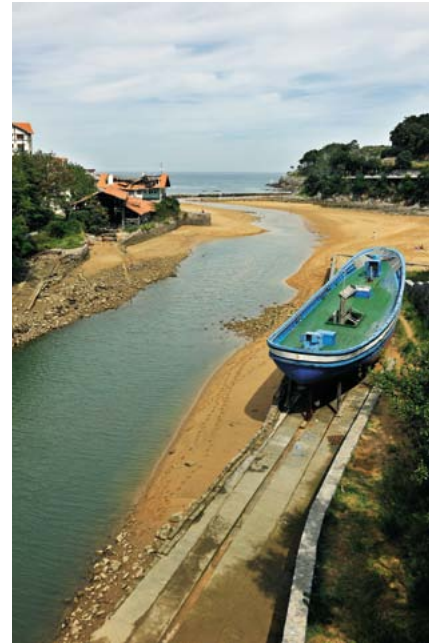


LEA IBAIKO ONTZIOLAK ASTILLEROS DEL RÍO LEA



(Santi Yaniz)

Bizkaia

Lekeitio / Mendexa

Marta Zabala Llanos

Lekeitio Bizkaiko kostaldeko marinel-herri ederra da, euskal itsasertzeko turismoaren erreferentea eta, mendeetan zehar, merkataritza-banaketako kanal garantzitsu baten burua. Era guztietako itsasontziak iristen ziren bertara, Bizkaiko burdina aberatsarekin eta balea-olio eta -gantza preziatuekin salerosketan aritzera. Merkatarien erakustokietan eta mandazainen zakutoetan Gaztelako artileak eta Flandesko oihalak arrain gazituekin, gari-zakuekin edo Errioxako ardo-zahagiekin batera nahasten ziren. Izan ere, merkataritza-gune hau lehorrean ere barneratzen zen, ardoaren eta arrainaren ibilbide gisa ezagutzen zen bidetik barrera Gaztelako mesetarantz, Learen bideari ibaian gora jarraiki. Ibai ibilgu honek hamaikatxo makina hidrauliko ere hartzen zituen ibaiertzean; dela zereala ehotzeko eta irin bihurtzeko, dela burdin minerala lingotetan ipintzeko (ondoren, errementariak era guztietako tresnak eta lanabesak egiteko).

Euskal Herriaren itsasorako zaletasuna aspalditik dator, baita ontzigintzako eta nabigazio atlantikoko tekniken ezagutza ere. Itsas merkataritzarekin eta arrantza-

Lekeitio es una hermosa villa costera y marinera vizcaína, un referente turístico del litoral vasco y, durante siglos, cabecera de un importante canal de distribución comercial. A ella llegaban toda clase de buques, que comerciaban con el rico hierro vizcaíno y los no menos valorados aceites y grasas de ballena. Las lanas castellanas y los paños flamencos se codeaban en mostradores de comerciantes y alforjas de arrieros con pescados salados, sacos de trigo o pellejos de vino riojano. Porque este nudo comercial también se internaba tierra adentro, a través de la llamada ruta del vino y el pescado, siguiendo río arriba la corriente del Lea hacia la meseta castellana. Este cauce fluvial, además de vereda, acogía en sus riberas numerosos ingenios hidráulicos para la molienda del cereal en harinas o la transformación del mineral de hierro en tochos con los que, a su vez, los herreros fabricaban todo tipo de utillaje y herramientas.

La vocación marinera del pueblo vasco viene de lejos, como su conocimiento de las técnicas de construcción naval y de navegación atlántica. Junto con el co-

rekin batera, kostaldeko herri askok ontzigitza ere baliabide preziatuzat zuten; izan ere, herri horietako lurra nahiko antzuak eta landatzen zailak ziren, baina burdina eta egur ugari edukitzen zuten. Halaber, industria horrek lagun askori ematen zion lana, gremio askok parte hartzen baitzuten; esate baterako, egurgileek eta moztailuek, garraiolariek eta nabatariek, zamatzailuek eta zamaketariek, erriberako eta lurreko arotzek, sokagileek, bela-ehuleek, eltzegileek eta upelgileek.

Erdi Aroaren amaieran, ontzigitzak garrantzi handia zuten Kantauriko portuetan eta, bereziki, Euskal Herrikoetan. xv. mendean Nerbioi itsasadarraren ertzetan zeuden ontziok sekulako garrantzia zuten; ez Bilbon bakarrik, baita Getxon, Portugaleten, Plentzian, Bermeon, Mundakan, Elantxoben, Ean eta Ondarroan ere (Bizkaia irreferentzia eginda bakarrik). Eta, jakina, baita Lekeitiokoak eta Mendexakoak ere, Learen ibaiertzetan erriberako aroztegi tradizionalen aztarna materialak gorde dituzten bi udalerririk bakarrak diren aldetik (aroztegi horietan arrantza-ontziak eta kostaldeko itsasontzi txikiak eraikitzen zituzten).

Lekeitioko Mendieta ontziola 1885ean eraiki zuten. Multzoaren barruan hainbat osagai daude. Lehenik, harmailak eta arrapalek oinarri hartzen duten harlangaitzeko plataforma. Bigarrenik, egungo nabea, 1913koa, baina berrikiago ere aldatu dutena; egurrezkoa da eta hiru hormarte (erdikoa 25 x 15 m-koa) eta zutoin libreetan oinarritutako bi isurialdeko estalkia dauzka. Estalkiaren azpian harmaila eta plano inklinatu daude, eta bertan, ontzitegi-orgaren errailak ipintzen dira (Learen uraren kontrako norabidean mugitzen da). Egitura horretatik gertu, hirugarrenik, gure garaiotara iritsi ez den beste ontzitegi-orga baten hondakinak daude. Horrez gain, bizitegi-etxea ere hortxe dago, sute batek berriki teilatua suntsituta (2009); dena den, etxebizitzaren barrualdea kaltetu arren, suteak ez zituen fatxadak hondatu. Azkenik, etxebizitzari erantsitako lorategia, harrizko murru batez inguratuta.

Ontziolak Learen ezkerrean daude, Lekeitio eta Mendexa lotzen dituen Isuntza zubitik (1773) metro batzuk aurrerago, eta Isuntza kaletik sartzen da bertara. Andrés Rafael Mendieta Maguregi izan zen lehenengo kudeatzailea 1885 eta 1913 bitartean. Azken urte hartan ontziola eta etxea suak erre zituen, eta 1963ra arte (1944-1954 urte bitartean izan ezik) bere seme Baldomero Ramón Mendieta Madarieta arduratu zen kudeaketaz. Bere anaia Domingo Mendexako udalerriko lursail bat hartu zuen errentan 1918an eskuinaldeko ertzean, eta aitak hasitako tradizioari jarraitu zion. Bi negozioek ere oso antzeko itxura zuten, berbera ez esatearren. Lekeitiokoak bi muntaketa-harmaila zituen: bata egungo nabearekin lotuta, eta beste bat harekin paraleloan. Azken horrek ohol-egitura zahar bat eta bi isurialdeko uralitazko estalkia zeuzkan, eta muntaketa-nabegisa eta eraikitako itsasontziak karentzeko erabiltzen zuten. Bi nabeetan ere ontzitegi-orgek jarraitzen dute.

Ontziola-mota hau apaingarri handirik gabe eraikitzen zuten, eta lana ia aire zabalean egitea izaten zuten ezaugarri nagusi; hau da, itsadarren hondarretan edota plataforma artifizial txikien gainean (Mendietak frontoi-zorua ere erabili zuten itsasontzien armazoiko pieza batzuk egiteko). Ar-

mercio marítimo y la actividad pesquera, la construcción de barcos se convirtió en un recurso agradecido para numerosas villas costeras en las que muy poco se podía arrancar a una tierra poco fértil y de difícil cultivo, pero con abundante hierro y madera. Además, esta industria proporcionaba trabajo a numerosas personas, porque eran muchos los gremios que participaban en ella, como los leñadores y taladores, transportistas y navateros, cargadores y estibadores, carpinteros de ribera y de tierra, los sogueros, los tejedores del velamen, alfareros y toneleros, entre otros.

A finales de la Edad Media la industria naval era una importante actividad en los puertos del Cantábrico y muy especialmente en los vascos. La cantidad de astilleros que poblaban los márgenes de la ría del Nervión en el siglo xv nos puede dar una imagen de su magnitud en Bilbao, pero deben acompañarse de los de Getxo, Portugalete, Plentzia, Bermeo, Mundaka, Elantxobe, Ean y Ondarroa, tan sólo en Bizkaia. Y por supuesto, de los de Lekeitio y Mendexa, los dos únicos municipios que han conservado, en las márgenes del río Lea, testimonios materiales de las tradicionales carpinterías de ribera dedicadas a la construcción de pesqueros y de pequeñas embarcaciones de tráfico costero.

El astillero Mendieta de Lekeitio fue construido en el año de 1885. Dentro del conjunto, los principales elementos de la instalación son: la plataforma de mampostería sobre la que se asientan la grada y sus rampas; la nave actual, fechada en 1913 aunque con algunas reformas posteriores, que es de madera y tres crujiás, teniendo la central unas dimensiones de 25 x 15 m y cubierta a dos aguas sustentada en postes libres, bajo la cual se sitúa la grada y el plano inclinado donde se colocan los carriles del carro varadero, que se desplaza en sentido opuesto a la corriente del Lea; próximos a esta estructura se encuentran los restos de otro carro varadero hoy desaparecido; una casa residencial cuyo tejado fue recientemente (2009) destruido por un incendio que, pese a haber afectado al interior de la vivienda, ha respetado las fachadas; un jardín anexo a la vivienda y delimitado por un muro de piedra.

Los astilleros están enclavados en la margen izquierda del río Lea, unos metros por delante del puente de Isuntza (1773), que une Lekeitio con Mendexa, y su acceso tiene lugar por la calle Isuntza. Andrés Rafael Mendieta Maguregui figura como su primer gestor entre 1885 y 1913, año en que astillero y casa se ven afectados por un incendio. Desde esa fecha y hasta 1963 –salvo los años 1944 a 1954– la gerencia pasa a su hijo Baldomero Ramón Mendieta Madarieta. Su hermano Domingo se hará en 1918 con un terreno en arrendamiento en la orilla derecha, perteneciente al municipio de Mendexa, y continuará con la tradición comenzada por el padre. Posiblemente ambos negocios tendrían una forma similar; si no idéntica. El lekeitiarra disponía de dos gradas de montaje: una relacionada con la nave actual, y otra, paralela a ésta, que contaba también con un viejo tinglado y cubierta de uralita a dos aguas y se utilizó como nave de montaje y para el carenado de los barcos construidos. Ambas conservan los carros varaderos.

Esta tipología de astillero se construía sin concesiones estilísticas y se caracterizaba por realizar el trabajo casi al aire libre, en las zonas arenosas de las rías o sobre pequeñas plataformas artificiales (Mendieta llegó a utilizar el suelo del frontón para realizar algunas de las piezas del arma-

kitektura erabat funtzionala edukitzen zuten; hau da, harmaila bat, zutoin libreek eutsitako egurrezko zertxak eta teilazko edo xafla izurtuzko estalkiak. Ontziolak ez zuten izan estalkirik XIX. mende amaierara arte. Ez dute obramurrurik; hortaz, erraz moldatzen dira edozer itsasontzi motaren neurrietara. Muntaketa-harmaila harlangaitzeko plataforma baten gainean zegoen; galipotez estalitako langetek zuinkatutako arrapala bat zen, eta egin behar zuten itsasontziaren gila bermatzen zuten gainean. Ontzia handitu ahala, kroskoaren zuakerrei eta karelei zutoinez eusten zieten, bolumen osoa hartu bitartean zutik egon zitezten. Erraz desegiteko moduko egurrezko igarobide bati edo gehiagori esker, gainaldera igotzen ziren azken ukituak emateko. Lan hauek guztiak egiteko, polea-sortak, gida-txirrikak, zutabeak eta dibidietak baino ez zituzten erabiltzen makina gisa. Pentsatzekoa den moduan, Mendieta ontziolak makineria elektrikoa zuen XX. mende erdialdean, eta merkatuko gorabeheren arabera hainbat itsasontzi mota egin zituzten, aldian aldiko abagunea aintzat hartuta: atunketariak, traineruak, batelak, lurrun-txalupak, lurrunontzi txikiak, arraste-ontziak, legatz-ontziak, bai eta kroskoa konpontzeko eta luzatzeko lanak ere.

Erriberako ontziolak desagertu direnez, Mendietaoak egundoko balioa du, euskal itsasertzeko ontzigintza tradizionalaren ia adibide bakarra baita. Ontziola 1993an itxi zuten, Jose Ramon Mendieta Lasartek negozioa utzi zuenean. Edonola ere, ikusi hutsarekin aise ikusiko dugu erriberako zurgintza zer izan zen. Hori dela eta, «Lekeitio. Itsas Onda-

zón de las naves). Su arquitectura, absolutamente funcional, se limitaba a la construcción de una grada, cerchas de madera sostenidas por postes libres y cubiertas de teja o chapa ondulada. La cubierta es un elemento que aparece a finales del siglo XIX. Carecen de muros de obra, lo que les da una gran versatilidad para adaptarse a las dimensiones de cualquier tipo de barco. La grada de montaje, dispuesta sobre una plataforma de mampostería, consistía en una rampa jalonada de traviesas embreadas sobre las que se asentaba la quilla de la futura embarcación. Conforme ésta crecía, se apuntalaban las cuadernas y las bordas del casco para mantenerlo vertical mientras desarrollaba todo su volumen. Una o varias pasarelas de madera, fácilmente desmontables, permitían subir al nivel de la cubierta para dar el acabado final. La maquinaria necesaria para toda esta operación se limitaba a diversos juegos de poleas, pastecas, puntales y cabrestantes. Evidentemente, el astillero Mendieta incorporaba maquinaria eléctrica ya a mediados del siglo XX y las vicisitudes del mercado le llevarán a fabricar distintas clases de naves, dependiendo de la coyuntura: boniteras, traineras, botes, lanchas a vapor y pequeños vapores, unidades de arrastre, merluceras e, incluso, trabajos de reparación y alargamiento del casco.

La desaparición de los astilleros de ribera otorga al de Mendieta un valor excepcional, al haber quedado prácticamente como único exponente de la construcción naval tradicional en el litoral vasco. Y aunque no esté operativo desde el año 1993, en que José Ramón Mendieta Lasarte cerró el negocio, su visión da una imagen comprensiva de



Lea ibaikoak dira Bizkaian dauden azken erriberako ontziolak. (Santi Yaniz)
Los del río Lea son los últimos astilleros de ribera que se conservan en Bizkaia. (Santi Yaniz)

rearen Interpretazio Gunea» izeneko lehengoratzeko proiektuak horixe bera du oinarri, Euskal Herriko itsas tradizioa berreskuratzeko asmoz.

Era berean, Learen ezker aldean Mendieta ontziolatik metro batzuetara Eguiguren y Atxurrako ontziola dago, Marierrrotako marea-errotaren hondakinen ondoan. 1917an eraiki zuten, eta bertan bi nabe paralelo daude. Lehendabizikoa, itsasadarretik hurbilen dagoena, berriki zaharberritu dute; handiagoa (20 x 12 m) eta garaiegia da, bi isurialdeko estalkia du, industria-zertzen gaineko xafla izurtuz egina. Estalkiari hormigoizko ostikoetan bermatutako zutoin libreekin eusten diote, eta ostiko horiek, bestalde, ibaiertzean eta aurreko aldeko lurretan eraikitako harrizko bankuan hartzen dute oinarri. Nabe zaharra txikiagoa da; estalkia teila arabiarrez estalita dago, oholen gainean ipinita eta harrizko bankuen gaineko zutoinek eutsita. Bi solairu ditu: goikoa txantiloien biltegia zen, baina egurrezko forjaketaren zati bat baino ez da gelditzen.

Lea ibaian gora joanda, Zubietako jauregi ikusgarriaren parean, Murelaga izenez ezagutzen dugun ontziola dago, Ispasterratik gertu. Elkartearen izena Untziola SAL da. Faktoria 1950ean sortu zuten, Astillero Viuda de Murelaga izenarekin. Oraingo jabearen aitak inguruko Goyogana ontziolak alokatuta zeuzkan; hala, urte haietan bere kontura jartzea erabaki eta bere harmailak eraiki zituen ontziola garatuago batean. Instalazio handiagoak eta konplexuagoak ditu, eredu tradizionalaren eta Aro Garaikideko industria-ontziolaren arteko trantsizioaren erakusgarri. Basilika-oinplanoko nabe bakarra du, eta erdiko hormartea, muntaketa-harmaila jasotzen duena, zabalagoa eta garaiegia da. Bi isurialdeko teilatua du, eta pendoloi erako zertza sinpleak ageri ditu poste libreetan oinarri hartuta. Eskuineko hormartearen goiko solairuan txantiloien biltegia dago; behekoan, berriz, tailer osagarria. Parekoan, azkenik, bulegoak eta zinta-zerra daude. Nabea hormigoizko blokez itxita dago hiru aldetatik 1963tik, eta harmailakoa libre gelditzen da. Ontziolak bi harmaila ditu. Muntaketa-harmaila da nagusia: errailak dituen plano inklinatua, ontzitegi-orga bertatik ibiltzeko. Elementu hori izan zen artisaurontziolatan jarri zituzten berrikuntza tekniko urrietako bat; funtsean, gurrpil metalikoak dituen xasisa da, eta gurpilak errailen gainetik irrizatzen dira. Bi egin-kizun ditu: itsasontziak eraikitzeko eta konpontzeko banku gisa balio du, eta itsasontzia uretaratzeko eta jasotzeko lanak errazten ditu. Murelaga ontziolatan jardunean dabilena da, zalantzarik gabe, Bizkaiko ontzi-ondarearen pieza nabarmenetako bat; izan ere, kablea biltzen duen danborra (hasieran eskuz eragiten zitzaion eta ondoren motor elektriko) Glasgowero Napier Brothers etxeak eraiki zuen 1886an, plaka batean jasota dagoen bezalaxe.

Bigarren harmaila ere hasiera batean muntaketa lanerako erabiltzen zuten, baina ondoren inguruko itsasontzi txikiak geldirik zeudenean babesteko erabili zuten. Hormigoizko arrapala soila da, eta gurpil pneumatikoak dituen orga ibiltzen da bertatik, itsasontziak jasotzeko eta ondoren atzera uretara bidaltzeko.

lo que fue el desarrollo de la carpintería de ribera. Por ello es uno de los ejes en torno al que pivota el proyecto de recuperación denominado «Lekeitio. Centro de Interpretación del Patrimonio Marítimo», que pretende recuperar la tradición marítima del País Vasco.

También en la orilla izquierda del Lea, unos metros más arriba del astillero Mendieta, se encuentra el de Eguiguren y Atxurra, frente a los restos del molino de marea de Marierrrota. Su construcción data de 1917 y comprende dos naves paralelas: la más cercana a la ría ha sido recientemente restaurada, es más amplia (20 x 12 m) y de mayor altura, con cubierta a dos aguas de chapa ondulada sobre cerchas industriales, sostenida por postes libres que apoyan en machones de hormigón, y éstos, a su vez, en banco de piedra erigido en la ribera fluvial y en el terreno en el lado opuesto. La nave antigua, de menores dimensiones, se cubre con teja curva sobre tablazón, sostenida con postes sobre poyos de piedra. Consta de dos pisos: el superior, del que sólo se conserva parte del forjado de madera, se destinaba a almacén de plantillas.

Remontando el Lea, a la altura del monumental palacio de Zubietta, cerca ya de Ispaster, se encuentra el astillero popularmente conocido como Murelaga y cuya razón social es Untziola S.A.L. La factoría nació en el año 1950 como Astillero Viuda de Murelaga. Fue precisamente el padre del actual propietario, quien explotaba en régimen de alquiler los cercanos astilleros de Goyogana, el que en estos años decidió establecerse por su cuenta y levantar sus propias gradas en un astillero más evolucionado. Dispone de instalaciones más amplias y complejas, que marcan la transición entre el modelo tradicional y el astillero industrial de la era contemporánea. Consta de una única nave de planta basilical, siendo la crujía central –la que acoge la grada de montaje– más ancha y de mayor altura. Se cubre ésta con tejado a doble vertiente con cerchas simples de pendolón que apoyan en postes libres. La crujía derecha destina el piso superior a almacén de plantillas y el inferior a taller auxiliar, alojando en la opuesta las oficinas y la sierra de cintas. Desde el año 1963 la nave presenta cerramiento en tres de sus lados, a base de bloques de hormigón, quedando libre el de la grada. El astillero dispone de dos gradas. La principal es la de montaje: un plano inclinado con raíles sobre los que circula el carro varadero. Este elemento es una de las escasas innovaciones técnicas que incorporaron los astilleros artesanales; básicamente se trata de un chasis con ruedas metálicas que se deslizan sobre raíles. Su función es doble: sirve de banco para la construcción y reparación de las embarcaciones y facilita las tareas de botar e izar la nave. El que se conserva en activo en los astilleros de Murelaga es, sin duda, una de las piezas más sobresalientes del patrimonio naval vizcaíno, ya que el tambor que enrolla el cable –accionado en origen manualmente y después con motor eléctrico– fue construido por la casa Napier Brothers de Glasgow en el año 1886, como figura en su placa de identificación.

La segunda grada, inicialmente también de montaje, se utilizó posteriormente sólo para resguardar las pequeñas embarcaciones del entorno en el periodo de inactividad. Es así una simple rampa de hormigón por la que circula un carro con ruedas neumáticas que permite izar los barcos y botarlos después.



Oso oinarritzkoa da artisau-ontziolen arkitektura: obrako hormarik gabeko nabeak, zutoin libreek eutsitako gailurdun estalkiarekin. (Santi Yaniz)

La arquitectura de los astilleros artesanales es muy básica: naves que carecen de muros de obra, con cubierta de caballete sostenida por postes libres. (Santi Yaniz)

Murelaga ontziolatik gertu, Goyogana sendiarenak daude. Geldirik egon dira azken bost hamarkadetan baino gehiagoan. Elkarrengandik oso gertu daudenez, multzo honek ondare-balio berezia du; are gehiago kontuan izanik garai desberdinetakoak direla eta garai bakoitzean egurra lantzeko zegoen modu tradizionalaren faseak ageri direla. Goyogana ontziolak lau nabe ditu; bik fatxadak itsasadarren aurrean lerrotatuta eta harmaila independenteak dauzkate. Gainerakoak, berriz, aurrekoen atzeko aldean zeharka jarrita daude. Azkeneko nabeok zerrategiko pabilo gisa berrerabili zituzten.

BIBLIOGRAFIA

APRAIZ, J.A. (S.A.) «[http://www.bizkaia.net/Kultura/Ondare_Bizkaia/pdf/ondare/160%20e.pdf](http://www.bizkaia.net/Kultura/Ondare/Bizkaia/pdf/ondare/160%20e.pdf)» • ESCUDERO DOMÍNGUEZ, L. J., 2009A, 237-266 • IBÁÑEZ, M.; TORRECILLA, M.^a J.; ZABALA, M., 1998, 417-430 • IRUSTA SEARA, N., 2009, 205-223.

Próximos al de Murelaga, se encuentran los astilleros de la familia Goyogana, inactivos desde hace más de cinco décadas. Es precisamente esta proximidad, unida a la relación histórica de ambos astilleros y al hecho de representar cada uno de ellos dos fases diferentes y consecutivas en el tradicional obraje de madera, lo que confiere al conjunto un especial valor patrimonial. Los de Goyogana tienen cuatro naves, dos de ellas con las fachadas alineadas frente a la ría, con gradas independientes, y las restantes dispuestas transversalmente en la trasera de aquéllas. Estas últimas se reutilizaron como pabellones de serrería.

BIBLIOGRAFÍA

APRAIZ, J.A. (S.A.) «[http://www.bizkaia.net/Kultura/Ondare_Bizkaia/pdf/ondare/160%20e.pdf](http://www.bizkaia.net/Kultura/Ondare/Bizkaia/pdf/ondare/160%20e.pdf)» • ESCUDERO DOMÍNGUEZ, L. J., 2009A, 237-266 • IBÁÑEZ, M.; TORRECILLA, M.^a J.; ZABALA, M., 1998, 417-430 • IRUSTA SEARA, N., 2009, 205-223.