

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

MORAZA BAREA, Alfredo: "Pasado y presente de una villa marinera. Reflexiones en torno a la evolución del puerto de Ondarroa (Bizkaia) a lo largo del último siglo", ***Itsas Memoria***. ***Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 283-295.

Pasado y presente de una villa marinera. Reflexiones en torno a la evolución del puerto de Ondarroa (Bizkaia) a lo largo del último siglo

Alfredo Moraza Barea

Sociedad de Ciencias Aranzadi

Recep.: 05.11.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 283-295]

Acep.: 14.12.12

Resumen

El artículo supone un breve repaso de la evolución experimentada por el puerto de Ondarroa y el conjunto de sus actividades económicas a lo largo del último siglo de existencia. Las importantes obras de infraestructura ejecutadas en torno a 1893 dieron comienzo a una nueva etapa de relanzamiento de este puerto que lo ha permitido colocar entre uno de los principales de la costa cantábrica. Se han analizado las claves que llevaron a esa situación y el estado actual del sector.

Palabras clave: Ondarroa, Siglos XIX-XX, Evolución portuaria.

Laburpena

Artikuluak berrikusi egiten du labur-labur Ondarruko portuak eta bertako jarduera ekonomikoak azken mende honetan izan duten bilakaera. 1893 inguruan egindako azpiegitura alorreko lan garrantzitsuek hasiera eman zioten portuaren etapa bultzaberritzaile berri bati, eta horri esker Kantauri kostaldeko portu nagusienetako baten modura kokatu da. Egoera horretara eraman zuten gakoak aztertu dira, bai sektorearen egungo egoera ere.

Gako-hitzak: Ondarru, XIX.-XX. mendeak, portu bilakaera.

Abstract

This article offers a brief summary of the evolution of the port of Ondarroa and its trade over the last century. The important infrastructure works carried out around 1893 brought about a new stage in which the port was revitalised, helping it to become one of the main ports on the Cantabrian coast. It analyses the key factors behind the situation and the current state of the sector.

Key words: Ondarroa, 14th-20th centuries, Port evolution.

1. INTRODUCCIÓN

Resulta sumamente complicado plantearse el esfuerzo de llevar a cabo el balance de un puerto y sus actividades a lo largo de un siglo. Una labor mucho más complicada en los tiempos que corren donde los cambios se desarrollan a un ritmo vertiginoso y sin apenas tiempo para asimilarlos.

Esta pretensión, o al menos el planteamiento de llevarla a cabo por nuestra parte, se ha articulado en base a la comparativa establecida entre dos retratos o flashazos de este puerto de Ondarroa, uno situado en las primeras décadas del pasado siglo XX y el segundo ya en nuestros días. Sobre este esquema hemos pretendido hacer una comparativa no sólo del paisaje portuario ondarrutarra sino también de los cambios experimentados en el desarrollo del conjunto de sus actividades económico-productivas. Dejando para el final la labor más complicada, plantear las perspectivas de futuro.

El País Vasco ha estado durante siglos estrechamente ligado al mar, y su Historia, su Cultura, su Economía no pueden entenderse sin prestar atención a este medio y a los aspectos relacionados con el mismo (infraestructuras portuarias, actividades industriales, etc.). Una relación que en los tiempos actuales se ha ido difuminando, al haber perdido peso específico el sector pesquero dentro de la estructura productiva del Territorio si bien en algunas poblaciones la explotación de esos recursos marinos ha sido, y sigue siendo la principal actividad de las mismas (caso de Ondarroa).

De esta manera el análisis de la historia, y sobre todo el análisis de la evolución experimentada por cualquier población de este concreto ámbito costero y por extensión la de su puerto, debe realizarse teniendo en cuenta factores muy diversos como el entorno natural donde se localiza o la presencia de incentivos socio-económicos potenciadores de esas transformaciones, o simplemente la combinación de ambos para poder explicar la evolución experimentada por el mismo.

Con el fin que el texto no resultase un tanto farragoso y liso hemos optado por dividir esa panorámica sobre la evolución de este puerto en dos capítulos diferenciados, uno referido exclusivamente a las infraestructuras portuarias y el otro al sector pesquero en el sentido amplio de la palabra al abarcar tanto la pesca como las actividades complementarias (industria de transformación, astilleros, etc.). Una división que en algunos momentos puede que resulte un tanto artificial puesto que ambos elementos se encuentran íntimamente ligados entre sí.

2. EL TRÁNSITO ENTRE EL PUERTO EN RÍA AL PUERTO EN LA BOCANA

El litoral vasco en general, y más en particular en este concreto sector que nos ocupa situado a caballo entre Gipuzkoa y Bizkaia, está caracterizado por una costa sumamente recortada, con importantes y altos acantilados que limitan el acceso a una escasa serie de puntos. A ello se acompaña el hecho de una orografía interior también muy abrupta. Esta singularidad geomorfológica ha determinado, y aún en día lo sigue haciendo, aunque en mucha menor medida, el desarrollo histórico de estos puertos, puesto que será precisamente la desembocadura de una serie de rías el punto más apropiado para el nacimiento espontáneo de esos primeros asentamientos litorales. Una práctica que es casi común a prácticamente la totalidad de la costa vasca por las circunstancias a las que antes hemos hecho referencia.

Si bien este aspecto, la presencia de amplias rías naturales, contribuirá en buena manera a favorecer el asentamiento poblacional en esos parajes por las excelentes condiciones de abrigo que ofrecían, de un modo paralelo conllevará asimismo una serie de problemáticas de carácter negativo. En primer lugar los importantes aportes de arena y tierra arrastrados por esos ríos que anualmente se acumulaban en la zona de su desembocadura. Un hecho que provocaba la formación de grandes bancales de arena que hacían en ocasiones sumamente complicada la navegación además de limitar sensiblemente el acceso de las naves a los embarcaderos. Por otro lado esa complicada orografía a la que hemos hecho referencia provocará que las comunicaciones naturales de estas poblaciones no discurran hacia el interior del territorio, quedando estas poblaciones en cierto modo aisladas de su entorno y con un único cordón umbilical a través del mar. Una problemática que aún hoy en día, y a pesar de los avances en infraestructuras y mejoras llevadas a cabo, sigue estando latente, resultando complicado acceder a esas distintas poblaciones.

El caso de Ondarroa que ahora nos ocupa es un ejemplo muy claro de la anterior exposición, con un paisaje muy abrupto accesible casi en exclusividad a través de la desembocadura del río Artibai. Una circunstancia que provocará que la propia Cuenca del Artibai se organice de una manera inde-

pendiente y casi autónoma en referencia a su entorno inmediato. Estas circunstancias favorecerán durante siglos el mantenimiento de una flota mercantil destinada a garantizar la llegada de una serie de productos básicos para la alimentación e industria, y la salida de los productos manufacturados locales.

De todas formas el verdadero puerto de Ondarroa no estaba situado realmente en la costa, como en otros casos, sino más bien en el último recodo del río antes de su desembocadura lo cual lo convertía realmente en un puerto en ría. Un espacio portuario que durante siglos estuvo situado en el entorno del puente conocido como Zubizarra, en su margen izquierda, y que desde el punto de vista de las infraestructuras era sumamente sencillo. Para el atraque de las embarcaciones contaba con una serie de argollas y estacas en el referido puente y en los bajos de las casas situadas en sus inmediaciones, careciendo propiamente de muelles en el sentido físico de la palabra (existen datos sobre una lengüeta de madera en la zona pero de muy escasa relevancia).

Esta imagen, transmitida fielmente a través de los distintos grabados de época, perdurará básicamente hasta mediados del siglo XIX cuando comiencen a ejecutarse las primeras infraestructuras de relevancia en el puerto de Ondarroa, con la ejecución de una serie de líneas de muelles para facilitar las labores de carga y descarga en el entorno del embarcadero tradicional y la ejecución de una serie de escolleras o desvías en la zona de la bocana con unos resultados más que discutibles.

Estas actuaciones introdujeron un cierto aire de modernidad en la población y comenzaron a alterar paulatinamente la primitiva imagen del puerto hasta entonces "encerrado" en el entorno del puente de Zubizarra, y así fueron naciendo los primeros ensanches de población. Es necesario señalar que hasta este momento la población estaba básicamente constreñida al núcleo de origen medieval, apiñadas las casas en las laderas de ese espolón natural, alrededor del cual, en su parte baja, se habían dispuesto algunas pequeñas casas que conformaban el primitivo barrio pescador. Las circunstancias orográficas de su emplazamiento eran una traba muy difícil de superar, a lo que se unía asimismo la falta de incentivos para generar un desarrollo mayor. Un panorama que a pesar del tiempo transcurrido aún hoy en día sigue siendo un lastre latente, convirtiendo al núcleo de Ondarroa en un entorno urbano sumamente congestionado que necesariamente ha tenido que construir en altura escalando casi sus abruptas laderas.

El despegue general que a partir de finales del siglo XIX y principios del siguiente se está fraguando en la población la va transformando de un entorno pasivo y apenas mutable en un polo emergente que comienza a atraer de una manera creciente una serie de capitales que se transforman en nuevas y pujantes empresas, casi exclusivamente relacionadas con el sector marítimo, y de una manera simultánea en un foco de atracción poblacional. De esta manera irán naciendo los primeros ensanches o ampliaciones de la población por la zona de Kantoipe y Erribera, aguas arriba del nuevo puente de Zubizarra y al borde la carretera hacia Lekeitio y Markina, y asimismo se dará también el salto a la margen derecha del Artibai hasta ahora convertida en un área marginal destinada mayormente a varadero de embarcaciones en las temporadas invernales y sobre todo ocupada por diversos astilleros.

El cambio experimentado en la población era muy evidente y las cifras del momento son lo suficientemente claras como para apreciar esa gran transformación operada en tan breve plazo de tiempo. Así, si a principios del siglo XIX la población apenas si contaba con escasamente docena y media de embarcaciones pesqueras y una de cabotaje, dos astilleros y la Casa-Escabechería para la transformación del pescado. A finales de esa misma centuria el número de embarcaciones pesqueras y de cabotaje superaba el centenar, siendo el número de astilleros seis, con varios establecimientos destinados al beneficiado del pescado (siete) y otra serie de industrias menores relacionadas con el ramo.

La diferencia es más que ostensible y la realidad estaba demostrando, más bien exigiendo, una mayor mejora y ampliación de esas infraestructuras con unos nuevos y más amplios muelles y unos nuevos espacios para el asentamiento de industrias. El peligro en caso de no llevarse a cabo estas mejoras era evidente, al cercenarse de raíz las perspectivas de crecimiento de la economía pesquera ondarrutarra o al menos limitándolas de una manera considerable, y sobre todo dejando a su puerto fuera de un feroz mercado con el que competía con las poblaciones pesqueras vecinas.

El fulgurante crecimiento experimentado en el conjunto de la actividad portuaria, tal y como hemos visto, se terminará por convertir en el caso concreto de Ondarroa en un nuevo y complicado problema: la disputa por el espacio. La población se había instalado y desarrollado en un entorno geográfico marcado por sus limitaciones, y en concreto por la falta de espacio de expansión, pero mientras las dinámicas de crecimiento se mantuvieron estables se fue salvando la problemática de

una manera pausada pero eficaz. El gran "boom" en todos los aspectos experimentado por la población tras la conclusión de la Tercera Guerra Carlista (1872-1876) hizo que el problema se convirtiera en un lastre para el propio desarrollo de la población y por extensión en un foco de importantes tensiones entre los distintos agentes implicados en el desarrollo del puerto. La disyuntiva que se planteaba en este cambio de siglo era muy complicada al tener que encontrarse esos agentes en la necesidad de optar por satisfacer las cada vez mayores necesidades de vivienda para la población que se estaba asentando en esta localidad o por el contrario atender a las exigencias de mayores infraestructuras para el sector pesquero. Ambas alternativas tenían una muy difícil resolución y los intereses por ambas partes se encontraban sumamente enfrentados ante la imposibilidad momentánea de disponer de terrenos suficientes para satisfacer esas aspiraciones, al menos a corto plazo. La única alternativa se planteaba a través de la desecación de las distintas marismas y juncales existentes en el entorno de la Ría y en la zona de la desembocadura. Siendo habitual que promotores de viviendas planteasen ejecutar nuevas construcciones en espacios inicialmente previstos para instalaciones industriales o viceversa. La disputa, agria en algunos momentos, se mantuvo casi interrumpida hasta momentos anteriores a la Guerra Civil saldándose en la mayor parte de los casos en favor de los terrenos urbanizados como viviendas y en claro detrimento de los espacios portuarios. La única excepción a esta pauta será la protagonizada por la Dársena Egidazu, y sobre la que ya trataremos algo más tarde. Una política cuyas consecuencias aún hoy en día se sigue pagando en cierto modo, al encontrarse las áreas de trabajo muy limitadas y constreñidas, siendo ello el origen de muchas de las deficiencias que perduraran a lo largo de todo el siglo XX y que aún en la actualidad no han podido ser superadas del todo.

A pesar de esas evidentes mejoras Ondarroa aún seguía buscando su puerto puesto que las infraestructuras existentes se demostraban a todas luces insuficientes y cada vez más reducidas ante el fuerte impulso de la fiebre constructora de viviendas. El puerto adolecía aún de muchos de sus males tradicionales que seguían sin ser solucionados: el acceso al puerto seguía siendo una labor muy complicada y arriesgada, especialmente en momentos de temporal, acumulándose grandes cantidades de arena en la zona de la bocana y en la zona de la Ría reduciendo sensiblemente el calado. Las obras ejecutadas hasta el momento, y en especial el Rompeolas o Desvías de Arrigorri, habían provocado que el cauce del río se derivase contra el monte y los arrecifes suponiendo un peligro añadido. Aparte de ello la zona del embarcadero tradicional se quedaba completamente saturada para el tráfico existente en estos momentos, especialmente en momentos de bajamar.

El gran logro de la época vendrá dado poco antes del cambio de siglo, en 1893, con la creación de la Dársena Exterior, actualmente conocida como Dársena Egidazu en recuerdo del ingeniero que favoreció su creación (Juan Eguidazu). Las obras llevadas a cabo conllevaron una gran excitación entre autoridades y vecindario cumpliendo a la perfección las expectativas puestas en ellas. Las obras principales, que se prolongaron hasta 1898, consistieron en una serie de construcciones de gran relevancia: el Rompeolas o Dique Norte destinado a detener las fuertes marejadas que saltaban los arrecifes; el Muelle de Encauzamiento de la margen izquierda que enlazaba la línea primitiva de muelles con el Rompeolas; y el Muelle de Encauzamiento de la margen derecha a la altura del embarcadero tradicional con el fin de generar lo que se denominará como Dársena Interior (actual emplazamiento del puerto deportivo). Quedando pendiente la ejecución de una serie de dragados para retirar los importantes bancos de arena existentes que no pudieron verificarse en este momento por suponer un claro riesgo para los muelles existentes, amenazándolos con descalzarlos.

El planteamiento realizado por el ingeniero Eguidazu suponía una auténtica revolución en tanto que era la primera vez que se abordaba un proyecto de mejora desde una perspectiva integral, basado en una serie de experiencias precedentes y poniendo las bases para otras futuras, frente a las actuaciones llevadas a cabo hasta el momento que no suponían sino pequeños parches a esas problemáticas. Un proyecto que, sin embargo, no tuvo continuidad en las décadas siguientes dejando estancado el proceso de renovación y modernización iniciado en este momento, y que en la práctica no ha tenido realmente continuidad hasta momentos recientes. Solamente los Planes de Ordenación planteados durante las décadas de 1960-1970 pretendieron emular a Eguidazu al abordar un tratamiento global del puerto, si bien lo pretencioso de los mismos y la falta de consenso social los terminará por hacer fracasar y aplicarse de una manera parcial y por ello totalmente insuficiente para superar las limitaciones naturales del emplazamiento.

La amplia remodelación abordada en estos momentos permitirá poner resolución a muchos de los problemas y deficiencias que venían arrastrando el puerto de Ondarroa desde hace siglos, cambiando de una manera radical la faz primitiva del puerto. La imagen tradicional que nos había llega-

do hasta este momento, era la de un embarcadero aferrado al entorno de Zubizarra, que a pesar a las mejoras operadas apenas había sido alterado con el transcurso del tiempo. Con las obras llevadas a cabo en este momento se nos ofrecía una imagen totalmente remozada, la cual se acerca en buena medida a la que hoy en día podemos observar. Este impulso global representado en su nuevo perfil portuario tendrá también su reflejo en el conjunto de las actividades productivas de esta villa marinera que de una manera paralela experimentarán también un enorme progreso y expansión, y que nos permitirá presentar a un puerto completamente renovado, en plena ebullición. Un desarrollo que comparativamente con el resto de puertos de su entorno llegará en un momento bastante tardío, pero que evolucionará de una manera tan fulgurante que en pocas décadas logrará desbancar a los distintos puertos de la costa situando al puerto de Ondarroa como la principal potencia pesquera vasca.

Estas referidas obras marcan un hito fundamental en la historia del puerto de Ondarroa, el cual nos sirve como punto de inflexión para establecer una pequeña reflexión sobre la evolución experimentada por este puerto en el transcurso de los poco más de cien años que han discurrido hasta la actualidad. En este preciso momento la radiografía global del panorama socioeconómico de Ondarroa nos deja entrever una población con una clara tendencia expansiva, en franco proceso de crecimiento. Dispone de suficientes recursos económicos (locales y foráneos) como para poder invertir en las distintas actividades productivas relacionadas mayormente con el sector pesquero y derivados (renovación de la flota pesquera, conserveras, astilleros, utillaje,...) que por extensión arrastran a otras actividades complementarias. Existe una clara sintonía entre el sector pesquero con las autoridades provinciales y sobre todo con las locales por favorecer el crecimiento de la población (a diferencia de los siglos precedentes en los que existía una clara disociación de intereses entre el Ayuntamiento y la población arrantzale). Además las infraestructuras construidas se estaban mostrando, por primera vez en la historia reciente de Ondarroa, muy eficaces para el desarrollo de las actividades relacionadas con la pesquería. Y finalmente existía un amplio sustrato poblacional, en claro aumento, para poder sostener ese crecimiento. La imagen resultante de este singular momento histórico nos presenta una población perfectamente estructurada y que cubre a sus vecinos de la mayor parte de las necesidades del momento.

A pesar de las mejoras realizadas aún existían una serie de problemas que condicionaban y lastimaban importantemente el desarrollo del presente puerto. El principal de todos ellos, y por otra clave para entender su futuro, vendrá dado por la falta de un auténtico espacio portuario como tal. A pesar que se había ampliado considerablemente las áreas de atraque para las embarcaciones y dotado a las mismas de una serie de servicios complementarios que facilitaban sus labores (lonja, lavaderos, rampas, grúas,...) el embarcadero tradicional seguía anclado en la zona de Zubizarra estando completamente saturado. El área era incapaz de acoger al gran número de embarcaciones existentes lo que provocaba constantes fricciones entre los patronos y los propietarios de los distintos establecimientos industriales de la zona. El problema se agudizaba especialmente en las horas punta cuando todas las embarcaciones pretendían descargar el fruto de su trabajo, convirtiendo a estos muelles de la Erribera en todo un caos, al coincidir la zona de carga y descarga con la carretera de paso hacia Lekeitio. Además de ello el área presentaba enormes problemas de fondeo por los importantes arenales que se formaban por los aportes del río y que provocaban el embarrancamiento de las embarcaciones.

De esta manera era necesario buscar una alternativa viable al mismo y la solución al problema estaba situada en el amplio humedal que se había creado en el extremo norte de la bahía tras el muro de encauzamiento de la margen izquierda. Esta inmensa superficie (unos 80.000 metros cuadrados) no presentaba un uso específico, y solamente con la apertura de un pequeño acceso en torno a 1906 se comenzó a emplear puntualmente para el invernado de las boniteras y el carenado de otras embarcaciones, pero en líneas generales se encontraba totalmente infrutilizada. El Ayuntamiento pretendía solventar de una manera definitiva el problema de la escasez de vivienda existente en esta villa planteando su saneamiento, desecado y posterior relleno con el fin de acoger el segundo gran ensanche de la población con la construcción de un gran número de casas populares. Contra esta propuesta se posicionó el Grupo de Puertos, con el antes referido ingeniero Eguidazu a la cabeza, que pretendía crear en la zona un amplio y moderno puerto que resolvería definitivamente el problema de embarcaderos de la villa. En medio de esa polémica se encontraba la Cofradía de Pescadores que apegada al fondeadero tradicional inicialmente tomó un papel totalmente pasivo y ajeno a la polémica aunque ya bien avanzado el siglo XX comenzó finalmente a tomar parte en el debate y defender sus potencialidades como espacio portuario.

Ambos entes, Ayuntamiento y Grupo de Puertos y más tardíamente la Cofradía, mantuvieron una larga y tensa disputa por cada una de sus opciones que se verificó en la redacción de media docena de proyectos para la urbanización del área dejando solamente una pequeña parcela de toda ella (entre el 10 y 25% según el proyecto) para dársena portuaria (1895, 1905, 1909, 1910, 1911, 1919). Finalmente, el Ayuntamiento terminó renunciando a sus pretensiones y entonces comenzará a fraguarse el área que se vendrá a denominar como Dársena Exterior (desde 1952 renombrada como Dársena Egidazu). Vencida todas las resistencias comenzaron a partir de la década de los años 20 una serie de actuaciones menores en la zona, mayormente centradas en la ejecución de un camino de servicio o de sirga a lo largo de todo su perfil de tierra dotado con atracaderos y rampas de carena. Los principales beneficiarios de estas obras será la creciente flota de embarcaciones a vapor que estaba revolucionando el sector extractivo y no encontraba su espacio en el antiguo fondeadero.

Las obras en esta Dársena Egidazu comenzaron, a pesar de los retrasos experimentados, el 1 de abril de 1933, acudiendo al acontecimiento tres ministros de la República, y se prolongaron hasta 1937. El proyecto en sí era relativamente sencillo puesto que la mayor parte de las obras de ingeniería ya estaban ejecutadas con anterioridad (muelles de encauzamiento, camino de sirga,...), centrándose mayormente en la ejecución de los nuevos muelles de atraque y sobre todo en los importantes y complicados dragados que se debían de realizar para alcanzar las cotas necesarias para el atraque de la flota (unos 300.000 metros cúbicos). De un modo paralelo se estaban ejecutando además otra serie de infraestructuras de corte menor (rampas-varadero, grúas, tinglado) pero no menos importantes, tanto de iniciativa pública como privada (fábrica de hielo, cordelería,...).

Con la construcción de la Dársena Egidazu culminaba un largo proceso por intentar superar, en la manera de lo posible, los condicionantes impuestos por la Naturaleza para que Ondarroa dispusiese de un nuevo y renovado espacio portuario acorde con sus necesidades reales. La actuación desarrollada suponía una ruptura total con el pasado, con el fondeadero tradicional en la Ría, poniendo las bases sobre las que pivotará el desarrollo futuro de este puerto y su flota. Inicialmente esa ruptura no se lleva a cabo de una manera radical sino más bien parcial, puesto que la importante flota de bajura seguirá apegada a su punto tradicional de atraque a pesar de las ventajas y renovados servicios que se le ofrecían en el nuevo área. Ese traslado no terminará por verificarse definitivamente hasta mediados de la década de los 60, cuando se inaugure la nueva Cofradía en el extremo meridional de la Dársena. La actuación permitirá lograr una importante descongestión del estrecho entorno de Zubizarra, que se convertía en auténticamente caótico en los momentos de carga y descarga, y sobre todo favorecerá llevar a cabo una ordenación más racional de las flotas y de los servicios relacionadas con las mismas.

Durante las décadas siguientes este nuevo espacio portuario se irá afianzando, convirtiéndose de una manera paulatina en el centro de la vida pesquera ondarrutarra. Al principio, coincidiendo con la Postguerra, las dificultades económicas lastraron importantemente las expectativas creadas de desarrollo, sin apenas inversiones de relevancia a lo largo de casi tres décadas. Será a partir de la década de los 60 cuando el cambio de la coyuntura general permita entrar en una nueva fase plenamente expansiva y que conducirá a un nuevo cambio en la concepción del espacio portuario. A partir de este momento las actuaciones se llevarán a cabo de una manera integral, intentando corregir las deficiencias de una manera global y no como parte de meras iniciativas desligadas entre sí como había ocurrido durante toda la primera mitad de ese siglo. Como fruto de ese planteamiento se redactarán una serie de Planes Generales de Ordenación del Puerto (1963, 1969, 1974, y más recientemente 1980) cuya principal finalidad será la de preparar la modernización del sector pesquero de cara a los retos que supondrá el previsto acceso al Mercado Común Europeo; un espíritu de reforma que tienen su fundamento en los pretenciosos Planes de Estabilización y Desarrollo promovidos por las autoridades franquistas de la época.

Las grandes obras de infraestructura abordadas durante las décadas precedentes habían modernizado importantemente el puerto de Ondarroa, tal y como hemos reseñado anteriormente. Pero su puerto seguía acusando una serie de deficiencias que no encontraban una fácil solución, algunas de las cuales venían arrastrándose desde tiempo atrás. Entre ellas la escasez de zonas de servicios en la Dársena que se encontraba parcelada en multitud de lotes de pequeño tamaño con los que sus propietarios frecuentemente especulaban y encarecían enormemente su precio. Otro de los problemas vendrá dado por la falta de espacio para el atraque de la creciente flota ondarrutarra y la de algunos puertos vecinos que fondeaban también en la misma, siendo muy escasas y totalmente insuficientes las áreas habilitadas para la carga y descarga, especialmente en momentos de temporal. El último

gran problema que acuciaba a este puerto era el del tráfico rodado que se veía obligado a transcurrir por el centro de la villa con el consiguiente caos.

Algunas de las mejoras planteadas en los señalados Planes Generales eran auténticamente revolucionarias y alteraban sensiblemente la imagen primitiva del puerto; centrándose mayormente en el aprovechamiento integral del Antepuerto fusionándolo con la antigua Dársena, con la prolongación del Rompeolas y sobre todo en el control del desagüe del río como actuaciones más destacadas. Ninguno de estos Planes llegó a llevarse a cabo de una manera integral, ni en una mínima parte de sus propuestas, por lo que las actuaciones ejecutadas (prolongación del Rompeolas, ampliación de la línea de muelles, etc.) no terminaron de solucionar al completo las señaladas problemáticas que arrastraba el puerto de Ondarroa. El hecho más relevante será la definitiva clausura del fondeadero tradicional a mediados de la década de los 60, situado junto al núcleo medieval, trasladando definitivamente el eje de la vida económica, y pesquera en particular, hacia la zona de la Dársena Egidazu o el Antepuerto.

Las actuaciones llevadas a cabo durante las últimas décadas del pasado siglo XX han traído una nueva y renovada imagen del puerto de Ondarroa, a pesar que hayan supuesto la desaparición de buena parte de las actuaciones llevadas a cabo justamente un siglo antes de la mano del ingeniero Eguidazu. Gracias a ellas se ha podido resolver, con mayor o menor éxito, alguno de los problemas que venía arrastrando la población desde casi su propio nacimiento: el problema del tráfico. Con ese objeto se ha ejecutado un nuevo acceso por la margen derecha atravesando la Ría por un novedoso puente que da acceso directo al puerto aunque aún no se haya logrado aislar totalmente ambos espacios (población y puerto). Las reformas también han afectado a la zona de la Dársena Interior que tras el cierre de los últimos astilleros hace unas tres décadas era un espacio sin utilidad alguna, reconvertido el mismo en nueva zona de atraque de las embarcaciones de recreo o deportivas bajo la traza de unos nuevos muelles. Finalmente, la actuación más importante se ha llevado a cabo en la zona del Antepuerto con el aprovechamiento parcial de esa área a través de la ejecución de dos nuevos muelles con una traza totalmente novedosa, haciendo desaparecer los referidos muelles erigidos por Eguidazu en torno a 1893. Una actuación que ha permitido incrementar sensiblemente la superficie de esa Dársena pasando de las 4,30 a 6,60 Ha. actuales y aumentando asimismo importante los metros lineales de muelles de atraque (de 900 a 1.400 metros).

Recientemente se ha vuelto a poner en marcha el proceso de renovación del puerto, nunca paralizado por otra parte, dentro del denominado como Plan Especial del Puerto de Ondarroa, cuyo objetivo fundamental era el de aumentar la superficie del puerto con nuevas dársenas y muelles (unos 420 metros más) ganando para ello una nueva parcela al mar. Asimismo, el proyecto contempla derribar el edificio de la antigua Cofradía para construir una nueva Lonja que permita albergar las infraestructuras pesqueras necesarias, aunque parte de las obras se encuentran momentáneamente suspendidas por falta de recursos económicos para afrontarlas.

3. LA BASE DE LA ECONOMÍA ONDARRUTARRA: EL SECTOR PESQUERO Y DERIVADOS

La historia de Ondarroa no podría entenderse sin el concurso necesario de la pesca, y derivados, estableciéndose entre ambos una estrecha relación que por encima de las diferentes coyunturas ha supuesto el principal sustento económico de la población. Una evolución gracias a la cual el sector pesquero ha ido adquiriendo una personalidad propia muy definida hasta el punto de acuñarse la denominación específica de "Made in Ondarroa" para referirse a ella. Un aspecto que queda aún más de relieve en los tiempos actuales donde ya han desaparecido otras facetas propias de la economía marítima de esta villa (astilleros, flota mercantil).

Analizar la evolución de esta pesquería a lo largo del tiempo sería una labor que no nos reportaría datos de relevancia para nuestro objetivo concreto por lo que lo lógico es establecer nuestro punto de partida a principios del pasado siglo XX. Este momento, tal y como hemos podido observar a través del análisis de las infraestructuras portuarias, marca un hito significativo en la evolución del puerto y conllevará además una auténtica revolución dentro del sector pesquero. La evolución de ambos factores (mejora de las infraestructuras portuarias y mejoras en el sector pesquero) se nos muestran como causa y consecuencia mutuamente del proceso regenerador en el que se encuentra inmerso el puerto de Ondarroa. Este momento marca en definitiva el final de una época, caracterizada por un sector que podemos definir de decrepito y destinado a la subsistencia de sus pobladores y sin apenas mercado exterior, y marca sobre todo el comienzo del despegue definitivo del puerto, cuyos frutos seguimos viéndolos aún en la actualidad.

El sector pesquero, en líneas generales, había conocido desde mediados del siglo XIX un claro cambio de coyuntura comenzando un paulatino despegue que se acelerará especialmente a partir de las últimas dos décadas de ese siglo. Ese crecimiento tiene lugar de un modo tanto cuantitativo como cualitativo, es decir que se deja notar tanto en el aumento del número de capturas, en el aumento de la flota pesquera, en el incremento de los establecimientos destinados a la transformación del pescado, en la apertura de nuevos astilleros, como también en una serie de mejoras técnicas en las embarcaciones (nuevas dimensiones, renovación de las cubiertas,...) y sobre todo en dos aspectos concretos: la introducción del vapor y el arrastre.

Serán estos dos últimos factores quienes revolucionen de una manera determinante el sector pesquero a partir de este momento, a los que habría que añadir un tercer elemento no menos importante, el asentamiento de los salazoneiros italianos. De esos aludidos factores el que mayor repercusión presente será la difusión del vapor. Su introducción favorecerá un importante aumento del esfuerzo extractivo intensificando la explotación de los recursos marinos (aumento del tamaño de las redes, sucesión de mareas,...), otorgando a las embarcaciones una mayor autonomía al no depender de los condicionantes climáticos y asimismo de disponer de la capacidad de alcanzar caladeros más alejados. Por el contrario su empleo se verá un tanto limitado por las trabas inicialmente impuestas por el sector pesquero tradicional y el elevado costo de su compra y mantenimiento, lo que inicialmente restringirá su uso a un sector concreto. Su dominio de las labores pesqueras será ya total tras el final de la Primera Guerra Mundial (1914-1918) desplazando completamente a las embarcaciones tradicionales, y popularizándose aún más a partir de mediados de ese siglo con la difusión de los motores de explosión, mucho más ligeros y económicos, dando lugar a una renovada tipología de embarcaciones (gasolinos, merluceras, motores, motoras).

La introducción del vapor no hubiera resultado realmente revolucionaria sin el concurso de un segundo factor, la aplicación de las redes de arrastre. Su difusión por el litoral vasco será un tanto tardía y como el anterior encontrará al principio una fuerte oposición de parte del sector pesquero tradicional bajo la acusación de ser artes esquilísticas y de empobrecer las zonas de reproducción (restricción de pesca a áreas concretas, aprobación de mociones reprobatorias en el Ayuntamiento, manifestaciones,...). Si bien en realidad lo que se ocultaba era un problema de competitividad por los altos niveles de productividad de estas redes, donde con la mitad de esfuerzo se lograba abarrotar los mercados, obligando a los pescadores tradicionales a realizar un esfuerzo mayor. Además de todo ello su empleo conllevaba la necesidad de una fuerte inversión que dejaba fuera de su práctica a la inmensa mayoría de los pescadores artesanales. Su asentamiento en Ondarroa será ya en un momento avanzado del siglo XX, en torno a 1932, cuando se matricula la primera pareja arrastrera aunque en un breve plazo de tiempo alcanzarán un desarrollo fulgurante, puesto que escasamente tres décadas después, en 1960, el número de parejas se elevará ya a 89 (el 93% de la flota de Bizkaia). Como se puede intuir la introducción y difusión de esta flota estará en estrecha relación con el proceso constructivo de la Dársena Egidazu donde encontrarán el punto adecuado para su fondeo, así como las infraestructuras y servicios necesarios para su funcionamiento. Pero ello no supondrá un alivio de las tensiones, ni internas (con los pescadores tradicionales y con los empresarios pesqueros), ni tampoco las externas, especialmente tras las crecientes limitaciones impuestas por la Comunidad Europea.

El tercer de los factores que alterará la pesquería ondarrutarra será la instalación de los salazoneiros italianos. El desarrollo alcanzado por las pesquerías no puede interpretarse de una manera aislada sin el necesario concurso de la industria de transformación. Habiéndose establecido desde un momento histórico muy antiguo una estrecha relación entre ambos sectores, hasta el punto de poder considerarlos como íntimamente vinculados donde la evolución de uno condicionará de una manera determinante la del otro. El carácter perecedero del pescado, sobre todo en la pesquería tradicional, hará de su conservación un problema de difícil resolución, limitando enormemente su difusión fuera del ámbito propiamente litoral. De ahí que los pescadores articulasen una serie de mecanismos para poder hacerlo llegar a mercados más alejados dando lugar al nacimiento propiamente de la industria de transformación.

La evolución particular de esta industria correrá paralela a la de la pesquería, y por lo tanto hasta finales del siglo XIX apenas si presentó relevancia dentro del conjunto de la economía pesquera ondarrutarra, destinada básicamente a la absorción del excedente no comercializado en fresco. Las últimas dos décadas de ese referido siglo vienen marcadas por un relanzamiento global de la actividad relacionada con el beneficiado del pescado. La ruptura del monopolio ejercido hasta entonces por la Cofradía permitió el flujo de capitales privados, mayormente locales, y sobre todo conllevó una

modernización importante del sector con la introducción y difusión de las técnicas de conservas en lata (obra de agentes comerciales franceses). Ello permitió la apertura de un gran número de establecimientos destinados a esta específica producción (conservas de besugo, atún, anchoa, trucha, calamar,...) que en un breve plazo de tiempo acapararon una parte importante de esas producciones alcanzando el 64% de las mismas, relegando a un plano secundario a las producciones tradicionales de escabeches y sobre todo a la de salazones que desaparecieron casi totalmente.

Esta pujanza tuvo una influencia muy directa sobre el sector extractivo, favoreciendo un incremento destacado del mismo con objeto de atender a sus necesidades. Y provocando asimismo una profunda reorganización del mismo ante el hecho de pasar de ser un agente pasivo, destinado a absorber un excedente que rondaba aproximadamente el 21% de las capturas, a convertirse en el motor de desarrollo de la actividad pesquera, beneficiándose a principios del siglo XX cerca del 67% de las capturas. Si bien este hecho no es solamente explicable por la propia pujanza del sector sino también por las claras deficiencias de comercialización existentes en el caso concreto de Ondarroa. Su influencia sobre el sector será tal que además de lo señalado generará una clara reorganización de las especies a capturar, y si a principios del siglo XIX la pesquería se centraba básicamente en la captura de las denominadas especies mayores (besugo, merluza, atún) con porcentajes del 75% frente al 25% de las especies menores (anchoa, sardina, lanzón) a principios de la centuria siguiente los porcentajes se habían invertido completamente.

Este panorama dará un vuelco en este preciso momento como consecuencia de la influencia de un agente exterior que trastocará totalmente el esquema existente: la irrupción de los salazoneros italianos. En líneas generales su asentamiento en la costa vasca, y en Ondarroa en concreto, tuvo un claro efecto positivo en cuanto generaron un aumento importante de las capturas y de la producción de la industria transformadora, impulsando asimismo la renovación de la flota (gracias al vapor y la adopción de las redes de arrastre). Sin embargo, su presencia provocó una clara involución del sector dedicado al beneficiado del pescado al relegar a un segundo plano el proceso de modernización iniciado décadas atrás con la introducción de las conservas en lata. Su llegada a Ondarroa se documenta ya por primera vez en el año 1895, incrementándose de una manera progresiva en los años siguientes hasta alcanzar su punto álgido en 1915 con la presencia de trece establecimiento de origen italiano dedicados al salazoneo de anchoa, a los que unir otros tres de origen holandés y nueve de productores locales imitadores de los anteriores. A partir de la década de los 20 esa presencia se irá limitando, siendo paulatinamente sustituidos por productores locales aunque sin alterar el esquema productivo precedente.

Su fulgurante expansión vino favorecida por diversos factores (una materia prima abundante y barata, mano de obra cualificada, garantía de un mercado asegurado, presencia de un sector de transformación del pescado muy raquíto). El impacto de estos salazoneros italianos, o posteriormente de sus imitadores locales, fue fundamental a la hora de explicar la posterior evolución industrial, hasta el punto de convertir a esta producción en casi un monocultivo con los lógicos peligros que ello suponía debido a su excesiva dependencia del mercado exterior.

La fuerte demanda de esta producción obligó al sector extractivo a intensificar su esfuerzo, generando un incremento espectacular de las capturas que se prolongará casi de una manera constante a lo largo de buena parte de la primera mitad del siglo XX. Un aumento general que afectó a la mayor parte de las capturas pero que tuvo como protagonista principal a la de anchoas, que en un breve plazo de tiempo pasó de ser una pesquería casi marginal con porcentajes a principios de ese siglo que rondaban el 13% de las capturas (mayormente como cebo para la costera del besugo) hasta alcanzar escasamente dos décadas después cifras del 46%. Las cifras son una prueba clara de ese importante cambio de tendencia, puesto que si en la década 1890-1899 las descargas de anchoa se estimaban en torno a poco más de las 500 tn en el período comprendido entre 1960-1969 esas cifras se elevan ya a casi a las 5.550.000 tn. (es decir algo más de 1.100%). Este hecho convirtió a la anchoa en la especie más importante de la pesquería vasca, y sobre todo ondarrutarra. Incremento, tal y como hemos referido anteriormente, que solamente fue posible por el concurso de los otros factores ya señalados (vapor y redes de arrastre). A la larga esa especialización fue contraproducente para el propio desarrollo industrial de esta villa marinera al estar la producción en manos de empresas cuasifamiliares, muy atomizadas y escasamente mecanizadas que no eran capaces de generar los recursos necesarios para hacer evolucionar el sector.

De un modo similar a lo que hemos podido observar en el sector extractivo y de transformación del pescado la construcción naval vivirá en este preciso momento, últimas dos décadas del siglo XIX y principios del XX, el que podemos definir como auténtico momento de expansión al compás del

conjunto de la economía pesquera ondarrutarra. La causa de ello hay que buscarla en la fuerte demanda generada por el propio sector pesquero necesitado de renovar sus embarcaciones, aunque en ocasiones las tensiones entre ambos sectores fueron importantes por la disputa establecida por el espacio donde poder desarrollar su actividad. A resultas de esa fulgurante expansión los raquíticos dos astilleros existentes a principios de esa centuria, suficientes por otra parte para atender a la débil economía pesquera de esta villa en ese momento, se transformarán un siglo después, a principios del XX, en casi una decena de establecimientos. Entre ellos destacarán sobre todo los dos asentados en la zona de la Dársena Interior (Arriola y Urresti), y a la postre los únicos que perdurarán en el tiempo, cuya fama se extenderá por el conjunto del litoral cantábrico. Como muestra de esta fiebre constructora cabe señalar que solamente en el período comprendido entre 1878 y 1911 de las rampas de ambos astilleros fueron botados casi un millar de embarcaciones de todo tipo (bateles, potines, lanchas mayores, pataches e incluso vapores), aunque en su mayoría fueron embarcaciones de corte menor llegando a monopolizar la fabricación de traineras para toda la costa vasca.

Esta importante pujanza del sector constructivo les permitió disponer de los recursos económicos suficientes como para poder acceder y adoptar a las embarcaciones construidas en sus rampas las principales innovaciones del momento (calderas a vapor, motores a gasoil,...). Adquiriendo de esa forma un cierto carácter de pioneros dentro de su específico sector frente al anquilosamiento de otros puertos vecinos; Si bien la falta de espacio suficiente para poder desarrollar su actividad y el reducido calado de la Ría lastraron de una manera determinante ese desarrollo futuro que les impidió labrar embarcaciones de alto tonelaje y menos aún las dotadas con cascos metálicos. Es decir, quedaron condenados a elaborar una tipología específica y muy limitada de embarcaciones que prontamente quedaría desfasada desde el punto de vista tecnológico y por tanto abocándolos irremediablemente a su desaparición, aunque ese languidecimiento se llevaría a cabo de una manera muy pausada prolongándose hasta el año 1981 en el que definitivamente debieron de cerrar sus rampas.

La Guerra Civil primero y la Postguerra después marcarán un hito importante en el desarrollo global del conjunto de la economía pesquera provocando una forzada interrupción a todos los niveles. A partir de finales de la década de los 50 el ritmo de la actividad pesquera en Ondarroa comienza nuevamente a relanzarse, al compás de esa renovada fase de actuaciones en las infraestructuras portuarias impulsadas por los referidos Planes de Desarrollo.

Los generosos incentivos proporcionados por las autoridades estatales con créditos a muy bajos intereses y un plazo muy prolongado se concretarán en una serie de cambios importantes dentro de esta población. Unas reformas que no sólo se plasmarán en el plano físico con las obras operadas en el puerto sino que también tendrán su influencia directa sobre el conjunto de la actividad pesquera. Gracias a esas ayudas se abordará una reforma importante de la flota dando lugar a una irracional política de construcción masiva de embarcaciones sobredimensionando importantemente la misma por encima de la propia realidad pesquera. El importante aumento de la flota no conllevó un aumento similar de las descargas al mantenerse prácticamente en unas cotas muy similares y en unos caladeros prácticamente idénticos a los de los años 40. Tampoco se verificó en una modernización cualitativa de la flota, al ser aún construidas muchas de esas nuevas embarcaciones mayormente en madera, si bien en su conjunto fueron modernizadas o al menos se les aplicaron muchos de los adelantos de la época ayudados por esos incentivos, tanto para la navegación (dinamos, radio-teléfonos, radar) como para la localización de los bancos de pesca (sonar, ultra-sondas).

Ese crecimiento, sin embargo, se ha visto en cierto modo truncado durante las últimas décadas del pasado siglo XX por una serie de medidas o reajustes que han llevado al conjunto de la pesquería vasca, y ondarrutarra en especial, a una situación de grave crisis. La adhesión a la Comunidad Económica Europea ha conllevado globalmente un auténtico mazazo sobre el conjunto del sector en Ondarroa. Primero con las medidas proteccionistas impuestas sobre sus caladeros tras la restricción de la pesca más allá de las 200 millas jurisdiccionales, limitando importantemente el acceso a la flota a una serie de caladeros tradicionales, y ya más recientemente con el establecimiento de una serie de restrictivas cuotas de captura sobre especies tradicionalmente explotadas por sus embarcaciones con total libertad ante la sobreexplotación llevada a cabo en las décadas precedentes. Unas limitaciones que condujeron en los años 80 a una serie de momentos de gran tensión con numerosos apresamientos e incluso el cañoneo de embarcaciones. Y finalmente la liberación de los mercados a nivel europeo ha favorecido la entrada de un gran número de pescado foráneo a unos precios más asequibles. Las consecuencias directas de esta coyuntura, acentuada aún más por el incremento experimentado en los costes de explotación (incremento del costo de los combustibles, de la materia pri-

ma, de la mano de obra,...), han tenido una repercusión casi catastrófica sobre el conjunto de esta pesquería forzando a una reducción sensible de su primitiva flota dejándola amarrada a puerto o enviándola directamente al desguace. Provocando para superar esta situación la adopción de soluciones alternativas como la búsqueda de nuevos caladeros o la adquisición de nuevas licencias bajo pabellón extranjero (mayormente inglés o francés).

El proceso evolutivo de la industria de transformación en este referido período será muy similar habiendo experimentando también un reajuste forzado por el importante descenso de las capturas y la desaparición de los mercados tradicionales. Como consecuencia de ello se produjo una reducción muy importante del número de empresas productoras, no así de su producción que se mantuvo de acorde a los niveles de incremento experimentados por la actividad extractiva. Esa recuperación se vio de todas formas condicionada por la influencia provocada por las novedades provocadas por dos aspectos que permitieron reorientar claramente el sistema pesquero recolocando a la industria de transformación en niveles similares a los de otros puertos de su entorno. Esos incentivos vinieron dados en primer lugar por la mejora de los medios de comunicación y en segundo lugar por la aplicación del frío industrial. Ambos factores permitieron relanzar de una manera clara la comercialización del pescado en fresco, devolviendo a éste su verdadero papel.

La mejora de las infraestructuras terrestres y la creación de una red más ágil de comercialización, básicamente a partir de la Guerra Civil, con la difusión de los camiones, permitió superar el hándicap que suponía la complicada orografía ondarrutarra permitiendo acceder con sus productos a los principales mercados de la zona. Un proceso que se ha visto finalmente consolidado tras la entrada en funcionamiento de los camiones congeladores, aunque éste sea ya un fenómeno mucho más reciente.

El segundo aspecto determinante de ese cambio de coyuntura será la difusión del frío industrial (bien por refrigeración, bien por congelación). Su extensión tendrá lugar mayormente a partir de la Segunda Guerra Mundial aunque en Ondarroa ya en 1935 estaba asentada una de las primeras fábricas de hielo, mayormente para dar servicio a los arrastreros atracados junto a la misma. Su aplicación revolucionará importantemente el sector pesquero al permitir conservar durante un mayor período de tiempo las capturas realizadas, y sobre todo tras la introducción de las cámaras frigoríficas en las mismas embarcaciones.

Estos cambios provocarán a partir de la década de los 60 y sobre todo de los 70 una nueva y profunda reestructuración del sector pesquero en general, y del de transformación del pescado en particular, más acorde con los tiempos modernos y la situación que se podía observar en el resto de puertos del litoral vasco. Ocupando el pescado beneficiado un porcentaje situado en torno a escasamente un tercio de las capturas realizadas, gracias sobre todo al importante crecimiento del pescado comercializado en fresco. Buena parte de ese incremento estará fundamentado en la entrada en el mercado del denominado como "pescado blanco" (gallo, locha, faneca,...) que empezó a arribar a nuestros puertos mayormente a partir de la década de los 60 con motivo de la llegada de los arrastreros a nuevos caladeros que les permitirá la captura de pesquerías no habituales en nuestro entorno (Mar Céltico, Mar de Irlanda, Paralelo 58°N...). A pesar del impacto provocado por estas medidas el sector de la transformación del pescado apenas si experimentó cambios de relevancia, o no al menos hasta la profunda crisis de 1973. A consecuencia de la misma una parte importante de los establecimientos tradicionales hubieron de cerrar sus puertas, mientras que los que lograron sobrevivir hubieron de readecuarse a las nuevas circunstancias modernizando sus estructuras productivas. Circunstancias éstas que obligaron a muchos de los productores a trasladarse a nuevos emplazamientos más adecuados para responder a esas necesidades (Berriatua, Markina,...).

Las últimas décadas vienen marcadas, en líneas generales, por un cierto languidecimiento del puerto y su actividad productiva, tal y como ya hemos apuntado a través de las líneas precedentes. La crisis global en la que se encuentra sumida el sector pesquero, especialmente desde la Recesión de 1973 y posteriormente con las consecuencias derivadas de la entrada en la Comunidad Económica Europea, han provocado un claro ralentizamiento de la actividad pesquera y una pérdida de una parte importante de su flota.

A pesar de ello Ondarroa sigue manteniendo su puesto destacado dentro del sector como el principal puerto de pesca de altura del litoral vasco (32 embarcaciones matriculadas mayormente arrastreras, de las cuales 6 bajo pabellón europeo) y dotado de una importante flota pesquera de bajura (7 embarcaciones), así como de una aún potente industria de transformación y beneficiado del pescado que arrastra también los problemas que acucian al sector en su globalidad. Los cambios experi-

mentados en el paisaje portuario durante las últimas décadas han favorecido el crecimiento del sector pesquero ondarrutarra, mejorando sensiblemente sus condiciones de trabajo y competitividad. Pero el sector se ha quedado nuevamente embarrancado como consecuencia de una nueva y profunda crisis a principios del siglo presente, pendiente de una profunda reforma y transformación de su flota y sus artes.

4. BALANCE DE UN PROCESO CENTENARIO

La historia del puerto de Ondarroa ha sido la de una pugna constante contra los condicionantes impuestos por el medio natural, primero por la agobiante falta de espacio donde poder desarrollar sus actividades y en segundo lugar por las limitaciones que conllevaba su ubicación en una zona de ría con los problemas derivados de ello (escasez de calado, peligrosos bancos de arena,...). Circunstancias éstas que han venido históricamente larvando las posibilidades de desarrollo del propio puerto a pesar de las importantes mejoras llevadas a cabo.

El siglo largo transcurrido desde la ejecución de las primeras grandes obras de infraestructura en este puerto de Ondarroa (1893-1898) nos ha permitido realizar una breve radiografía no sólo sobre la evolución de esas construcciones sino también sobre el conjunto de las actividades relacionadas con el sector pesquero (pesca, industria de transformación, construcción naval). Una evolución en la que se ha podido observar que ambas facetas han estado estrechamente vinculadas entre sí, puesto que ambos elementos han actuado y aún hoy en día lo siguen haciendo en estrecha relación y dependencia mutua siendo el uno la causa y la consecuencia mutua del otro.

Este desarrollo experimentado por el pueblo de Ondarroa es un proceso relativamente reciente, al menos si lo comparamos con otra serie de localidades de la costa vasca donde la tradición pesquera y el desarrollo de iniciativas para mejorar sus infraestructuras se remontan varios siglos atrás (Bermeo, Lekeitio, Getaria, Hondarribia). Esa falta de realizaciones es debida fundamentalmente a la debilidad global de los recursos, tanto monetarios como económicos que podrían propiciarlas, careciendo del incentivo necesario para impulsarlas.

Esas referidas primeras obras supusieron el punto de despegue del puerto de Ondarroa, pasando de convertirse de un área deprimida y rayando con la subsistencia a transformarse en uno de los principales enclaves pesqueros del Estado. Ese fulgurante ascenso fue protagonizado por el conjunto de la actividad pesquera ondarrutarra logrando alcanzar importantes cotas de desarrollo, pero provocó asimismo una serie de importantes desajustes dentro del entramado de la economía pesquera local.

Los cambios experimentados tras el fuerte desarrollo de la comercialización en fresco unido a las consecuencias de la crisis de 1973 permitieron llevar a cabo una reestructuración importante del sector, y sobre todo reequilibrar la balanza de esos señalados desfases provocados mayormente a principios del siglo XX (desmesurado crecimiento de la industria de transformación, especialmente de los salazoneos, preponderancia de determinadas capturas frente a otras tradicionales,...).

A pesar de ello Ondarroa sigue arrastrando parte de los problemas de su pasado, sobre todo en lo que se refiere a la necesidad de dotarse de un puerto moderno y competitivo. Muchos de las carencias y/o desajustes del pasado (escasez de superficie para su desarrollo, excesiva compartimentación del área de la Dársena, infraestructuras y servicios obsoletos, preponderancia de la industria del salazoneo,...) se muestran como escollos sumamente complicados de superar. Una prueba clara de ello lo tenemos en la problemática histórica del tráfico que no ha podido ser solucionado, al menos en parte, hasta un momento muy reciente.

La actividad pesquera ha experimentado en Ondarroa a lo largo de este siglo una evolución paralela a la de su puerto alcanzando unos importantes niveles de desarrollo, con especial incidencia a partir de la década de los 60. Ese momento marcó el cénit de la pesquería ondarrutarra llevando a su puerto a uno de los primeros puestos en el ranking no sólo del litoral vasco sino también estatal. En la actualidad, sin embargo, este sector pesquero se encuentra sumido en una importante crisis que amenaza incluso con su propia supervivencia, lo cual sería una auténtica catástrofe en poblaciones como Ondarroa históricamente volcada a esa actividad colocando a su puerto en una encrucijada un tanto incierta.

La crisis tiene su origen en una serie de causas de muy variada índole de carácter tanto estructural como coyuntural: el sobredimensionamiento alcanzado por su flota a raíz de una política totalmente irracional de construcción masiva de embarcaciones en la década de los 60; las limitaciones de

acceso impuestas a los caladeros tradicionales de pesca impuestos por las medidas proteccionistas adoptadas por la CEE (implantación de las aguas jurisdiccionales hasta las 200 millas, cuotas de capturas,...); la sobrepesca o esquilma de muchas de las especies tradicionalmente explotadas; o la acentuación de la crisis económica, especialmente desde los últimos años, que ha provocado un incremento muy importante de los gastos de explotación y un forzado descenso de los precios de venta provocando el colapso de muchas empresas.

Los dos sectores fundamentales de la pesquería ondarrutarra se han visto afectados por igual. En el caso de la flota de bajura el impacto aunque importante ha sido menor en tanto que su importancia relativa dentro del conjunto de la pesquería ondarrutarra era sensiblemente menor. Así, aparte de las causas ya señaladas el sector arrastra otra serie de problemas de índole mayormente estructural (atomización de las empresas, deficiencias de comercialización, disminución de sus rendimientos como consecuencia del anquilosamiento de los sistemas de pesca,...). Factores todos estos que han provocado una reducción global de la flota pesquera de bajura hasta niveles prácticamente testimoniales. Pero será fundamentalmente la flota de altura ondarrutarra la principal afectada de esta coyuntura de crisis provocando una profunda reforma y la desaparición de un porcentaje importante de embarcaciones. Las medidas señaladas anteriormente, y sobre todo la nacionalización de las pesquerías por parte de la Comunidad Europea, han servido como detonante en su evolución suponiendo un auténtico mazazo al sector (caída en picado del número de embarcaciones, de las capturas obtenidas o del número de empleados).

Las soluciones que se plantean para salir de esta crisis son realmente complejas y de muy difícil aplicación. Es necesario ante todo olvidar totalmente la situación de bonanza, ficticia por otra parte, generada a raíz del desarrollismo pesquero de los años 60 y plantearnos una situación de desarrollo más acorde a la realidad actual del sector. Las soluciones pasan por varias medidas de un incierto resultado: una profunda reestructuración de la flota reduciendo su número de embarcaciones con la eliminación de las unidades más antiguas y modernizando técnicamente las existentes, pero también de los empleados relacionados directa o indirectamente con la misma (industria de transformación); la búsqueda de nuevos caladeros no sobreexplotados; el apoyo decidido de las distintas administraciones; la necesidad de realizar estudios biológicos para analizar los stocks reales de pesca en nuestro litoral y adecuar los mismos al esfuerzo pesquero, planteándose la posibilidad de implantar nuevos cultivos marinos en la costa.

En resumidas cuentas el sector necesita un cambio importante en el sistema de explotación tradicional de las pesquerías, basado hasta el momento en un aprovechamiento irracional y descontrolado de los recursos. En caso de no adoptarse medidas correctoras la situación del sector puede llegar a ser crítica, amenazando, como hemos señalado anteriormente, la propia supervivencia de la población. Convirtiendo tristemente a Ondarroa, al igual que otros muchos sumidos en una crisis similar, en un puerto pesquero sin prácticamente embarcaciones de pesca.

Las esperanzas parece que residen nuevamente en el hecho, como ocurrió en el pasado, que las mejoras que se puedan operar en el paisaje portuario ayuden a mejorar el desarrollo de sus labores y que en definitiva contribuyan también a un nuevo relanzamiento económico del sector, o al menos corran ambos procesos en paralelo. El tiempo lo dirá pero como se suele decir la esperanza es lo último que se pierde y Ondarroa y los ondarrutarras tienen una larga experiencia a sus espaldas, y esta crisis como las ya vividas anteriormente será también superada aunque las circunstancias sean necesariamente diferentes.