto de su gestión municipal, como son: la apertura de la carretera mencionada, la reforma del saneamiento de la villa, el proyecto de la plaza en el portal de San Francisco en 1828 y el proyecto de un nuevo cementerio en el Alto de la Atalaya, que por cierto no se llevó a efecto.

Si se llevo a efecto el proyecto del Cementerio de Ormabarrieta obra de Apolinar de Gardeazábal en 1833.

En 1843 se ilumina por primera vez la villa de una manera ordenada y bajo un proyecto y dirección.

Las exigencias de expansión urbanística y el crecimiento demográfico llevan a romper el cinturón amurallado a partir de 1864 hasta 1895. En estos últimos cien años es curioso como equivocadas interpretaciones del progresos nos han llevado a ir quedándonos sin todos los recintos amurallados de nuestras villas, cuando su conservación se podía haber conseguido fácilmente con unos criterios de urbanización menos estrechos que los que proporcionaba la ideología urbanística de la primera revolución industrial, siendo perfectamente compaginables con el desarrollo y promoción de nuevas zonas urbanas de la Villa.

En 1866 se inaugura en un 15 de Agosto el templo de Santa María, frente al Ayuntamiento, quedando perfectamente ordenada la Plaza de la Constitución. Por estos años se comienza el relleno de parte de la dársena de Artza construyéndose el correspondiente muro de protección, tal y como podemos verlo hoy.

Así queda ordenada como muelles esta parte del puerto a la vez que se ordena también el parque de Ercilla y el Paseo de Don Lope Díaz de Haro, zona objeto de nuestro trabajo.

En parte de la zona rellenada, el arquitecto Severino Achúcarro, construye en 1895 un excelente edificio, de gusto nórdico con evocaciones góticas y dentro de un general eclecticismo, para la Sociedad Bermeana o Casino de Bermeo.

En 1884 este mismo arquitecto, Achúcarro, levanta el Hospital y, en el mismo año, Bermeo consigue tener su tercera carretera que se adelanta por el Machichaco.

En 1899 se levanta la torre de la Iglesia de Santa María en la plaza frente al Ayuntamiento, obra del arquitecto Alfredo Acebal y de los constructores bermeanos Galo Mendizabal y Alejo Múgica. En 1900 otra vez Achúcarro, cuya obra ha sido bastante extensa como se ve en la villa de Bermeo, levanta el Manicomio, esta vez en colaboración con su sobrino Federico Bordu. (de todas maneras, la gran obra de Achúcarro sería el Ensanche de Bilbao).

En este mismo año de 1900 se remata la obra del muro de contención de Artza y se acaba el rellano del Parque de Ercilla.

En estos momentos Bermeo, como se ve, se encuentra en pleno auge urbanístico, producto naturalmente de su auge económico.

Con sus dos puertos, el Chico y el Mayor, perfectamente ordenados, su industria pesquera hace grandes adelantos. Antes de la primera guerra civil, dice Iradi, existen en Bermeo de treinta y cinco a cuarenta lanchas de altura o boniteras y otras tantas sardineras. En 1922 se dedicaban ya a la pesca alrededor de mil cuatrocientos hombres con el siguiente número de embarcaciones: a vapor, cincuenta y cinco; lanchas boniteras o chalupas, veinticuatro; traineras movidas a remo o vela, treinta y cinco y pinazas, veinte. La villa se fue convirtiendo así en el más importante puerto pesquero de nuestra costa a la vez que la vida del pueblo se desplazaba de los muelles del puerto Chico a los del puerto Artza, Parque de Ercilla y Paseo de Lope de Haro.

La historia urbanística posterior de Bermeo gira bastante al margen del Casco Histórico de la Villa, a través de la promoción de nuevas zonas. La intervención de los nuevos arquitectos, Anasagasti por una parte y Arzudún e Ispizua por otro, nos dejan una serie de pequeñas obras que aunque no han tenido una fuerte repercusión urbanística merecen comentarse por el elevadísimo nivel arquitectónico que poseen.

Teodoro Anasagasti y Algan nacido en 1880 y muerto en 1938 es el más grande de los arquitectos, entre los muchos y buenos, que han dado la villa. Termina la carrera en 1906 y es nombrado arquitecto municipal. Plantea la reforma de las calles Aurrecoetxea y Areilza en el mismo año. Al año siguiente diseña una casa de pescadores junto al muelle del puerto viejo y en su parte final que encaja perfectamente dentro de la

tipología de viviendas de pescadores que más adelante definimos. En 1908 creemos que levanta otra casa de pescadores cerca del cruce del puerto viejo con Aristegui, aunque no lo sabemos con seguridad. Ambos edificios respetando al máximo el contexto, pero diferenciándose a la vez de él por el particular diseño de muchos elementos, nos ofrecen un singular ejemplo de lo que habría que hacerse en una actuación arquitectónica de este tipo.

En 1909 Anasagasti levanta el Colegio de San José y al año siguiente gana el Gran Premio de Roma. El año 1911 consigue el Gran Premio de la Exposición Internacional de Roma; en el catorce, la medalla de plata en la Internacional de Leipzig con su proyecto de Cementerio secesionista. En el dieciséis plantea la reforma del cementerio de Mendiluz y en el mismo año gana el Gran Premio de la Internacional de Panamá. En el diecisiete realiza el proyecto de la escuela Náutica, que será su último proyecto en Bermeo, trasladándose inmediatamente a Madrid donde en 1927 preside la sociedad de arquitectos.

Pedro Ispizua y Arzadun sin tener ninguno de los dos la altura poética de Anasagasti plantean, dentro de un lenguaje racionalista, una serie de obras que se encuentran a un buen nivel dentro de la arquitectura de vanguardia del racionalismo español. La mejor obra de Ispizua en Bermeo es, sin duda el edificio que construye para la sede del Partido Nacionalista Vasco, frente al Casino de Achucarro, en el 34.

A Arzadun se debe la pequeña vivienda unifamiliar llamada “la casa barco” o “kikumbera”, que representa uno de los ejemplares más finos y elegantes dentro de la poética racionalista. Kikumbera (1930) es una anécdota, pero en ella se reúne todo el periodo del racionalismo español.

...” Al entrar se pasaba a un corredor blanqueador,
No muy claro. La hermana de Cincúnegui apareció:
Una mujer vieja, seca, de aire un poco suspicaz y
Al mismo tiempo atento. Nos hizo pasa y nos
enseñó la casa. El corredor la cruzaba de un lado a
otro. En la parte de la calle se veía una sala de
pueblo, con unas cortinas blancas, planchadas, con
bordados y puntillas, como de sacristía. En medio,
una alfombra raída, un brasero, un velador negro,
dos sillones y seis sillas ya desteñidas, puestas
cerca de las pareces....

Pío Baroja

“Los Pilotos de Altura.”

LOS PUERTOS VASCOS EN LA HISTORIA

Con la caída de la caza como actividad y el auge de la pesca y la navegación va paralelo otro proceso que consiste en la caída de la nobleza señorial y la prosperidad de la realza y la burguesía.

La pesca y la navegación vascas intensas y de altura surgen casi de repente en un periodo tardío (las primeras noticias se remontan al siglo XI cuando menos; se refieren a Bayona precisamente) alcanzando su auge en el siglo XIV que puede considerarse el siglo de la navegación y la pesca vasca.

Hay derecho a pensar que quienes enseñaron a los vascos los principios del arte náutico fueron los normandos que irrumpieron en el S.W. de Francia allá por el siglo IX.

El incremento de la pesca y de la navegación se halla relacionado de modo lógico con los hechos que siguen.

- 1º Constitución de monarquías cristianas con poderes en territorios amplios.
- 2º Construcción de núcleos urbanos protegidos por el poder real.
- 3º Florecimiento de la industria y el comercio en tales núcleos.
- 4º Aumento de las redes de comunicación.
- 5º Aumento de las necesidades alimenticias de las masas urbanas y del interior.

Hasta el siglo XVIII las expediciones en busca de los grandes cetáceos se organizaron con regularidad. Su mayor auge debió de tener lugar en los siglos XIV y XV.

Son famosos los balleneros de Plencia y nombre como Guetaria, Xumaya, Fuenterrabia, Orio, Bermeo, Lequeitio, Ondarroa,... son conocidos por todos.

La pequeñez o estrechez del país, su riqueza en mineral de hierro, su antigua abundancia en bosques y su situación geográfica han hecho que, desde un momento preciso de la Edad Media hasta la Edad Contemporánea, los vascos se hayan distinguido no solo como pescadores de altura y como ferrones, sino también como marinos, constructores de barcos de madera e industriales en general.

Ya Navagero observó con la perspicacia propia de un gran diplomático italiano del Renacimiento, que el mar, el bosque y el hierro condicionaban de modo decisivo la vida vasca del siglo XVI.

Otros autores indicaron algo semejante.

Los históricos aluden con frecuencia a la escuadra de Vizcaya y a la de Guipúzcoa que a comienzos del siglo XVIII unidas a los de las cuatro villas (de Santander) constituían la escuadra de Cantabria. El nombre es famoso y lleno de orgullo a los que piensan en el papel que esta tuvo en la vida española del siglo de oro. Pero detrás de ésta armada no había ni un fuerte poder estatal que garantizase su eficacia bélica ni, lo que es peor, una población urbana considerable.

Tras la armada inglesa estaban Londres y otras grandes ciudades portuarias. Tras la holandesa ocurría lo mismo. Por el contrario los barcos españoles de la escuadra de Cantabria salían de pequeñas villas e incluso de verdaderas aldeas, pues Pasajes y el mismo San Sebastián en el siglo XVI eran poblaciones humildísimas y Bilbao aún en pleno siglo XVIII (1708) no pasaba de tener 1300 fuegos.

No se pretende definir ahora en qué grado la falta de un fuerte medio urbano representó en el desenvolvimiento de la náutica vasca. Pero no cabe duda de que esta falta fue perniciosa, pues un país sin grandes estructuras económicas (que solo se dan en grandes ciudades) no puede aspirar a poseer una técnica avanzada; siempre será, por fuerza, feudatario de otras, imitador de lo ajeno o quedará en un estado de arcaísmo peligroso. España pagó tal arcaísmo en relación a la arquitectura naval.

Estas pequeñas villas costeras, a veces siempre aldeas como decíamos, se extenderán a todo lo largo de la costa vasca tanto francesa como española, dando unas estructuras urbanas y unas tipologías de edificación características del país.

Las primeras poblaciones concentradas de Guipúzcoa a excepción de San Sebastián, cuyo famoso fuero data del tiempo de Sancho el Sabio de Navarra (después de 1150), deben su existencia, como entidades aforadas, a cortos pueblos del siglo XIII, y los primeros de estas poblaciones son puertos de mar:

Fuenterrabia (1203)
Motrico (1204)
Guetaria (1209)
Zarauz (1233)

El comercio por tierra y por mar favorece la concentración en el interior, en villas y en puertos comerciales, como Bilbao o, pequeños como Bermeo, Ondarroa, Lequeitio,...

Estos puertos adquirieron relieve dada la existencia de un poder real que procuraba ponerlos en explotación intensa.

En el siglo XVIII cobran unas proporciones mucho más grandes las obras portuarias y las fortificaciones defensivas de nuevos tipos, condicionadas por la existencia de grandes estados vecinos rivales.

En algunas poblaciones, como San Sebastián misma y Fuenterrabia, los dos tipos de obras se combinaron siendo muy característico, por ejemplo, el plano de esta última del siglo XVIII en el que se ve con claridad la ciudadela y el barrio exterior de los pescadores, obedeciendo a dos funciones completamente distintas.

Un aspecto menos sereno ofrecen los planos de otros puertos como Motrico, Deva o Pasajes.

ESTRUCTURAS URBANÍSTICAS DE LOS PUERTOS VASCOS

Normalmente hasta la misma orilla del mar sigue habiendo en el País Vasco, población diseminada rural, pero cuando se llega a los puertos las casas se pegan y estrechan acometiéndose unas contra otras en la disputa por el suelo edificable. A diferencia de la edificación rural, la falta de suelo apropiado plantea problemas parecidos a los de la ciudad burguesa: mala circulación, alta densidad, problemas de servicios,... producto de esto, las casa de los pescadores resultan pequeñas en superficie, aprisionadas entre medianeras y estiras en altura.

Tal concentración es producto de dos circunstancias. En primer lugar, lo encrespado de la costa, sin apenas zonas llanas de expansión que hagan posible un trazado regulador. El puerto, normalmente, se suele encontrar en un pequeño recodo natural, protegido de los fuertes vientos y al abrigo de los embates del mar. El hombre lo cierra después por medio de un espigón donde rompen las olas.

Las laderas que bajan al puerto, resultan muy pronunciadas, y son las que se pueblan, ordenándose las edificaciones en el sentido longitudinal de las curvas de nivel, creándose filas de casa entre medianeras o con pequeños callejones empinados de separación, que corren a lo largo de estrechas calles.

La unión de estas calles situadas a distinto nivel se realiza por medio de los mencionados callejones medianeros, que a veces se convierten en estrechas y empinadas escaleras.

En segundo lugar el hecho de que toda la vida del pueblo se desarrolla en la parte baja, es decir, en el propio puerto, consecuencia de que en torno a él gira la vida. Se descarga y se carga el pescado, entran y salen barcos. Allí está la lonja donde se realizan las transacciones, la cofradía, la fábrica de hielo, los comercios de suministros navales, bares y tiendas en general. Todo esto es la vida y es lo que hace al pescado querer estar allí, ver su lugar de trabajo y su lugar de ocio, ver pasar a sus amigos y compañeros y saludarles incluso desde su mismo balcón de casa.

Así las casas se amontonan para poder observar ese espectáculo tan maravilloso y tan lleno de color, como es la vida en un puerto pesquero de nuestro país.

La estructura urbanística general resulta muy intrincada, rota con muchos callejones y recovecos. Esta ordenación tan quebrada haría temblar de indignación a un Le Corbusier tan adorados de la línea recta. Nuestros puertos tiene el encanto de lo retorcido, de lo inesperado. Un intento de regulación con principios racionalistas resultaría un desastre, un endurecimiento del quebrado de una calle acabaría con ella. Solamente desde una poética orgánica que se perdiese en valoraciones del trazado medieval sería comprensible y aceptable el planteamiento de reforma urbanística en un caso de estos.

Frente a la primera fila de casas, ya junto al puerto, hay un petril ancho de defensa que normalmente se suele convertir en el eje de vida y de circulación de todos los pescadores. En este muelle se realiza la carga y descarga del pescado. Hay unas

escalerillas que bajan al agua y en donde se amarran los botes auxiliares en los que se trasladan los pescadores al barco, anclándose en el centro del puerto, aunque como en algunos casos hemos visto (Guetaria) barcos atracados permanentemente junto al muelle.

Las casas que dan a este paseo o muelle están ocupadas en sus partes bajas por comercios, bares y tabernas donde alterna el pescador en sus momentos de ocio. Estas casas dan en su parte trasera contra el monte, en una altura que puede coger solo la planta baja o varios pisos cosa que los hace húmedos, ciegos y de mala ventilación y habitabilidad.

En San Sebastián nos hemos encontrado con una solución muy interesante en las casas de pescadores que están en el mismo muelle. Estas, en su planta baja, solamente se encuentran ocupadas en su segunda mitad posterior. Estando la otra mitad que da al puerto calada por medio de unos soportales. Este lugar aporricado resulta una excelente solución para el clima húmedo de nuestro país. Bajo cubierta se guardan los materiales, los carros con redes, se reparan éstos en los días de mal tiempo, pasean los viejos arrantzales y juegan protegidos los niños. Los locales del fondo están llenos de bares cafeterías, restaurantes y comercios.

Esta solución aporricada también la hemos encontrado en otros puertos como Castro Urdiales, Algorta o Zumaya aunque no de la misma manera. En este último puerto la casa que en propiedad tiene en el mismo puerto la Cofradía de Mareantes de San Telmo tiene un soportal parecido al que nosotros estamos mencionando, al que denominan “Stalape”. En él están colocadas, el barómetro, el termómetro, y una tabla de anuncios para lo que se refiere a cosas del mar. En este caso concreto se depositan en tal lugar, los carros con redes, tinas,...

A la forma urbana que hasta ahora venimos mencionando responden la mayoría de nuestros puertos: Lequeitio, Bermeo, Ondárroa, Elanchove y Algorta en Vizcaya; Motrico, Guetaria, San Sebastián en Guipúzcoa y Castro Urdiales que aunque entre dentro de la provincia de Santander perteneció antiguamente a Vizcaya y tiene muchas de las características mencionadas.

DEL SOPORTE HAY ACCESO A LA LONJA Y A UN TÍPICO BAR, DEPARTAMENTOS ÉSTOS QUE OCUPAN LOS BAJOS DEL EDIFICIO. ESTE LUGAR SUELE ESTAR CONCURRIDO POR MARINEROS ANCIANOS Y POR GENTES QUE CONSULTAN LOS INSTRUMENTOS CITADOS. EL BAR ABRE EN EL VERANO UN MOSTRADOR DIRECTAMENTE AL STALAPE Y ASÍ SE REALIZAN LAS CONSUMICIONES DESDE LA CALLE.

A parte de esta estructura portuaria mencionada podemos hablar de otro tipo de puerto pesquero que también se forma en nuestra costas, aunque el anterior sea el más general. Así se crean puertos en torno a rías suficientemente amplias y navegables en sus primeros kilómetros. Podríamos mencionar los casos de Orio y Pasajes en Guipúzcoa o el conocido primitivo puerto del Bilbao amurallado de las siete calles. En estos casos la misma ría o un remanso de ella (caso de Bilbao) hace de puerto y el atraque se realiza en ambos márgenes (Pasajes) o en una sola (Orio). Ambas márgenes naturalmente, se han reforzado formando petriles y muelles.

El valle que abre la ría suele resultar angosto y abrupto con fuertes pendientes en las laderas por lo que aquí también se da el caso de la escasez de zonas adecuadas para la fácil edificación, teniendo en consecuencia que encaramarse las casas sobre las rocas del monte.

Por último hemos de hablar sobre la influencia del sentimiento regulador en la creación de la estructura urbana de nuestros puertos.

En principio hemos de pensar que solamente las villas importantes económicamente pudieron afrontar mínimamente el problema del trazado urbano y que, por el contrario, los núcleos de pescadores fueron durante mucho tiempo suburbios de gente pobre cuyo trabajo se compartía por temporadas con el trabajo en el campo, estando situados normalmente fuera del recinto amurallado.

Así aparecen en planos antiguos, como por ejemplo en el de San Sebastián núcleos de pescadores fuera del recinto amurallado o también en Fuenterrabía, donde los pescadores habitaban un suburbio fuera de la ciudadela.

Entre los puertos vizcaínos solamente se mencionan dos en los que haya existido una cierta intención en el trazado urbano. Caro Baroja cita a Bermeo como una de las villas donde han existido un cierto ajuste a un plan formal de los elementos calle (Kale) y plaza (ibiltoki). Según él, Bermeo respondía a una estructura formada por cinco calles longitudinales y cuatro transversales. De todas maneras, confirmando lo antes comentado sobre el carácter suburbial de los antiguos barrios de pescadores, nos hemos encontrado con una cita de 1269 en la que se menciona que en el territorio de Alboniga había vecinos pescadores ocupando un pequeño barrio y en la que se les concedía (en la cita) su incorporación a la villa como ciudadanos de derecho.

Todos los datos confirman la suposición de que las gentes dedicadas a la pesca eran de condición humilde, que su vida era muy dura y mal remunerada y que habitaban barrios apartados, fuera del casco urbano.

El segundo ejemplo de que ha existido un trazado regulador y, además, de una forma más explícita que en Bermeo fue en el antiguo Bilbao amurallado de las siete calles. De todas maneras no vamos a extendernos pues Bilbao no tuvo nunca carácter pesquero sino fundamentalmente comercial.

COSTUMBRES Y MODO DE VIDA UN PATRÓN DE PESCA DONOSTIARRA EN 1856

A continuación presentamos fotocopiado una parte del libro “Juegos y deportes vascos” de Rafael Aguirre Franco en la parte que afecta a la pesca y a la vida del pescador vascongado.

Si es fundamental conocer el entorno geográfico también lo es todo lo que afecta a costumbres y modo de vida de un pueblo, si es que pretendemos construir su entorno habitado con unos criterios acertados.

Por eso antes de entrar en tipologías vamos a conocer, el trabajo del pescador, las artes de la pesca, sus medios de trabajo, sus embarcaciones. Después su modo de vida, tomando como ejemplo el de un patrón de pesca donostiarra en 1856, en el que se analizan la religión y hábitos morales, la higiene y servicios sanitarios, el medio familiar, los medios de subsistencia, las costumbres alimenticias, la habitación, el mobiliario y vestidos, el ocio, la historia de la familia, las costumbres,...

Todo esto recogido con gran rigor científico en el año 1856 por A. Saihi- Leger y C. Delbert.

INTENTO DE DEFINICIÓN TIPOLOGICA DE LAS VIVIENDAS DE PESCADORES EN LOS PUERTOS VASCOS

COMPLEJIDAD ESTRUCTURAL Y FUNCIONAL DE LOS TIPOS

Desde muchos siglos, la noción de tipología ha sido ampliamente utilizada en arquitectura en especial cuando se ha intentado, como en toda la tratadística y por razones tanto teóricas como prácticas, un ordenamiento general de las experiencias y una sistematización de la materia disciplinar. Sin embargo, describir esta noción de tipología presupone un concepto bastante más amplio que no depende de la organización de nuestra disciplina sino más bien de la utilización general del concepto del tipo. En un sentido muy genérico, podemos definir el tipo:

- a- Como modelo de donde extraer copias y esquemas de comportamiento (en cuanto resume los rasgos característicos de un grupo de fenómenos.
- b- Como conjunto de rasgos característicos cuya inserción en un fenómeno determinado nos permite su clasificación.

En todo caso, el concepto de tipo tiende a organizar la experiencia según esquemas que permitan operar sobre ella de forma cognoscitiva y constructiva, reduciendo a un número finito de casos (en cuanto a esquemas más o menos amplios) la infinidad de los fenómenos posibles. Muchas disciplinas, desde la matemática a la sociología, usan ampliamente el concepto de tipo. Por lo que se refiere a la arquitectura, hay una noción de tipo cuyo vínculo con la forma es más estrecho pues se realiza como casi-forma de un fenómeno cuyas características son más cercanas a la institución (si no a la invención) del organismo; hay otra noción de tipo más próxima a la idea de clasificación de relaciones instituidas, y mucho más lejana de la idea de forma. Un mismo fenómeno puede ser sometido a esquemas tipológicos diversos según la óptica bajo la cual analicemos sus relaciones constitutivas internas y referenciales y según el uso que queramos hacer de aquel fenómeno.

EL TIPO CONSTRUCTIVO

Partimos por comodidad de un ejemplo dimensional de tipo inmediatamente perceptible: el de la construcción. ¿Qué significa tipo de la construcción? Cuando, para indicar un hecho arquitectónico específico, hablamos de hospitales, de escuelas, de iglesias, hacemos una generalización y una esquematización que corresponde precisamente a lo que se llama “tipo de la construcción”. Es decir, una serie de funciones del habitar humano (en el sentido general que hasta aquí hemos dado a esta expresión) por referencia a su recíproca organización y a su significado, se han unido según una cierta agregación cuyo “hábito” constructivo se denomina escuela, hospital,... Se trata, por tanto, de un conjunto de funciones establemente delimitadas que constituyen uno o varios servicios unidos entre sí por relaciones de continuidad espacial. Este servicio (por ejemplo, la escuela) puede a su vez ser clasificado según sus cualidades y el grado de sus relaciones. Naturalmente pueden inferirse nuevas funciones, al tiempo que otras pueden desaparecer sin que cambie la estructura del tipo, pues sólo alteran su género. Éste se define por el tipo de jerarquía y conexión entre las funciones, por el género de la función (escuela elemental), por el modo de agregación de las funciones (escuelas con corredores), por la cantidad y la dimensión, por las condiciones de localización y por último (a través de la definición tipológica de los diversos caracteres estructurales) por las cualidades semánticas con las que se ofrece al usuario.

La condición de localización abre el camino a un doble argumento:

- 1- El influjo que ejerce sobre el tipo a partir de la naturaliza del soporte geográfico, de la propiedad y subdivisión del suelo y las condiciones legislativas que la regulan, de la relación con el tejido urbano, de la relación con otros servicios (por ejemplo el del transporte) y, por último, de la relación con la red de distribución del servicio en cuestión.
- 2- Un sistema de tipos constructivos provoca un fenómeno tipológico a un nivel dimensional más amplio (urbano o territorial) que puede ser definido, por lo que a sus aspectos formales se refiere a partir de la “estructura interna” del tejido, constituido por repetición y según el grado de distribución de un tipo

determinando y de mezcla con otros tipos. Desde este punto de vista se puede acceder a un concepto de tipología bastante diverso del que hemos considerado en nuestro ejemplo y pensar en una tipología territorial que implique, a otro nivel dimensional y según otras funciones, todos los problemas de clasificación que hemos reconocido como característicos de la tipología específica de la construcción. La forma de acceder a esta concepción de la tipología es normalmente muy diversa, pues implica una más compleja y difícil lectura y organización, y hace referencia a estructuras de dimensión mucho más amplias cuya sedimentación histórica y económica es mucho más resistente a los cambios y sujeta a impulsos; todo lo cual la estructura de tal forma que tiende cada vez con mayor intensidad a escapar del control de la arquitectura.

Todos estos elementos concurren, por tanto, a la definición del tipo que, para que sea tal y no coincida directamente con cada fenómeno considerado, debe conservar ciertos caracteres de generalidad y estructurarse de alguna manera como esquema de clasificación y prototipo; es decir como un modelo abstracto, ejemplar del que se pueden extraer sugerencias válidas acerca de la naturaleza del organismo específico.

La idea de “tipo ejemplar” está, por tanto, estrechamente ligada a la misma definición de tipología de la construcción, tanto en su origen como en su evolución histórica.

... “ La casa se hallaba incrustada entre casuchas negras, en la parte más baja de Lúzaro, rodeada de callejuelas tortuosas y húmedas.

a todo lo largo del muelle, en aquella época y en esta, sigue pasando lo mismo; había casa de pescadores con balcones, ventanas y galerías de madera , adornados por colgaduras formadas por camisetetas encarnadas, medias azules, sudestes amarillentos, aparejos y corchos.

En estas casas hay siempre ropa tendida, lo que depende, en parte, del instinto de limpieza de esa gente pescadora, y en parte, de lo difícilmente que se seca lo impregnado por el agua de mar....

Pío Baroja

“ Las Inquietudes de Shanti Andía”

DESARROLLO TIPOLÓGICO DE LAS VIVIENDAS DE PESCADORES

NOTA DE COMIENZO

En la memoria gráfica presentamos un estudio extenso de la estructura de los puertos pesqueros y de las casa de sus habitantes, abarcando desde Fuenterrabia en Guipúzcoa toda la costa hasta Laredo en Santander, desarrollando el tipo o la casa representativa de cada puerto, que nos pueda servir de base para poder desarrollar una definición tipológica de la casa del pescador a nivel general del País Vasco.

En tal documentación se producen muchos cambios pero es nuestra opinión. Todos tienen una raíz fundamental que ahora intentaremos definir.

Al hablar de la estructura de los puertos hemos comentado las razones del porqué del apiñamiento de las casa en nuestros puertos en torno a la zona del puerto. Por un parte hablábamos de la angostura de la costa y de la escasez de terrenos adecuados para la edificación y por otra de la necesidad de vivir junto al puerto, junto al centro de vida del pueblo. Todo esto ha hecho que de antiguo, las casas sean bastante más altas que el caserío o la mansión de aldea, con tres y cuatro pisos, ocupados por varias familias, de cuyas ventanas y balcones penden redes, ropas a secar y aparejos varios. Como hemos dicho más arriba, Caro Baroja mencionaba la tendencia a la concentración y a la elevación de casas de vecindad con tres y cuatro pisos, que se notaba a partir del siglo XVII y que probablemente se generaliza en el XIX cuando acaece la revolución industrial.

En opinión de Irizar la tipología de la casa de pescadores con grandes balcones se ha formado recientemente tal vez al calor de las imágenes contempladas por los marinos en latitudes más meridionales.

Nuestra casa de pescadores al contrario de otros países, no se funde directamente con la tierra sino que intenta elevarse, tratando de suministrar un graderío, una torre de observación.

Las casas, ya hemos dicho, se van ordenando según curvas de nivel, teniendo, en consecuencia, dos fachadas a dos calles distintas, paralelas y a distinto nivel. Producto de este desnivel la fachada a la calle baja presenta mayor número de pisos que la de la calle alta, pues tiene parte enterrada, como consecuencia del desnivel, para la contención de las tierras. Cuanto mayor sea la pendiente del monte o la altura de la casa más está ésta incrustada en el monte y más pisos ciegos tendan por su parte trasera. Si la pendiente no es mucha y la casa es baja, se procura casi siempre que la parte ciega influya solamente sobre la planta baja, como sucede con las viviendas de pescadores de San Sebastián junto al monte Urgull. El hecho de ser ciegas las habitaciones traseras

como consecuencia de estar pegadas a la ladera, las hace húmedas y de mala habitabilidad. Cuando no se quieren dejar ciegas se apartan entre sí las casa 1,30 o 1.50 m formándose los callejones medianeros mencionados de que venimos hablando.

Estudiando el desarrollo de la planta de las viviendas vemos que como la planta es muy estrecha (normalmente su anchura no pasa de los diez metros), aparecen unas escaleras estrechísimas que dan acceso a los distintos pisos y que suelen ser de un solo tiro con el fin de no ocupar sitio en la planta. Tales escaleras suelen tener los peldaños de madera y resultan muy empinadas. Al ser de un único tiro, las entradas a los pisos no coinciden con la misma vertical, cosa que hace que todas las plantas resulten distintas. La iluminación y ventilación también suele resultar muy mala realizándose exclusivamente por la puerta de entrada y la ventana del fondo cuando la hay.

También es corriente, aunque menos característica, la escalera ordenada en torno a un pequeño hueco rectangular que a través de un lucernario en el tejado ilumina la escalera.

El acceso a los pisos y el arranque de la escalera comienza en la parte baja a nivel de lonjas, pero en algunos casos y como consecuencia de que la casa se encuentra adosada al monte con varios pisos ciegos suele existir otra entrada por la calle superior cuando se ha cogido su nivel.

Como además el hecho de ir ordenándose a la ladera se consigue por medio de ir escalonando piso por piso resulta que también debido a esto los pisos son distintos y no solo en distribución sino también en superficie. Los primeros pisos suelen ser más pequeños, insanos, húmedos y con habitaciones ciegas. En cambio cuando se libra la pendiente del monte a partir de la calle trasera, que como decíamos se encuentra a un nivel superior que la calle de entrada a nivel de lonjas, el edificio es a nivel de planta como si fuera otro totalmente distinto, con todas las plantas iguales y otra entrada distinta por la calle superior. En resumen podríamos decir que en estas casas el edificio se compone de dos partes una encima de la otra totalmente distintas con distribuciones distintas, entradas distintas y por distintas calles.

Cuando solamente es la planta baja y la planta primera las que son ciegas en su paramento posterior se suelen dejar las dos desatinadas a almacenes o comercios. Una situación interesante con que también nos encontramos en algunos casos es la mencionada de dejar abierta la planta de lonjas que da al puerto, aproximadamente en su primera mitad por medio de unos soportales que se abren por una parte al puerto y por el interior a comercios, almacenes, bares y restaurantes. Tal solución ya la hemos comentado extensamente al hablar del “Stalape” del puerto de Zumaya.

La distribución suele ser muy sencilla. Consta generalmente de un pasillo que va desde la puerta de entrada hasta una amplia habitación situada en el lado opuesto de la casa y que da al puerto a través del balcón.

En una esquina de este balcón suele encontrarse un pequeño servicio que en fachada corresponde con la parte maciza de la fábrica. Del balcón con antepecho de barrotes, cuelga la ropa para su secado, cosa que se realiza con dificultad como consecuencia de la humedad y del agua salada de que está empapada. Esta ropa colgada en el exterior es uno de los elementos que proporcionarán esa diversidad, ese alegre colorismo que poseen estos puertos pesqueros.

A ambos lados del mencionado pasillo se hallan los restantes huecos de la vivienda en los que hacen muchas veces de puerta blanquísimas cortinas de tela que no ocupan el sitio que necesita una puerta tradicional de librillo para recogerse. Sitio por otra parte tan escaso y tan necesario en estos casos.

Las habitaciones a ambos lados del pasillo se ventilan por medio de los callejones medianeros mencionados que unen las calles a distinta altura.

Cuando una casa en vez de tener callejón medianero tiene pared medianera va junto a ésta una escalera de un tiro, trazándose el pasillo pegado al hueco de escalera y situando todas las habitaciones a un lado junto a un callejón medianero por el que ventilan.

En lo que respecta a la cubierta, la estrechez de fachada en comparación con la altura y la profundidad, condiciona una cubierta que parece a todas luces lógica. Esta es la que está ordenada a dos aguas de forma ante-posterior con el caballete paralelo a la fachada. Cuando los edificios son medianeros tal cubierta viene todavía más justificada ya que las dos únicas posibilidades de expulsar el agua del tejado es por los paños de fachada.

Cuando el edificio es alto esta solución se generaliza más aún y podemos considerarla como la más característica de nuestros puertos. García Mercadel en su estudio sobre la vivienda del pescador en España menciona esta tipología para la parte más occidental del País Vasco, mientras que la casa con el caballete perpendicular a la fachada, lo da como solución para la parte más oriental. Esta generalización de Mercadel puede darse como bastante correcta pues edificios de este segundo tipo los hemos visto más a menudo en puertos como Orio, Fuenterrabia y Pasajes en Guipúzcoa, y en Vizcaya de una manera numerosa solamente en Algorta. Esta segunda solución es pues menos común que la primera y nuestra opinión es que su aparición es debida a la influencia del caserío rural o del caserío de pueblo. Así lo hemos comprobado en Algorta al medir la relación existente entre las casas del Puerto Viejo y los caseríos urbanos y agrícolas del Talayetas.

Respecto a la importancia del alero del tejado no creemos necesario extendernos pues es una constante que aparece en toda nuestra arquitectura popular tanto rural como pesquera como consecuencia de la influencia del medio geográfico. En los altos edificios de nuestros puertos el alero es elemento fundamental de protección para el edificio tan batido por los temporales. En los edificios bajos, de dos o tres plantas contando la baja, por el contrario, no parece el vuelo tan necesario y en cambio también en ellos nos encontramos con fuertes vuelos, a veces de mayor envergadura que en los otros edificios. Esto también habría que atribuirlo a cierta influencia formal procedente del caserío aislado. De la misma manera la aparición en algunos puertos de los frailones (muros medianeros que se adelantan en fachada) entre los que se extiende la balconada, nos hace pensar en cierta relación con el caserío rural de los pueblos del interior. Así los hemos visto en el puerto de Pasajes en Guipúzcoa y en el Puerto Viejo de Algorta.

En el aspecto exterior, en fachada, existen dos elementos fundamentales o constantes de toda nuestra arquitectura portuaria. Uno es el ya mencionado varias veces de la valoración del elemento lineal otro consecuencia un poco de esta valoración del hueco por medio de su delimitación lineal. Esta valoración tanto del elemento lineal como del hueco se consigue por medio del color, normalmente colores vivos, rojo, verde y azul,

que se combinan con el paramento blanco de la obra de fábrica. Existe una explicación puramente arquitectónica, producto de una investigación que durante varios años hemos estado llevando sobre el tema de la arquitectura popular del País Vasco.

Hemos observado y comentado varias veces a lo largo de esta memoria el hecho de que el pescador vasco pinta el barco con colores vivos, de una manera lineal, parecido a como pinta su propia casa. El problema se reduce al de comprender y controlar el espacio arquitectónico, tanto interiormente como en el volumen exterior a nivel urbano. En arquitectura resulta fundamental, comprender el edificio espacialmente, sus relaciones espaciales, su estructura espacial, poder leerlo espacialmente posesionarse visualmente de él. Los países del sol brillante realizan esto por medio del contraste de luz tan fuerte que su medio geográfico posea. Las iglesias populares ibicencas blancas en su totalidad resultarían en nuestro país confusas, mientras que allí se entienden perfectamente por medio de sus sombras propias y arrojadas o de sus huecos negros profundos que se remarcan sobre la superficie resplandeciente y blanca de la cal.

Un cubo blanco de los que se emplean en los murales de dibujo, situado en Ibiza se vería perfectamente delimitado casa por casa por medio del contraste fuerte de luz y sombra.

Así la arquitectura de estas zonas meridionales, es una arquitectura del volumen escultórico, definida sin ninguna ayuda a parte de la luz natural del propio medio. Los barcos de pescadores mediterráneos, son también monocolors, claros, blancos. Podríamos decir que no necesitan el dibujo para comprender el volumen de su barco o de su casa. Sus volúmenes están moldeados o esculpidos.

Por el contrario nuestra tierra, con su sol apagado por las nieblas, nubes bajas y brumas, que tanto rechazo han hecho experimentar a nuestros visitantes mediterráneos, no posibilita la comprensión del volumen, ni del espacio por el simple claro-oscuro. Las sombras son tenues, moviéndonos en una zona de grises demasiado sutil para ser apreciada. De ahí la aparición del elemento lineal, de la línea fuerza que plasma la estructura de la casa o la línea de flotación de un barco que nos hace distinguirlo del agua y saber aún en un día brumoso donde comienza y acaba cada uno. De ahí también el empleo de colores vivos normalmente complementarios para conseguir el máximo contraste. De ahí nuestra valoración del hueco resaltado con colores fuertes las jambas todo alrededor, o el pintado de los balaustres y barandas, el pintado de los aleros, de las salivas de los pisos o de las bajantes de agua.

Fijémonos ahora en la manera de pintar el barco, en el sus elementos lineales acentuados con el color. Fijémonos en la línea de flotación, en los diversos mástiles, en la línea redonda que marca las escotillas, en la borda que delimita la forma del barco, en las cañas, los diversos elementos de la cabina, incluso en las mismas letras del nombre del barco, todo es un continuo remarcar el volumen para que este sea comprendido.

De ahí es de donde surge esa sinfonía multicolor que en un día de sol se desprende de nuestros puertos.

Recordando el cubo blanco mencionado antes al hablar de Ibiza, aquí no nos serviría simplemente el sol como elemento para comprender el volumen; aquí pintaríamos sus artistas con fuertes y vivos colores o pintaríamos sus distintas caras con colores

complementarios buscando el máximo contraste para separarnos y distinguirnos del fondo gris que el medio pone como base.

Así pues esa fachada de la casa del pescador, tiene esa manera particular de comprenderla. Sobre un fondo de obra normalmente blanco, destacan todos los elementos lineales, remarcando los estirados huecos y dando a los elementos constructivos su propia definición. En los edificios de piedra, los mismos sillares bien labrados, de las esquinas de los edificios que lo arman haciendo aparejo de gualdrupado, se dejan sin encolar apareciendo con su propio color amarillento de arenisca, como dos líneas verticales que definen perfectamente los límites de la fachada.

Cuando antes hablábamos de que en el caso del Puerto Viejo de Algorta los tejados de muchas de sus casas se han visto influidos por la ordenación del caballete perpendicular a la fachada de los caseríos agrícolas de Talayetas, no hemos hablado de otra influencia que se produce, pero esta vez a la inversa, de la casa del pescador a los próximos caseríos agrícolas. Esta influencia es precisamente la del color y la de la manera de distribuirlo.

Los caseríos próximos a la costa o a algún poblado de pescadores reflejan un colorido del que los de más al interior carecen. Además es curioso que sobre el fondo blanco del caserío (más blanco también que en las otras casas) la distribución del caserío se realice de una manera lineal, resultando edificios muy parecidos a los del pescador, a excepción de la distribución en planta y de la posición geográfica, que nos delatan su carácter agrícola.

Si nos hemos extendido tanto sobre el tema del color en un puerto pesquero es precisamente porque lo consideramos como un lamento de primera importancia, sobre todo si es que se quiere llevar adelante una intervención arquitectónica acorde con el contexto que el puerto de pescadores ya predetermina. Si no lo hacemos así realizaremos verdaderas barbaridades como las que se han hecho en un pueblo en otro tiempo tan bello y tan representativo de nuestra arquitectura y urbanismo como era Elanchove.

Precisamente en este puerto, lo que ha sucedido, aparte de que especulación haya levantado altísimas y monstruosas casa de pisos, ha sido que con las reformas incontroladas de los antiguos edificios haya ido desapareciendo totalmente el elemento lineal del color, haciéndose antepechos macizos de fábrica y forrando las fachadas de ridícula plaqueta roja o de otros materiales extraños por su textura y color al medio preexistente.

Nos queda por comentar un último elemento arquitectónico frecuente también en nuestras casas de pescadores: el mirador o galería. Ante todo es importante deshacer un mal entendido. En contra de lo que se cree, el mirador o galería no es un elemento originariamente nuestro. Hace poco más de cien años nuestros puertos y nuestras costas no lo conocían. El mirador va aparejado a la costa noroeste atlántica de la península y a una fecha que anda por 1800, siendo su centro original La Coruña, aunque los vitorianos se disputan tal procedencia. Se han encontrado miradores además en Galicia, en Asturias, Santander, País Vasco (español y francés) incluso hasta en Zaragoza.

En el País Vasco es una de las zonas en donde más fuertemente ha arraigado, haciéndolo con tres caracteres distintos. En primer lugar en los ensanches decimonónicos de Bilbao y San Sebastián; en segundo lugar en las fachadas traseras que dan a ríos de muchas villas del interior, como Durango, Eibar, Elgoibar, Tolosa,... y en tercer lugar en los puertos de pescadores.

El mirador del Ensanche es el mirador burgués por excelencia, es el mirador típico de ciudad, elegante y refinado, con muchas molduras y costoso. El de las villas del interior, es el de fachada trasera, es la galería de madera con unas simples tablas verticales sin mucha preocupación estética, aunque haya casos excepcionales que confirmen la regla. El mirador del puerto de pescadores es un mirador intermedio que a veces se aproxima el primer caso y otras al segundo pero diferenciándose de ambos como consecuencia de la personalidad que le da el mar. En el puerto de pescadores el mirador sustituyó recientemente en algunos casos al balcón perdiendo con ello la casa parte de su sabor tradicional, pero fue rápidamente incorporado al medio y su adaptación resultó bastante correcta. Pero en ninguna medida adquirió la importancia que en los puertos gallegos donde se forjaron verdaderas fachas de calles a base de repetir muchas veces este elemento tipo. Aquí solamente podemos mencionar un caso en este sentido y es el de Castro Urdiales.

Nuestro mirador, normalmente es pequeño. Si la fachada es ancha ocupa parte de ésta, compartiendo el resto con el balcón. En las fachadas estrechas aparece en los pisos superiores, cogiendo todo el sentido de mirador encima del puerto. Aparece así mismo muchas veces como solución en esquina resolviendo cruces de calles adquiriendo una sugerente forma curva o achaflanada que remata y resuelve el problema de continuidad de la esquina. Pero de todas maneras nunca adquiere la importancia que tiene en Galicia aunque si es bastante general en todos nuestros puertos.

En resumen, la tipología que obtenemos es la de un edificio de crujía estrecha, mucho más alto y profundo que ancho de cuatro o cinco plantas de viviendas más una baja ocupada en su totalidad o en su mitad formando soportal de locales comerciales. El edificio se encuentra adosado a la ladera del monte retranqueándose piso por piso hasta conseguir el nivel de la calle superior. Un edificio con otro o bien es medianero o les separan un estrecho callejón empinado que une calles a distinto nivel y por el que ventilan las habitaciones. La distribución interior muy sencilla, un pasillo central con habitaciones a ambos lados y una gran sala al fondo con un balcón que da al puerto. Otras veces un pasillo lateral junto a la escalera de la casa de un solo tiro, y las habitaciones al otro lado ventilados por un estrecho callejón.

El tejado normalmente de teja curva, antero-posterior a dos aguas y con el caballete paralelo a la fachada. En esta el elemento fundamental el balcón y el mirador en segundo término. Huecos estirados altos y estrechos normalmente dos, todo lo más tres sobre un fondo claro, mayoritariamente blanco, todos los elementos lineales, balcones, carpintería, cerrajería, recercados de ventanas y puertas pintadas en colores vivos, normalmente rojo, verde y azul.

COMENTARIOS AL PLANTEO INICIAL DEL CONCURSO

El planteamiento inicial del concurso resulta de principio bastante problemático y contradictorio. El hecho de que se presente la cuestión a nivel de ideas con una información urbanística prácticamente nula, pues esta se reducía a una foto y unos planos de alturas de edificios, da por sentado la falta de un planteamiento serio a nivel arquitectónico y urbanístico.

Para empezar se escoge una zona de Casco Histórico sin plantear la relación que de siempre ésta tiene con el resto. Una parte del casco, solamente se puede estudiar una vez que se han definido unos criterios para todo él, y estos no pueden ser los que se encuentran en las normas del Plan General de Ordenación Urbana de la Comarca de Guernica- Bermeo pues están en total contraposición con la estructura urbanística de un caso histórico de una villa de pescadores de nuestro país. Esta sería otra objeción importante a hacerse el planteamiento del concurso, en cuanto se refiere a que se tenga que respetar la norma urbanística actual que rige las manzanas de casas en cuestión, pues esta norma ahoga todo intento de realizar un trabajo consecuente. Esta norma no respeta para nada el valor que pueda tener el trazado antiguo del casco histórico de la Villa, dejándolo al margen o haciendo abstracción de él. Está claro que en el plan de ordenación del que procede la norma no se ha valorado en absoluto el casco de la Villa de Bermeo como casco histórico- artístico. Tal plan no ha profundizado ni particularizado lo más mínimo sobre este hecho, se ha limitado a una serie de ordenanzas de lo más comunes, que es nuestro país muchos de los llamados urbanistas se los endilgan a todo tipo de casco histórico, nuevo, viejo, artístico o lo que sea, con el consiguiente desastre urbanístico para aquellos cascos que tienen un cierto interés, pues la norma es suficientemente amplia como para abarcar cualquier tipo de edificación que posibilita a la especulación acabar con la estructura, urbanística, ambiental o histórica de las que no estamos en esta época de vulgaridades arquitectónicas, demasiado sobrados.

Los técnicos redactores de tal plan han mostrado un desconocimiento total de la estructura urbanística de nuestras villas pesqueras, además de una falta absoluta de sensibilidad para valorar un ambiente como el existente, creado a base de muchos años. Debemos darnos cuenta de que unas formas urbanas y unos ambientes que se han realizado a través de muchos años podemos destruirlos nosotros en muy pocos como consecuencia de nuestra despreocupación o inoperancia.

La norma muestra un desprecio o desconocimiento por los problemas de raíz tipológica en lo que se refiere a las viviendas. La norma habla de edificios que tengan fachadas menores de 50 m., cuando la tipología tradicional de nuestras casas de pescadores por condicionantes de índole urbanística como en otras capitales les hemos comentado no pasa apenas de los diez metros, siendo normalmente más altas y profundas que anchas. Pretendemos decir con esto que con esta norma de los 50 m. se puede destrozar la estructura urbana y la unidad estilística de uno cualquiera de nuestros puertos pesqueros.

No entendemos como se pide se respete tal norma si vemos que bajo ella a su amparo, se han hecho verdaderos estragos urbanísticos y arquitectónicos. Sin ir más lejos en dos de los edificios nuevos que se han levantado en el Puerto Viejo: uno el blanco, altísimo que está encima del puerto hacia la Atalaya y el otro el mazacote de la esquina del puerto en el paso hacia el puerto Mayor.

Si la norma de pie al amparo de semejantes monstruos como esos ¡a qué demonios defenderlas!; lo que hay que hacer es redactar una nueva que protege el casco, y eso cuanto antes ya que corremos el peligro de quedarnos sin él. Fijémonos sino en lo sucedido en Elanchove, pueblo bellísimo en otro tiempo y hoy desconocido para quien lo viera antes, y no nos olvidemos que allí regía prácticamente la misma norma urbanística que en Bermeo.

Lo que no se puede pretender es que edificios tan monstruosos como los mencionados no lo serán tanto si se les pinta, embellece y acicala como a una señora gorda. La gorda, si de verdad lo es, vístase como se vista será gorda y nuestras casas de pescadores son precisamente lo contrario, blancas, finas, altas, esbeltas.

Con esto pretendemos decir que el concurso no se puede entender desde una perspectiva exclusivamente estética. El problema del Paseo de Lope Díaz de Haro plantea problemas de índole urbanística, y con esto queremos decir que además del factor estático, existe factores de ambiente, de circulación tanto rodada como peatonal, de orden estilístico, de habitabilidad y servicios ,... De ahí nuestra proposición de darle un tratamiento urbanístico en relación con sus zonas adyacentes, de influencia, y en resumidas cuentas con el resto del casco.

EL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL CASCO HISTÓRICO DE BERMEO

Hemos dicho que el problema del paseo de Lope Díaz de Haro no se puede tratar al margen del problema que plantea el resto del casco histórico y el de su supervivencia como un pedazo de ciudad viva. Si el concurso es un “concurso de ideas” nuestra primera idea sería la de la inaplazable necesidad de redactar un plan especial de ordenación del centro del centro histórico. Un plan del cual se desprendan unos criterios que ordenen la intervención arquitectónica de cualquier zona o lugar del casco.

Un plan para tal caso debía ir en la línea de los mencionados de Urbino y Lugo. Debiera de encargarse a un grupo que mostrara un conocimiento urbanístico de la problemática que plantean los cascos históricos, y más específicamente nuestros antiguos pueblos de pescadores.

La base de tal plan debiera ponerse, no en el juego alegre de ideas de un determinado urbanista, sino en la obtención de una extensa documentación urbanística, en la que se

tuvieran en cuenta tanto la evolución histórico-urbanística, como el desarrollo tipológico de las edificaciones y la base sociológica con que se cuenta. En estos casos resulta de otra parte fundamental un exhaustivo conocimiento de nuestra arquitectura popular y de las relaciones que se plantean entre la ciudad antigua y la ciudad nueva.

La redacción del plan debe llevarse a cabo de una manera cuidadosa no generalizando normas para todo el casco histórico sino particularizando la intervención, zona por zona, calle por calle, plaza por plaza y ambiente por ambiente.

Debe hacerse un estudio profundo de cada calle, no solamente de orden estético o estilístico, sino tipológico, ambiental, sociológico,... buscando todas las variantes características que inciden sobre cada sitio en cuestión.

En un centro histórico, cada lugar, cada plaza, cada esquina tiene su pequeña y gran historia conservada en las piedras o en el ambiente y que es imprescindible conocer para evaluarla. Un casco histórico, no es un simple casco de una ciudad cualquiera. No es igual, ni da lo mismo a nivel de intervención arquitectónica, un casco de una nueva ciudad americana que el de una vieja ciudad europea. Los problemas planteados por la segunda son analíticamente distintos y más complejos que los de la primera. En todos los cascos existen problemas de gobio circulatorio, de servicios, de aparcamientos, de infraestructura,... pero en los centros de valor histórico- artístico esto se complica y aparecen problemas de conservación de ambientes preexistentes que no solamente no hay que destruir si no por el contrario promocionarlos. Por eso el aproximarse a estos problemas se debe de hacer de una manera meticulosa y con una información urbanística que no requeriría en otros casos.

De todas maneras y aún con la existencia de un plan especial de ordenación que regule la intervención arquitectónica en todo el casco sigue existiendo un problema de control de índole estético. Un plan no puede ejercer un control sobre el factor intrínsecamente estético. Un plan puede hablar de volumen, superficie y de aspectos constructivos e incluso de planteamiento estilísticos pero no estéticos.

El problema se plantea desde el punto de vista de que el casco histórico hay que protegerlo, pero no solo de los especuladores del suelo o de la edificación, sino también de nosotros los propios arquitectónicos, muchas veces desacertados y otros ineptos para poder desarrollar una intervención adecuada a casa caso.

Es aquí donde surge el problema de poder decir no al proyecto de un profesional que según él es correcto pero que, en cambio, de hecho resulta una aberración por otra parte cosa común en nuestros días.

En este caso solamente existe un tipo de control para poder defender la ciudad y este es la existencia de una comisión de control histórico-artística en el mismo sentido en que se ha creado la del Casco Viejo Bilbaíno pero con una mayor eficacia en el funcionamiento y sobre todo con un plan de ordenación especial además de una buena información que fortalezca el criterio para poder emitir juicios sobre cualquier tipo de proyecto.

En Inglaterra la defensa de las ciudades históricas o de los ambientes históricos están encomendadas a todos los ciudadanos que participan en el control por medio de

comisiones histórico-artísticas con criterio y poder para enjuiciar también sobre problemas de índole exclusivamente estética y con unos niveles de participación social lo más amplia posible y que va desde el arquitecto, al simple ciudadano que tiene que disfrutar o padecer el determinado edificio o la determinada reforma.

En este sentido el plan especial que nosotros proponemos para su urgente redacción ha de llevar acompañados sus correspondientes medios de gestión legal que deben abarcar todos los campos, concretándose en el estético por medio de esta comisión de la que venimos hablando.

EL PASEO DE Dº LOPE DÍAZ DE HARO

El paseo de D. Lope Díaz de Haro va apareciendo a finales de 1800 cuando se rellena parte de la dársena de Artza, donde se crearía el parque de Ercilla y donde se construye en 1900 el muro de protección. El parque de Ercilla representa una gran intuición urbanística dentro del planteamiento urbano de Bermeo. Se plantea como una gran zona de descongestión del pueblo, de por sí abigarrado y como una excelente zona de reserva verde para los futuros años. El paseo parte de la plaza de San Miguel y acaba con el puente de Arostegui junto a la entrada o conexión entre el parque y el puerto Viejo. El paseo es actualmente el eje de la relación y vida del pueblo. Esto se comprueba fácilmente paseando por él un domingo a la mañana en que la gente “tomando blancos” lo ocupa en su totalidad, siendo muy difícil y lento circular con el coche como consecuencia de esto. En la documentación urbanística se han detallado los comercios, bares y restaurantes que ocupan sus zonas bajas pudiéndose encontrar allí los datos que confinan a tal paseo como el centro ambiental del puerto.

Este dato era fundamental a tener en cuenta si queremos conservar y potenciar tal ambiente cosa que a priori parece indudable.

La solución del paseo con el parque de Ercilla es total y el uno y el otro son la base del mismo cuerpo urbano que debiera ser tratado conjuntamente aunque en el concurso se les haya separado. El paseo por el que actualmente existe una circulación que va en aumento plantea muchos problemas a la hora de pasear, producto sin duda de tal circulación. Han aparecido aparcamientos junto al parque, han sido el primer toque de atención para hacer peligrar éste como tal, además de servir para romper la unidad paseo-parque reduciendo el primero en muchos tramos pretendiendo reducirlo a simple calle de circulación rodada. De la misma manera un pequeño jardín infantil, mal situado en el parque, cierra con sus pequeños muros el acceso a este desde el paseo en una longitud importante.

Como consecuencia las aceras, ya de por sí estrechas, se sienten ahora sobrecargadas y no cumplen adecuadamente su función.

La plaza de San Miguel al comienzo del paseo está llamada a ser una muy importante plaza peatonal. Aún no ha encontrado su personalidad y en ella aunque aparecen mesas

y sillas sacadas a la calle en forma de terrazas por los bares que a ella dan, aparcen también coches y la cruza un autobús que sin ningún sentido la parte por el medio. La plazuela de San Miguel situada justo encima de la anterior resulta un lugar muy recoleto con una interesante escalera, aunque las reformas de los edificios que a ella dan dejan bastante que desear.

El casino, junto a la plaza de San Miguel, resulta un edificio que aunque mal situado en la trama urbana, tiene un cierto interés arquitectónico. Construido por Severino Achucarro en 1895 (el gran arquitecto del Ensanche bilbaíno) se encuentra actualmente muy mal valorado encontrándose pintado con un color ridículo y a falta de un buen remozamiento. El edificio con evocaciones nórdicas, goti-iscistas e inclucistas e incluso wagnerianas, se mueve dentro de un campo eclesiástico (como toda nuestra arquitectura de estos años) pero guardando eso sí un meritorio empaque arquitectónico.

La unión de la zona que gira en torno a la plaza de San Francisco tiene su continuidad hacia el parque de Ercilla por medio de dos calles, una la de San Francisco, estrecha angosta, sin apenas aceras y con bastante tráfico, pues recoge todo el que viene del parque de Ercilla y otra semi-peatonal, pues la cruza la línea de autobuses entre las casas de la plaza de San Miguel y un costado del Casino.

En el primer caso es fundamental ordenar y delimitar los dominios del coche y el peatón por medio de aceras, soportales o cualquier otro elemento y en el segundo ordenar la entrada mejorando el aspecto de la fachada lateral del Casino y haciendo desaparecer esa circulación del autobús a todas luces ridícula.

El cruce de las calles Arza, Cardenal Mendoza y Cose Ibarlucea es en el centro del paseo un lugar de mucho ambiente con bares y restaurantes, pero que no ha sido potenciado en todas sus posibilidades. Aunque aparezca como un simple cruce de calles peatonales, su amplitud le confiere una cierta importancia que le da carácter de plaza. Esta podría llegar a convertirse en la plaza que un paseo tan largo necesita en su mitad para hacerlo más ameno.

Al final del paseo la unión con el puerto Viejo. Unión angosta, sucia, muy poco clara, con un puente que lo cruza verdaderamente deprimente sin el menor interés. Actualmente el puente representa una barrera visual, que añadida a la angostura del trazado urbano, deja sin la apetecida conexión el parque con el primitivo puerto. Detrás del puente una casa sin el menos interés puesta como un “pastiche” que no deja ni el paso físico ni el visual estropeándolo todo. Es el edificio del Instituto Social de la Marina.

La zona ésta de Arostegui es la que más directamente nos afecta, la más confusa y peor tratada como consecuencia de la intervención en los últimos años. El edificio de la comandancia de marina junto al puente, tapa la maravillosa iglesia gótica, verdadera joya arquitectónica, y estropea y desordena todo un espacio que frente a la iglesia podría ser excelente. A esta, a la iglesia, se le han ido añadiendo una serie de anexos que sin el menos interés propio, lo único que hacen es tapar una joya gótica de gran valor.

De la zona ésta de Arostegui pasa por un estrecho callejón muy poco claro a una bellísima plazuela (la de Santa Eufemia) excelente ejemplo del intrincado urbanismo portuario. A tal plaza se llega con coche por una calle que corre dentro de su sordidez

junto al frontón (“Fraileku”). La aparición del coche en tal plaza no se nos antoja defendible desde ningún punto de vista consecuente. De esta plaza por otro callejón, se sale a una terraza situada justo en el centro de la división de los dos puertos (y debajo de la cual existen unos soportales) desde donde se divisan unas vistas magníficas. Por medio de escaleras se baja de esta terraza el muelle y a ambos puertos.

El edificio de teléfonos y telégrafos está en muy mal estado de conservación, tiene una cierta gracia con su característica atalaya, como para que sea objeto del cuidado y remozamiento adecuado.

Al frontón junto al puerto, con la última reforma que se está llevando a cabo (en la que se le va a cerrar con respecto al muelle) se le ha hecho perder parte del valor urbanístico que cuando estaba abierto e incorporado al muelle, tenía. En el País Vasco el lugar más popular y de más auténtico raigambre estética es la plaza pública, ligada casi siempre en una sola unidad al frontón. Así lo hemos visto en Guetary (Laburdi), Marquina-Echevarria, Guetaria Aizarnazabal, Elgoibar, Arcaniaga, Emua, Irurita, San Sebastián (plaza de la Trinidad) Motrico, Regil,...

La plaza- frontón del País Vasco es una creación urbanística auténticamente nuestra. En él se realizan, bales, fiestas, teatro y todo tipo de actividades de orden social al margen del propiamente juego de la pelota. A veces también se encuentra incorporado el probadero de bueyes formando todo ello una particular unidad urbana.

Es por esto por lo que decimos de lo desacertado de cerrar el frontón. Si se pensaba en construir un frontón acorde con la importancia de Bermeo había que haberlo construido de nueva planta en otro lugar y hacer dejado el típico frontón del muelle abierto a todas las actividades que normalmente se desarrollan en nuestros pueblos.

Las fachadas de los edificios que dan al paseo han ido perdiendo su carácter marinero siendo sustituidas por edificios eclécticos de comienzos de siglos en el mejor de los casos y por vulgares edificios actuales sin la más mínima relación con el medio en el peor. Por otra parte las manzanas primitivas se han reordenado creándose manzanas más amplias que dan fachadas, dan composiciones cuadradas totalmente ajenas a los ambientes formados por los esbeltos edificios de nuestros puertos. Quedan todavía algunos edificios con balconadas con cierto carácter marinero pero su escasa altura o su mal estado de conservación hace prever su sustitución por nuevas edificaciones. Los edificios del paseo no tiene pues el más mínimo interés arquitectónico en relación con nuestra arquitectura portuaria por lo que hemos de prever la total sustitución por nuevas edificaciones.

Por el contrario los edificios que dan a la calle de San Francisco como los que dan a la plaza de San Miguel a pesar de sus desacertadas reformas son casi en su generalidad bastante representativas de nuestra arquitectura portuaria por lo que muchos de ellos merecen la pena ser conservados y sujetos a un nuevo tratamiento de fachada más acorde con el contexto.

En general el eclecticismo por una parte y un cierto neo-racionalismo imperan en las edificaciones del paseo, pero todo de un diseño da muy baja calidad por lo que su sustitución programada no presenta en el aspecto de conservación ningún problema.

Existe una última cuestión de importancia en relación con la segunda fila de casas. Esta segunda fila tiene un gran peso sobre la visual de la calle y su cuidado en lo que respecta al cuidado estilístico es tan fundamental como en la primera fila de casas. En este segundo plano existen excelentes edificios muy dignos de conservar y perfectamente integrados en la trama y en la unidad estilística del casco. Por otra parte existen también edificios de nueva planta que surgen por encima de alineación sin el más mínimo respecto pro la estructura urbana y el sentido arquitectónico de las construcciones de nuestros puertos. En casos como estos el plan especial sería el que estudiando cada caso concreto resolviera sobre tales actuaciones.

Pero de todas maneras lo que queda claro es que tan importante resulta el tratamiento de la primera fila de casas como de la segunda y que si ahora nos limitamos a tratar exclusivamente la primera es por el mismo planteamiento del concurso y por la imposibilidad material de obtener documentación gráfica de la zona. Pero en nuestro pensamiento está presente la incoherencia en que incurrimos al no tratar conjuntamente la única imagen que ambos cuerpos de casas proporcionan.

REFORMA DEL PASEO DE D. LOPE DÍAZ DE HARO Y ZONAS DE INFLUENCIA

LA REFORMA DEL PASEO EN LO QUE RESPECTA A TRAZADO URBANO

Hemos comentado que el paseo de Lope Díaz de Haro es conjuntamente con el parque de Ercilla el eje de vida y centro ambiental del pueblo. Los comercios, bares, restaurantes cubren los bajos de las casa. Pero por otra el paseo como consecuencia de la circulación rodada, aparcamiento,... está perdiendo parte de su personalidad convirtiéndose poco a poco en una simple calle de circulación peatonal y rodada, cosa que repercute favorablemente sobre el nivel de vida y diversidad urbana de la zona. La opción parte del empleo del elemento soportal que configura por otra parte, denominador común todos los edificios del paseo.

De esta manera hemos creado por medio de soportales un paseo cubierto de 5 metros de profundidad, que será el elemento fundamental que proporcionará la nueva imagen al paseo.

El elemento soportal sin ser frecuente es un elemento que aparece en nuestros puertos en algunos casos y proporcionando soluciones muy interesantes. Ese es el caso de las viviendas de pescadores tan comentadas del puerto de San Sebastián junto al monte Urgull.

Nuestra opción va bastante en ese sentido, conectando por otra parte con el popular “Stalape” de nuestros puertos (ver Zumaya). De todas maneras, en lo que se refería a tipología hemos tratado bastante extensamente el problema de soportal.

De otra parte un simple soportal recto, si tiene cierta longitud puede resultar excesivamente largo y monótono. En nuestro caso las configuraciones que adquiere este elemento tienen como consecuencia de la línea de fachadas cierta forma poligonal que no lo hace tan absurdo.

De todas maneras la tira de soportales se ve interrumpida y cortada en varios puntos, potenciándose estos por sí mismos como plazas peatonales apareciendo como nodos para estimulación visual y ambiental.

La segunda tira, muy corta es la de las casas de la calle Cosme Ibarlucea y que corresponden justo al cruce de calles que nosotros potenciamos a nivel de plazuela. A esta plazuela en consecuencia llegan tres líneas de soportales una de la embocadura del puerto Viejo, otra de la que procede de la Plazuela de San Miguel (que sería la tercera de las líneas de soportales que estamos anunciando) y otra la de la propia calle Cosme de Ibarlucea, con el ánimo ésta última de potenciar y agrandar esta nueva plazuela creada por nosotros.

La cuarta línea de soportales es la que corresponde a la Calle Francisco desde la desembocadura hasta la plazuela de San Miguel. Esta calle que resulta verdaderamente angosta, estrecha, y sin apenas aceras, recoge además toda la circulación procedente del parque de Ercilla haciéndola en consecuencia bastante desagradable por la interferencia que se produce entre el coche y el peatón.

La solución proporcionada por nosotros en este último caso, separan ambas circulaciones, creando una circulación peatonal cubierta por medio de soportales que agranda visualmente la calle y realiza la separación coche peatón de una manera agradable, y sin cambiar la estructura y el trazado de la calle.

A todos los soportales pensados por nosotros dan por el interior, locales comerciales, bares, restaurantes, tiendas de todo tipo,... esto es lo que hace que en ellos no se pierda la vida, sino que aumente y exista un lugar cubierto para el invierno, en contacto con el centro de interés que forman las tiendas, bares, cafeterías... En invierno los días de lluvia el "blanqueo" de los domingos por la mañana se realizará todo a lo largo de los soportales y de las plazas que los articulan. Nuestra idea de soportales no es simplemente el de un lugar cubierto en el sentido de los pórticos de la plaza de San Francisco absolutamente sórdidos, donde no existe un ápice de vida, como consecuencia de la falta total de bares, comercios, tiendas que proporcionan el interés de las gentes. Para nuestro soportal tales centros de interés son imprescindibles, en tal sentido nuestros soportales ayudan a potenciar aún más el eje de vida que es hoy el paseo de Lope Díaz de Haro.

Nuestros soportales además de su dirección lineal, interrumpida por plazoletas tienen una franca abertura hacia el parque del que deben formar un cuerpo común. En consecuencia además de poseer una coherencia propia forman parte, de una unidad urbana de índole mayor, en la que todas las partes se interrelacionan.

LA REFORMA DE FACHADAS. BASES PARA UNA ORDENANZA

Partiendo de la base del estudio tipológico desarrollado en otros capítulos, acometemos ahora el estudio de la reforma del caso concreto de las fachadas que dan al paseo en cuestión.

Encima de los soportales prevemos cinco plantas de pisos, de solo 50 metros de altura, que juntamente con los cuatros metros de altura de soportal, nos dan una altura reguladora de alero de dieciocho metros. Esta altura puede oscilar en un metro más, cuando se quiera sacar camarotes. Esto lo hacemos con el ánimo de producir pequeñas roturas a nivel de aleros, ya que un alero todo seguido y al mismo nivel, puede resulta monótono. También como producto de esto aparecen en los tejados pequeños frontones, que producen una pequeña rotura animando las cubiertas, por otra parte todas a dos aguas, antero-posteriores con el caballete paralelo a la fachada.

La anchura del edificio, viene marcada por la tipología de las casas de pescadores, definida más arriba, y se limita a diez metros. Tal dimensión ordena de por sí ortos dos huecos por desarrollo de cada fachada. De esta manera obtenemos, una composición característica de acuerdo con las tipologías estudiadas: más alta que ancha, y con dos o tres huecos en fachada por cada planta.

Los elementos básicos de composición en fachada, son en primer lugar el balcón secadero, en segundo, el hueco estirado y recercado con colores vivos y el tercero, el mirador. El balcón de un metro diez centímetros como máximo de vuelo, podrá correr todo lo largo de la fachada y deberá ser, de antepecho de alma vacía formada con barrotes verticales.

El mirador solamente podrá sr empleado en toda su longitud en fachada, en los dos últimos pisos superiores, y en los lugares marcados en los planos como zonas intensivas de miradores, aquí en toda la altura de edificación, con el fin de rematar y resolver las esquinas, que dan a plazas o plazuelas.

En las fachadas de menos de cinco metros de desarrollo, el mirador podrá ocuparlas también en su totalidad, pero en todos los demás casos el mirador perderá importancia ante el balcón. En aquellas fachadas, cuyo desarrollo estén entre cinco y ocho metros, el mirador solamente podrá ocupar la mitad de la fachada, y en aquellas que tengan de nueve a diez metros podrá ocupar como máximo la tercera parte.

Con esta norma lo que pretendemos es evitar las grandes galerías corridas, ajenas a nuestros puertos, como en otro capítulo hemos comentado. En el País Vasco, la importancia fundamental la tiene el balcón, y el mirador le hace el papel de simple acompañante.

Ya hemos comentado, que el tejado es a dos aguas, entero-posterior, con el caballete paralelo a la fachada. La cubrición será obligatoriamente de teja curva, ya que la imagen que a nivel de tejados, proporciona Bermeo, resulta característico. Viendo la villa a medida que descendemos por Solluve, distinguimos, la mancha roja de las cubiertas,

contraponiéndose al verde los montes y el azul del mar. Esta mancha roja es fundamental cuidarla. En el caso, que se construyeran camarotes, podían sacarse lucernarios en forma de típicas linternas.

Las casas como consecuencia de ser medianeras, ventilaran los mismo la escalera, que los huecos que se crean convenientes, (fundamentalmente la cocina) por medio se patios interiores, que podrán ir cubiertos por cúpulas de cristal, destacables si se quiere en estructura exterior del tejado. Si en patio interior presta servicios a dos edificios, la longitud mínima del patio más pequeño será de cuatro metros, y la superficie será o mayor a veinte metros cuadrados. En caso de que el patio sea de uso exclusivo de un solo edificio al lado menor será de dos metros como mínimo, y la superficie del patio de diez metros cuadrados o mayor.

El vuelo del tejado, será obligatorio para todos los edificios, y la longitud media en sentido horizontal inferior.

El color, será un elemento fundamental a tener en cuenta. El tono base de la fachada, será claro, predominantemente blanco. Todos los elementos lineales, barandillas, barrotes, bajantes, cercos de puertas y ventanas,... irían pintados, marcándolos intencionadamente con colores vivos, fundamentalmente, rojo, verde y azul.

AMBIENTES CIUDADANOS. REFORMA

LA PLAZA DE SAN MIGUEL

Ya vivimos, como la plaza de San Miguel, era un lugar indefinido, con mucha confusión e interferencias, debidas a elementos antagónicos, si consiguiera encontrar su propia personalidad.

Nosotros, hemos hecho de ella, un elemento plaza peatonal, de un carácter relevante dentro de la estructura urbana de la zona. Esto se ha conseguido, realizando la unión con el parque, y cerrando al tráfico, la calle que une el muelle con el paseo. De esta manera, la plaza se ha agrandado considerablemente, y su marcada peatonalidad, se ha diferenciado del parque por medio del pavimento.

El cierre a la circulación rodada de esta calle, así como el cierre a la circulación del autobús, por el callejón existe entre el Casino y las casas que dan a la plaza, no presenta ningún tipo de inconveniente, ni repercusión importante en el nivel circulatorio de la zona.

El sentido de plaza que se le ha dado, concuerda con el de la multitud de plazuelas ciudadanas de Roma, con sus sillas y mesas en la calle sacadas por bares y cafeterías que ocupan los bajos de las casas y, que organizan verdaderas terrazas al aire libre. El Casino deberá ser cambiado de color, y pintado de blanco, que es su primitivo color.

Actualmente, la calle que separa la plaza del parque, es una barrera para la circulación peatonal, que se encuentra al salir del parque en dirección a la plaza, con un espacio desordenado: una calle con circulación rodada, una ocupación de suelo por medio de aparcamientos, mezclado todo ello con terrazas de bares, y un autobús que cruza y parte por medio la plaza.

La desaparición de la circulación rodada en estos casos, resuelve los problemas sin crear otros nuevos devolviendo la personalidad a una plaza que la había perdido.

La conexión de esta plaza con la próxima zona de San Francisco, queda perfectamente conseguida, por medio del soportal peatonal, que la calle de San Francisco, y el paso peatonal que junto al Casino lleva a la plaza de San Miguel.

LA PLAZUELA DE SAN MIGUEL

La pequeña plazuela, a la que se accede por medio de una escalinata muy interesante, y que amplía el objetivo visual, no sufre ninguna reforma. Solamente habría que mencionar la necesidad de ejercer un control más severo sobre las anárquicas reformas que en el caso de esta plazuela han sido bastante desgraciadas. La solución de situar en todas sus esquinas una exhaustiva ocupación de miradores, ayuda a definir mejor la plazuela a la vez que orienta la continuidad y salida de ella.

EL CRUCE DE CALLES DE ARTA: COSME IBARLUCEA

CARDENAL MENDOZA

Al hablar de los soportales hemos mencionado la recalificación de este cruce de calles peatonales, esta elevarlo a la categoría de plazuela aporticada, donde se articulan los soportales, adquiriendo en consecuencia un elevado valor urbanístico. Los soportales, giran recorriendo todos los chaflanes, dando indistintamente al paseo, como la las calles Artza o Cardenal Mendoza. Correspondiéndose con esto, los chaflanes están caracterizados, como zonas de miradores intensivos dando en consecuencia la vuelta, y resolviendo perfectamente, la solución de continuidad de todas las esquinas.

LA UNIÓN CON EL PUERTO VIEJO Y LA ZONA DE AROSTEGUI

La unión con el puerto viejo, es muy confusa, tortuosa, e intrincada. Las casas de la Comandancia de Marina y del Instituto Social de la Marina, son las que estropean todo, ya que están colocadas en el centro mismo de la unión con el puerto viejo. A la confusión general, colabora el estúpido puente de Arostegui. De ahí, que con la intención clara de promocionar y potenciar urbanísticamente toda la zona, hayamos propuesto, el derribo de los edificios mencionados, (que por otra parte no presentan ningún interés arquitectónico de ningún tipo y mucho menos urbanístico) junto con el puente de Arostegui.

La promoción de la zona se completa, por una parte, en la creación de una gran plaza peatonal frente a la Iglesia de Santa Eufemia. Por otra, que la apertura de un trazado claro de conexión, entre el parque, la nueva plaza, y el Puerto Viejo. Así también se cierra al tráfico rodado la calle de Arostegui, una vez desaparecido el puente, haciéndola peatonal y uniéndola con la zona de soportales por medio, de unas nuevas escaleras de patín doble en lugar de las actualmente existentes, por debajo de las cuales existirá conexión con los dichos soportales.

La creación de la nueva plaza de Arostegui, lleva aparejada la recalificación arquitectónica, de una serie de edificios interesantes, tales como la Parroquia de Santa Eufemia, edificio de comienzos del periodo gótico, quizás del siglo XI o XII, ya la que habría que devolverle su primitiva estructura, quitándole los añadidos posteriores sin ningún interés. Así frente a una amplia plaza de nueva creación, se presentaría una bellísima iglesia, que actualmente se encuentra fuera de la vista.

El otro edificio que habría que remozar sería el antiguo edificio de teléfonos, por detrás del cual se accedería al frontón a través de la plaza.

La creación de esta plaza que venimos comentado representaría, la incorporación de una gran zona ahora segregada, a la zona de influencia del parque, quedando todo dentro de una misma unidad formada, por el paseo, el parque y las dos plazas extremas, la de San Miguel y la de Arostegui.

LA ZONA DE LA PLAZA DE SANTA EUFEMIA

La zona que gira en torno, a la simpática plaza de Santa Eufemia, es actualmente del dominio del coche, llegando este incluso hasta la terraza que sobre los soportales asoma al puerto. Tal situación, no tiene en principio ningún punto de vista defendible, y es por tanto que nosotros consideramos, que tal zona debe ser de uso exclusivo del peatón.

La entrada desde la nueva plaza de Arostegui, hacia la plaza de Santa Eufemia, se lleva actualmente a cabo, por medio de un estrecho callejón muy poco legible. El día en que se despeje toda esta zona de los elementos que actualmente contribuyen a tal confusión, la unión entre ambas plazas quedará sin más, orientada. Arquitectónicamente los edificios de esta zona son por norma general excelentes y representativos, de la arquitectura marinera, por lo que es fundamental su cuidado y conservación.

EL PARQUE DE ERCILLA Y EL PLANTEAMIENTO GENERAL OBTENIDO

El parque de Ercilla representa, una intervención urbanística verdaderamente encomiable, ya que frente a una estructura tan abigarrada como la de Bermeo al parque resulta ser una excelente zona de expansión y reserva verde. El problema que se plantea es el de seguir conservándolo con el mismo carácter, que ahora tiene, sin permitir que una impensada solución lo cubra de coches.

Bermeo actualmente, no tiene un grave problema de tráfico, pero como consecuencia de su crecimiento puede llegar a tenerlo, y en tal caso la primera zona a peligrar sería precisamente el parque.

Llegado el caso, se presentaría el problema del tratamiento de parque, y a nuestro juicio una solución correcta sería, tratarlo a dos niveles, uno de circulación rodada bajo el actual nivel y otro peatonal a ras de tierra. Esta solución no debiera de generar en el simple aparcamiento subterráneo tradicional, sino en la solución de una plaza-parque-aparcamiento a dos niveles, como suficientes y amplias interrelaciones entre ambos. Pero dejemos esto para otro momento.

Existen algunos aspectos no del todo tratados, o pasados un poco por encima. Uno es el del cuidado de los pavimentos. La separación de zonas de distinto carácter, se puede conseguir tratando, el pavimento con diferentes texturas, colores o dibujos, cosa tan importante en las zonas peatonales de cualquier casco histórico. El suelo de la misma manera que los pavimentos verticales, puede indicar orientar e influir en el paseante, de ahí su empleo en los caminos peatonales, donde muchas veces un suelo bien elegido los hace más amenos.

Algo parecido sucede con la iluminación artificial. El cambio tan drástico, que experimenta la ciudad, del día a la noche, nos debe hacer considerar los múltiples problemas distintos que aparecen y que normalmente dejamos de lado en el caso de un recinto histórico, esto es todavía más importante, y su iluminación es cuestión de resolverla con sumo cuidado. En este sentido debiera de haber, en todo desarrollo de plan de ordenación especial, un lugar para este tema. Esperemos que en el caso particular que tenemos entre manos sea así.

En resumen, hemos llegado, a tener definida en nuestro caso una estructura general que se ordena, en torno a un gran parque central, con dos grandes plazas peatonales en ambos extremos y con diferencias características en cada una. A un lado del parque, el muelle y el puerto y al otro una serie de edificaciones sometidas a un férreo control urbanístico, abiertas en sus partes bajas por medio de cadenas de soportales, que se

articulan en tres puntos: la plazuela de San Miguel, la plazuela de Cosme Ibarlucas, y la conexión con el Puerto Viejo. De esta manera, conseguimos una estructura general, que ordena urbanísticamente todas las partes, formando una unidad cualitativamente distinta a todas ellas y que para nosotros puede tener un elevado nivel de calidad en lo que a diseño urbano se refiere.

CRITERIOS PARA UNA INTERVENCIÓN ARQUITECTÓNICA EN EL CASCO HISTÓRICO DE UNA CIUDAD

El concurso público a que ha salido la remodelación de una parte de la villa de Bermeo nos lleva a hacer una serie de consideraciones de entrada sobre la obtención de criterios para una intervención arquitectónica consecuente con el contexto en que tal se realiza. Un problema de intervención arquitectónica y urbanística de esta índole no se puede plantear de una manera ligera, a un simple nivel de ideas, sino que se necesita como base una fuerte documentación urbanística que posibilite la comprensión de las múltiples variables (urbanística, formales, históricas, tipológicas, artísticas, estilísticas, ambientales, servicios, diversidad urbana,...) que influyen sobre el hecho arquitectónico.

Así pues hemos intentado un estudio serio, más inspirado en una fuerte base de documentación urbanística, que en una posible e consistente idea feliz. De esta manera, aunque el concurso se movía en el antiguo campo de las llamadas “ideas” es nuestra opinión de principio la necesidad de redactar un consecuente plan especial de ordenación de “todo” el casco histórico antes de empezar con remodelaciones parciales.

Como hemos dicho, el primitivo eje en torno al que debía de girar la intervención arquitectónica era el de buscar unos criterios, suficientemente razonados y elásticos como para permitir una intervención no esclerotizada y que no se desviara hacia formas folklóricas y superficiales, sin ningún contenido a excepción del propiamente museístico.

Por otra parte un vistazo a las normas generales y particulares redactados por la Comisión de Protección del Patrimonio Histórico Artístico y que actuaban sobre los nuevos proyectos sitios en los centros históricos de las ciudades, se nos quedaban a todas luces cortas y era para nosotros claro que respondían muy poco a un criterio arquitectónico y urbanístico y muy mucho a la conservación mamificada.

Para nosotros, en casos como este, LO FUNDAMENTAL A COMPRENDER Y ASUMIR ES EL HECHO DE QUE UN CASCO HISTÓRICO DE UNA CIUDAD ES UNA PARTE DE ESTA TODAVÍA VIGENTE, AL NIVEL DE PODER SEGUIR

SEGREGANDO ARQUITECTURA, AMBIENTE Y DIVERSIDAD URBANA, Y NO COMO EQUIVOCADAMENTE SE PIENSA UN LUGAR HISTÓRICO QUE SE CONSERVA COMO UN MONUMENTO ANTIGUO QUE SOLO TIENE VALIDEZ POR LO ANTIGUO Y POR LO HISTÓRICO.

Una concepción museística como la mencionada resulta a nuestro pesar totalmente desacertada y ha hecho que, en los casos en que se ha llevado a cabo de esa manera o con esos criterios, la conservación de la vida de estas partes de la ciudad vaya desapareciendo, con el consiguiente perjuicio para la ciudad completa. Con estos criterios el casco queda segregado a una simple zona de visita turística.

Cuanto más antigua sea la ciudad más sujeta se ve a estos peligros, puesto que lo que debiera ser recalificación urbana a todos los niveles se reduce a una ridícula conservación mitificadora “de las piedras”, haciéndose abstracción de todo lo demás, que normalmente suele ser lo verdaderamente importante. Podríamos mencionar más de dos ciudades europeas que, en áreas de conservar los antiguos cascos, han acabado con ellos porque empezaron con acabar con su propia vida.

De otra parte, un desacertado criterio hace que solamente se tomen como obras dignas de conservación las que encajan dentro de las fechas del XVIII para atrás, despreciándose olímpicamente nuestra arquitectura del XIX y comienzos del XX, así como nuestro valiosísimo racionalismo de los años 30. Así se han hecho verdaderos estragos en la profanación y destrucción de excelentes edificios con la simple justificación de que solo tenían cien años. Los ejemplos son innumerables. Multitud de obras del urbanismo catalán mutilados o desaparecidos en Barcelona o, más próximo, un desprecio ignorante por la arquitectura décimo-nónica bilbaína, cuya última obra en trance de desaparecer es la Alhondiga, obra de Bastida.

Del racionalismo de hace cincuenta años da vergüenza casi ni hablar. Si bien es verdad que nuestro racionalismo fue pobre y mal comprendido y asumido, también es verdad que era lo único que teníamos y hemos tirado abajo edificios sin tener la más mínima consideración de ninguna índole, ni cultural, ni histórica ni de ningún otro tipo.

Bermeo en este sentido debe de andar ojo avisor pues tiene unos edificios verdaderamente dignos de ser tenidos en estima y consideración.

Desde los cuatro o cinco edificios de Anasagsti (el más grande arquitecto de toda una época de la arquitectura española) a la pequeña Kikunbera de Arzadun, pasando por el “batxoke” de Ispizua o las dos o tres obras de Achúcarro entre los que destaca el Casino bermeano.

A parte, de la valoración que se ha dado ya de hecho a obras góticas y románicas como la torre de Ercilla, la iglesia de Santa Eufemia o el arco de San Juan, es fundamental conservar otras obras dándoles la consiguiente publicidad, tales como la iglesia de Santa María obra de Silvestre Pérez, arquitecto que fue de José I y que aquí en el norte dejó obras tan excelentes como las plazas nuevas de Bilbao y San Sebastián o la iglesia de Motrico.

Bermeo es rica en obras de arquitectura, ahora lo importante es conservarlas y mostrarlas para que el pueblo las sienta y las haga suyas.

De esta manera se ha de plantear la intervención a nivel de ciudad. La conservación debe ser conversación y revalorización de la ciudad como un todo y en todas sus partes, no solamente del siglo XVII o XVIII hacia atrás sino de toda la ciudad a través de la historia, y cuando hablamos de historia, hemos de incluir la historia de nuestros ensanches; de sus edificios, eclécticos, muchas veces pero interesantes, de nuestro racionalismo de los años veinte y treinta, ya tan mutilado o desaparecido,...

Domenech Girbau también se refiere a esto último en su libro *Arquitectura Española Contemporánea*:

... España es un viejo país, en donde cada ciudad posee una estructura urbana rica en historia y en donde es siempre un problema el emplazamiento de nuevos edificios o conjuntos, al lado de conjuntos antiguos.

La influencia de las preexistencias ambientales es grande para cualquier profesional consciente y constituye un dato que se incorpora como nuevo material de proyecto. A veces esta acción se apoya en citas estilísticas demasiado concretas que invalidan los resultados. Quisiéramos resaltar que en España existe la conciencia de que los ambientes de interés histórico no se extienden más allá del Renacimiento Barroco, siendo los niños mimados los monumentos románicos o góticos. Este concepto, que es compartido por los organismos oficiales encargados de la conservación y restauración de monumentos, conlleva ideas tan equivocadas como las de sobrevalorar el monumento en sí (las piedras) frente al ambiente y, sobre todo, al excesivo arqueologismo que convierte en cosa muerta a conjuntos que podrían integrarse en la vida urbana.

La cuestión no se plantea pues en torno a unas normas arqueológicas sino en torno a un plan especial de ordenación, conservación, restauración, promoción, construcción nueva y recalificación urbana de todo el casco histórico de la ciudad en cuestión.

El casco histórico de Bermeo necesita un plan que lo estudie en su conjunto y en relación con el resto de la ciudad, levantando planos parciales de las calles, alzados generales a lo largo de las fachadas de las calles, para proceder a la intervención, ordenando una serie de categorías por zonas con una valoración no arqueológica sino urbanística e histórico-arquitectónica, en el mismo sentido de Giancarlo de Carlo con su trabajo de Urbino (Italia).

En el caso de Bermeo habría que empezar pues por definir la zona casco histórico que a priori y salvo excepciones (que se matizarían en el desarrollo del Plan Especial), podría coincidir con el interior del recinto amurallado según se ve en el plano de 1820 de Berlaunzarán, añadiéndole algunas zonas como son la del casino y la que en extramuros giraría en torno al convento de San Francisco.

La ordenación por zonas, teniendo en cuenta todos los factores de los que venimos hablando, llevará en principio a tres categorías de intervención en los edificios.

1º LA DEMOLICIÓN TOTAL. En los casos en que el edificio se encuentre en estado ruinoso irreparable o con un costo de arreglo que no entre dentro de un beneficio que posibilita el uso posterior, a no ser que sea una verdadera joya arquitectónica en sí misma. En los casos en que el edificio o una de sus partes hayan estado unidos de un

modo inorgánico a la contextura edilicia del área, no tengan ninguna relación con ella ni organizativa no formal.

2º LA TRANSFORMACIÓN. Bajo control prescriptivo en los casos en los que el edificio no poseyera valor suficiente para no ser dejado a la indeterminación compositiva contenida en las normas.

3º LA TRANSFORMACIÓN BAJO CONTROL PROYECTÍSTICO. Para los casos en los que el edificio sea tan importante para la configuración de su ambiente para hacer retener toda variación compositiva no prevista que pueda repercutir gravemente sobre la calidad del conjunto.

De la misma forma que una intervención museística o arqueológica pueden acabar con el casco antiguo, una falta de diversidad urbana producida por una fuerte especialización en un sector como puede ser el comercial, puede acabar igualmente con él. Si los pisos de vivienda son ocupados por oficinas, almacenes o comercios, el habitante del casco histórico se va y la vida se desequilibra. Así aparecen fuertes congestiones a unas horas y soledad y abandono en otras. El conseguir el equilibrio en este sentido es fundamental. La recalificación urbana del casco histórico, comercio,... y el equilibrio mayor entre ellos es el ideal a conseguir. Hay que intentar que la gente que viva en los cascos de las ciudades no los abandonen, para lo cual hay que ayudarles a que tengan resultas las condiciones de habitabilidad que ahora encuentran resueltas fuera del casco y muy deficientes dentro de él.

La conservación del casco, de su forma urbana, de su arquitectura de su vida,... se consigue mucho mejor que con conservaciones arqueológicas y museísticas a cargo de la administración, por medio de la conservación que día a día llevan a cabo los mismos habitantes de dicho casco. Pero, claro está, el problema es el de la habitabilidad de unos edificios en malas condiciones, con malos servicios y, a veces, ruinosos.

En este sentido dentro del plan de ordenación especial debiera existir un capítulo de saneamiento de los edificios- pero no sólo de las piedras- sino en un sentido mucho más amplio recogiendo también los problemas derivados de la habitabilidad.

La conservación de un conjunto urbanístico no se resuelve simplemente declarando monumento de interés histórico artístico, sino ordenando de inmediato una intervención por medio de un plan que vaya desde la peatonalidad o no peatonalidad de las calles, hasta la conservación y restauración de servicios, pasando por unos análisis y orientaciones estilísticas para la intervención arquitectónica. El peligro de obtener un casco cuidadísimo solamente en el aspecto exterior, en el forro de los edificios, ocultando detrás unos edificios, faltos de servicios y sin una adecuada habitabilidad, es la mejor manera de acabar con la vida del casco de una ciudad.

El desastre producido en el maravilloso puerto, en otro tiempo, de El Anchove y que ahora resulta irreconocible, debiera ser para todos nosotros un fuerte toque de atención. Lo mismo que el escandaloso desguace que se está llevando a cabo con los caseríos de nuestro país, verdaderas joyas de la arquitectura algunos de ellos, y frente a lo cual no se ha puesto ningún freno.

El trabajo ya mencionado de De Carlo de Urbino, es, a nuestro juicio, el ejemplo más serio llevado a cabo en este sentido y se hace fundamental su conocimiento para enfrentarnos con éxito a los planes de ordenación e intervención en nuestros antiguos cascos.

Un estudio de este calibre ha de llevar como base, en un principio, un verdadero conocimiento histórico e histórico-artístico del desarrollo arquitectónico y urbanístico del casco histórico de la ciudad. Solamente conociendo en profundidad la historia, podríamos sentar las bases para una futura intervención consecuente con el desarrollo del proceso histórico anterior.

Otro ejemplo excelente sería el trabajo llevado a cabo por Efrén y José Luis García Fernández con el Plan Parcial del Casco Histórico de Luego, aunque tal trabajo haya sido mutilado a la hora de llevarse a la práctica, la falta de una reglamentación escrita sino por la superficial aplicación que de él ha hecho y la dejadez con que las autoridades responsables han tratado el problema.

La necesidad de Plan especial es una cuestión que no se puede alargar más tiempo si se quiere juzgar con objetividad y en torno a unos criterios definidos cualquier tipo de obra que se quiere llevar a cabo.

Como decíamos los criterios tienen que resultar suficientemente elásticos pero han de estar a la vez bien definidos sus límites y bien claros los ejes que vertebran tales criterios.

En la base de toda intervención ha de existir la idea de que es la buena arquitectura, el buen diseño, el centro del problema. El problema no es si los nuevos edificios han de ser de piedra o no, con marcos de madera y vidrio al plomo o balcones con hierros de los llamados “artísticos”. El problema no es el de construir en nuestra época edificios iguales a los del siglo XVI o XVII. El problema es el del buen diseño arquitectónico. El problema es el de la competencia del profesional que diseña. El problema es de tomar en cuenta el entorno, que si por ejemplo responde espacialmente al de una calle ordenado por edificios a la “manera” renacentista no hemos de posesionarnos de los aspectos formales de los edificios, sino, que es de su concepción espacial determinada (renacentista, barroca, neoclásica, o lo que sea) de la que demos posesionarnos, pero no con su mismo lenguaje exterior sino con el nuestro, con el que sea testigo de nuestro tiempo. Solamente así podremos hacer una arquitectura que no rompa con la trama medieval, renacentista, barroca, neoclásica.... De la ciudad, pero con unos elementos actuales y remarcando perfectamente la novedad del edificio y su construcción en época distinta a sus inmediatos. Es ridículo e impropio imitar edificios de tiempos pasados. Los engendros no surgen solamente por hacer una arquitectura superficial y de baja calidad como en nuestra época estamos acostumbrados a ver, sino eu surge también cuando empleamos los materiales “nobles” de nuestro llamado “pasado glorioso”. Los materiales de calidad y la imitación de las antiguas formas no representan una vacunación contra los desastres arquitectónicos.

El casco histórico de Bermeo está plagado de ejemplos desastrosos de todo tipo que, en la documentación fotográfica que presentamos, se pueden comprobar. Algunos casos concretos, tales como el altísimo edificio blanco que sobresale sobre el puerto chico enseñando sus aburridas paradas medianera o el mazacote marrón a la otra parte del

puerto chico sin el más mínimo valor por el que se pueda tener en cuenta, sino todo lo contrario, rompiendo vulgarmente con toda la exquisita poética arquitectónica de nuestra arquitectura popular de la costa, son los dos mejores ejemplos a tener en cuenta por parte de la administración, arquitectos y pueblo d lo que precisamente no hay que hacer.

Existe un punto más a tratar y que no suele ir suficientemente definido en los proyectos y es el color. Se presentan colecciones de planos completos sin la menor referencia al color de los paramentos, cuando un edificio puede llegar a cambiar totalmente con un color o con otro.

Tanto como pueda influir la forma o la textura puede influir el color y de esto en la práctica no solemos ser conscientes. Si el control del elemento formal, tanto en las formas como en las construcciones de nuevo cuño en un casco histórico, se hace imprescindible el control del color en tanto en cuanto demarca y delimita el elemento formal, aparte de desmarcar la nueva construcción de su contexto, se vuelven de importancia primordial.

Si una simple aplicación de un color fuera de tono puede llegar a romper la unidad urbanística de una plaza o de una calle en cualquier sitio, en un puerto de pescadores del País Vasco donde el color, sobre todo en su faceta lineal como elemento de composición arquitectónica resulta tan generosa, tanto en el puerto, en sus barcos, como en sus edificaciones, el resolverlo de una manera acertada es base de todo buen diseño.