

N-12

astola

ikerketa eta historia

DURANGALDEKO URTEKARIA • 8.zk 2014 • 5€

IDEAS

que solo ganaron
una medalla de hojalata

 Juan A. Hernandez  Txelu Angoitia / Archivo

VARIOS PROYECTOS que pudieron haber cambiado la historia de Durangaldea durante los últimos siglos quedaron aparcados por motivos diversos. Un aeropuerto, un circuito automovilístico e incluso dos grandes fábricas de automóviles son dos de esas ideas que nunca se convirtieron en realidad. En estas páginas hacemos un repaso de algunas de ellas.

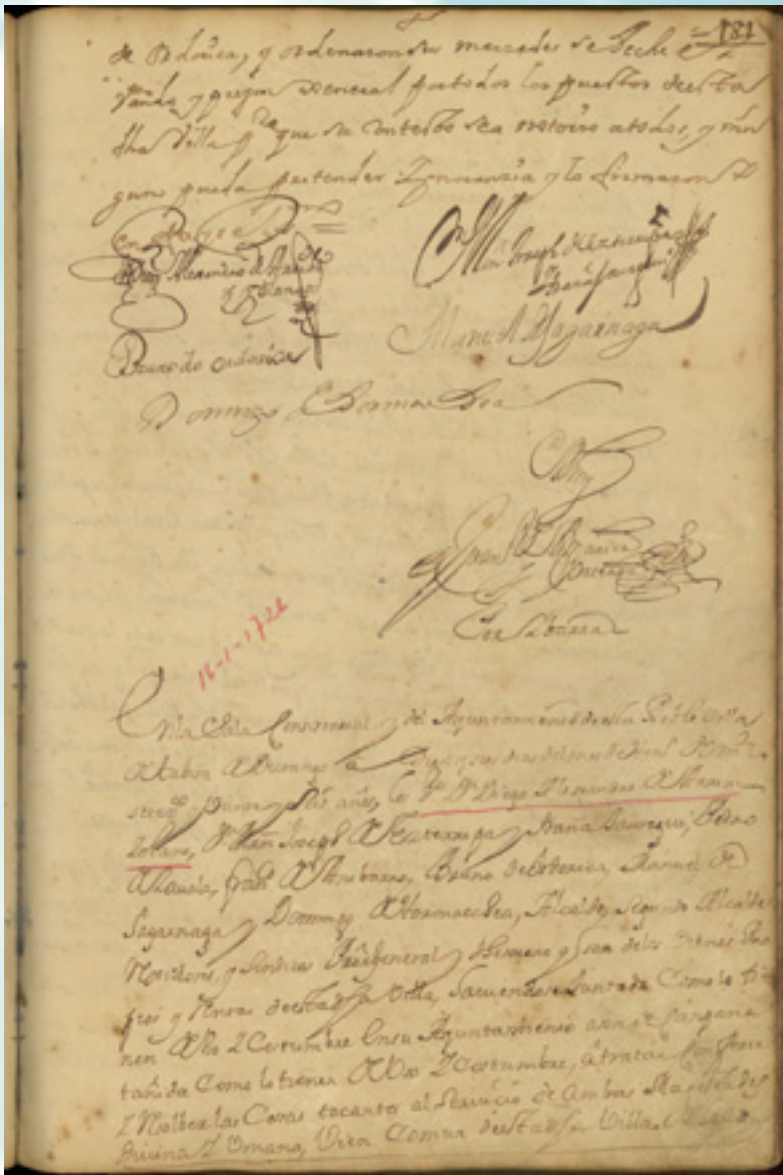
La historia está llena de grandes proyectos, ideas que se convirtieron en realidad y que imprimieron en nuestra memoria los nombres de sus impulsores. Sin embargo, suelen ser más los que se quedan en el camino, aquellos que terminan siendo un montón de planos y presupuestos abandonados en algún archivo. Durangaldea ha conocido tanto de unos como otros. Como de los primeros se ha escrito y hablado profusamente, hemos decidido dedicar unas páginas y un poco de tiempo a rescatar la memoria de los segundos. Será un relato pocas veces oído y lleno de sorpresas.

Todo empezó cuando, a comienzos del siglo XVIII, alguien descubrió que la hojalata podía ser el nuevo gran negocio: un material apto para conservar los alimentos durante largos períodos de tiempo que por fin se podía fabricar a escala industrial, a pesar de que su uso era conocido desde la Baja Edad Media. En aquel contexto, Durango fue un serio intento para construir una pionera ‘fábrica de hoja de lata’ nunca vista en estos parajes. Con ese objetivo se realizó un ensayo de la tecnología necesaria para tal fin, cuya relevancia queda clara a raíz de la lectura del acta municipal del día 16 de enero de 1726: “...es la primera que se ha fabricado en estos dichos reinos de España, sin que se haya visto en siglos pasados ni en tiempo alguno esta fábrica solo sí la primera vez en esta dicha villa”, reza el texto guardado en el archivo municipal de Durango.

El documento desvela los detalles más importantes de aquella idea y está firmado por las autoridades locales de la época: “los señores Don Diego Alexandro de Arrivi Solano, Don Marín José de Ezterripa y Traña-Jauregui, Pedro de Zavala, Francisco de Anibarro, Bruno de Ordorica, Manuel de Sagarraga y Domingo

de Ormaechea, Alcalde, Segundo Alcalde, regidores y síndicos, Procurador general y tesorero”. Así, describe la llegada a Durango del Excelentísimo Sr. Don Carlos de Robelín, Teniente General de los Ejércitos, por expreso encargo del monarca Felipe V (quien por cierto devolvió el trono a la casa de los Borbones tras la muerte sin descendencia de Carlos II de Austria). Tan importante personaje era portador de un no menos importante encargo: “reconocer los parajes más cómodos y aptos en este dicho Señorío, a fin de disponer se hiciesen algunos ensayos o pruebas para la fábrica y manufactura de hoja de lata que su Majestad deseaba establecer en estos sus reinos”. Robelín se había cerciorado previamente a través de un oficial enviado ex profeso de la idoneidad de la ubicación propuesta, “en vista del reconocimiento que se hizo de las fraguas, edificios de agua y ferrería que cercan a esta dicha Villa”. El ensayo se produjo y los resultados fueron aún mejores de lo esperado ya que, según las actas municipales, “dicho Excmo. Sr. Teniente Gral. Había sacado hoja de lata en superior perfección a la de Alemania”.

El emisario real regaló a Durango una muestra de la aleación (obtenida por cierto sumergiendo láminas de hierro en estaño) y partió con otra en su equipaje dispuesto a mostrar el resultado del ensayo a Felipe V. “De quien se espera su real deliberación, creyéndola favorable, a fin de que en esta Villa se establezca la nueva fábrica de la hoja de lata para que por este medio logren ella y sus vecinos la utilidad y conveniencias que se prometen”, recogieron esperanzados en el acta. Sin embargo, Su Majestad debió encontrar otra ubicación más adecuada para un negocio que se suponía redondo y Durango se quedó con el premio consolación: dos muestras del material y el crisol en el que se ejecutó la prueba. Vamos, lo que de niños llamábamos ‘una medalla de hojalata’.



Acta municipal del día 16 de enero de 1726.

Pudo ser y no fue. Eso sí, la próxima vez que se deshaga de una lata de humildes sardinas (depositándola en el contenedor correspondiente, por supuesto), piense que un Rey, un Teniente

General de los Ejércitos y toda una corporación municipal se maravillaron un día cuando tuvieron por primera vez en sus manos tan inusual material fabricado precisamente en esta Villa.

No queda, evidentemente, ningún vecino coetáneo de Felipe V que nos pueda dar detalles de la desilusión que pudo causar aquel real portazo. Sin embargo, los más mayores del lugar tal vez sí recuerden que en esta comarca estuvo a punto de construirse un aeropuerto, el mismo que acabaría levantándose en Sondika. ¿Se imagina? ¡Qué comodidad salir de casa en bicicleta y candelarla junto a la Terminal, antes de tomar el vuelo a Bangkok vía Dubai. Un sueño con el pequeño inconveniente de tener que ceder unas cuantas hectáreas de terreno a la pista de aterrizaje y colocar cristales triples en las ventanas.

Repasando periódicos y archivos de la época, sabemos que en 1934 técnicos de Aviación Civil se dedicaron a buscar los terrenos más idóneos para construir un aeropuerto en Bizkaia. Esta vez no venían bajo mandato real, ya que tres años antes había comenzado la Segunda República, cuando Alfonso XIII (nieta de Isabel II, que a su vez era tataranieta de Felipe V) decidió poner pies en polvorosa tras la



pírrica victoria numérica de los partidos monárquicos en las elecciones de 1931, al comprobar que los republicanos eran mayoría en las mayores núcleos urbanos.

Así que no hubo reverencias o genuflexiones cuando los citados técnicos visitaron las campas de Pagoeta y Santa Apolonia en Iurreta (municipio anexionado a Durango desde 1927). Lo que sí hubo fue una dura competencia por parte de otras localidades



deseosas de llevarse tan preciada infraestructura. El periódico 'La Vanguardia' dedicó unas líneas a este tema entre las noticias destacada de la sección 'Vasconia y Navarra', en su edición del 17 de mayo de 1934. Según el artículo, los citados técnicos habían entregado a la Diputación una copia de su informe, descrito como "muy extenso", en el que se analizan "las ventajas e inconvenientes de los terrenos estudiados en Durango Guernica, Gatica, Lamiaco, Sondica y Guecho". Era este último municipio el preferido por los expertos para la ejecución del proyecto, concretamente un solar situado en Punta Galea, "por sus especiales condiciones de extensión y proximidad al mar". Parece, por tanto, que la cercanía de la costa era un punto a favor a la hora de llevarse el gato al agua. Pero las cosas se torcieron, una guerra civil se interpuso en el camino de este y otros muchos proyectos más importantes y durante 1936 y 1939 la gente bastante tuvo con sobrevivir a las bombas que lanzaban aviones sin necesidad de ningún aeródromo en Iurreta. Finalizada la contienda,


los técnicos reanudaron los trabajos y finalmente el aeropuerto Carlos Haya de Sondika se abrió al tráfico en abril de 1948.

No es científicamente demostrable que la dificultad de desplazarse en bicicleta hasta la Terminal aeroportuaria haya influido desde entonces en el apego de los emprendedores locales por todo lo relacionado con el mundo de las cuatro ruedas. Lo cierto es que a poco de iniciado el franquismo comenzó a desarrollarse en el Duranguesado una potente industria auxiliar de un sector que, décadas después, sigue siendo un sostén imprescindible para la economía local. Uno de aquellos pioneros fue José Estancona Acha, el inquieto fundador de Duñaiturria y Estancona S.A. (DyE), histórica factoría del sector de la máquina-herramienta vasca. En su mente había un sueño: fabricar un vehículo a motor en el que llevaría a su familia de excursión. Dibujó su primer boceto sobre un papel cuya sombra proyectaba después en la pared, buscó materiales y trabajó a destajo hasta que el primer 'Estancona' salió de su taller. El resultado:



Los tres diferentes modelos fabricados por Estancona.



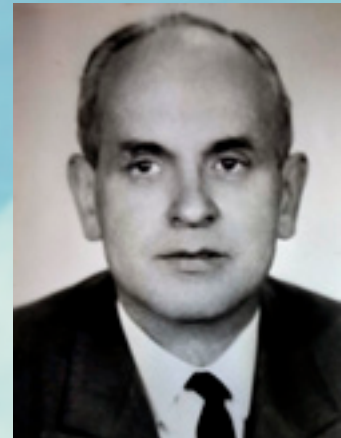
 Vehículo conservado por la familia Estancona.

un coche capaz de ascender hasta el alto de Urkiola sin que su motor ardiera y con una matrícula no oficial en la que se leía: 'Durango'.

Aquel éxito inicial animó a Estancona, que se fijó una meta mucho más ambiciosa: levantar una fábrica capaz de producir 10.000 unidades anuales de su vehículo. No había emisario real que supervisara la idoneidad del proyecto, así que el empresario montó una comitiva de tres nuevos prototipos y recorrió los varios cientos de kilómetros que separan Durango de Madrid. El objetivo: mostrar su producto a Francisco Franco, en el mismísimo Palacio del Pardo. El visto bueno del jefe del Estado era condición imprescindible para obtener las licencias de actividad pertinentes, a pesar de que el proyecto contaba con la financiación apalabrada con el banquero Juan March. "Unos cuantos ministros y el propio hermano de

Franco le dijeron a mi padre: Eso está muy bien, ¿por qué no montamos una sociedad? Pero mi padre les respondió que no era necesario, porque ya tenía financiación", explicó a esta misma publicación en 2013 Iñaki Estancona, hijo del fundador de la empresa familiar. La falta de acuerdo en torno esa cuestión pudo ser uno de los motivos por los que el Gobierno dio el visto bueno a otros dos proyectos, el de Fasa-Renault (Palencia) y el de la Sociedad Española de Automóviles de Turismo (SEAT), desechando la iniciativa duranguesa.

 José Estancona Atxa



Una vez más, no es científicamente demostrable que en la demostración de los vehículos ‘Estancona’ estuviera presente Juan Carlos de Borbón (nieto de Alfonso XIII, a su vez nieto de Isabel II, que era tataranieta de Felipe V). Lo cierto es que el heredero del trono estaba bajo la tutela del dictador desde otoño de 1950, cumpliendo el acuerdo cerrado entre su padre Juan y el propio Franco. De todas formas, el futuro rey era por entonces un mozalbate rubiales de 12 años que bastante tendría con memorizar el larguísimo árbol genealógico de su familia. Es por pura lógica descartable que hubiera intervención real en este nuevo portazo que dejó a los durangueses sin ni siquiera una medalla de hojalata.

A pesar de ello, la estrecha relación entre la comarca y el mundo del automóvil continuó, hasta dar lugar a diversos proyectos. Otra persona recuperó décadas más tarde la idea de montar una gran fábrica de coches, esta vez en Amorebieta-Etxano. Fue el ingeniero y directivo automovilístico Ignacio López de Arriortua (Amorebieta-Etxano, 1941).

Arriortua era a comienzos de los 90 vicepresidente de General Motors Europa. Con ese aval, buscó el apoyo del Gobierno Vasco y la Diputación de Bizkaia, con quienes tenía excelentes relaciones, para un proyecto por el que habían mostrado interés el Banco Bilbao Vizcaya, la Caja de ahorros Vizcaína, el Grupo Mondragón e Iberdrola entre otras empresas. Solo faltaba un detalle: la multinacional norteamericana planeaba instalar su factoría en el este de Europa, en busca de menores costes de producción. El ingeniero, conocido popularmente como Superlópez, ofreció su proyecto a Volkswagen, que le fichó con la promesa de levantar la fábrica en su localidad natal.

A partir de ahí, todo se torció. General Motors denunció al ingeniero vasco por espionaje industrial y se inició un largo



Arriortua en la portada de la revista alemana "Der Spiegel".

pleito que finalizó en 2000. Antes, un acuerdo extrajudicial había acabado con el despido de Arriortua y otro sonoro portazo a un proyecto local. Para entonces, su impulsor vivía retirado de la escena pública tras un accidente de coche en el que estuvo a punto de perder la vida.

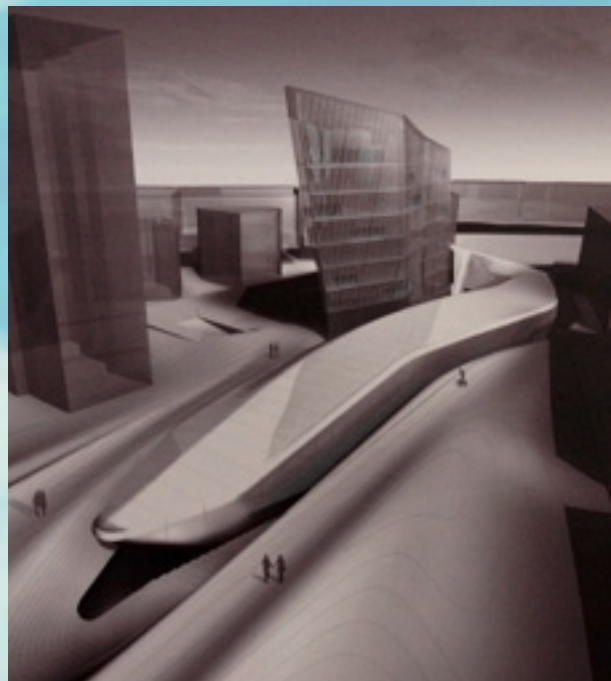
Sin abandonar el mundo del motor, a comienzos de la década de los 80 del pasado siglo, alguien tuvo una idea: si no fabricamos coches enteros, ¿por qué no construir un circuito para probarlos y verlos competir? Esa era la intención de los miembros del histórico club automovilista Escudería Oiz, que una vez más recorrieron despachos y terrenos en busca del necesario apoyo para sacar adelante su iniciativa. Entre las posibles ubicaciones estaba el barrio de Gaztelua (Abadiño), Iurreta y Amorebieta-Etxano. "No se trataba solo de un circuito de competición como muchos han creído, sino de una pista polivalente con muy diferentes utilidades", defiende el durangués Juan José Gaztañazatorre, veterano aficionado al motor, miembro del citado club y uno de los impulsores del Rally de Coches Clásicos de Durango.

La intención de los promotores del proyecto era crear una infraestructura que, además de acoger competiciones automovilísticas adecuadas a sus características, ofreciera diferentes vías de explotación comercial. Entre ellas destacaba la posibilidad de alquilarla por horas como pista de entrenamiento para conductores. “En una entrevista con el Gobierno Vasco, nos dijeron que sería muy interesante utilizarla como lugar de entrenamiento para los ertzainas. Además, empresas como Iberdrola estaban interesadas en usarla también para formar a sus conductores”, explica todavía con pasión Gaztañazatorre. Aún más, varios concesionarios de coches se pusieron en contacto con ellos para interesarse por la posibilidad de utilizar el autódromo como pista de pruebas para sus potenciales clientes. “Si alguien quería comprar un coche, le llevarían a probarlo allí”, aclara. Sin embargo, la idea no atrajo el interés de las instituciones y quedó guardada para siempre en el cajón.

En los tiempos del primer vehículo ‘Estancona’, los conductores no tenían que circular por carreteras saturadas. Pero unas pocas décadas más tarde, el panorama cambió. Sin ir más lejos, Durango se convirtió en una ratonera para los coches cada vez que las barreras del tren anunciaban la llegada de un nuevo convoy. Un viejo sueño de la localidad se hizo realidad ya superada la primera década del siglo XXI: el soterramiento de la vía férrea a su paso por la vía. Si embargo, el resultado actual del proyecto no es de momento el que sus promotores tenían en mente: un nuevo espacio exterior que debía acoger la sede de Eusko Tren, además de una amplia zona de ocio y servicios, y varios rascacielos. “En concepto, la transformación que ha vivido Bilbao con la recuperación de la Ría es comparable con la que va a conocer ahora nuestro municipio”, dijo con ilusión a este mismo cronista en 2004 Juan José Ziarrusta, a la sazón alcalde de Durango. Las cifras del proyecto eran,

sin duda, ilusionantes: seis hectáreas de terreno libres en pleno centro, con zonas verdes, viviendas, un centro de ocio y la sede de la propia sociedad pública. Tras la negativa de Eusko Tren a trasladar su sede principal a Durango, solo el tiempo dirá qué porcentaje del proyecto inicial se hará finalmente realidad.

Está claro que a veces las ideas fructifican y a veces no. Juzgue el lector si en el caso de los que hemos descrito en estas líneas ha sido para bien o para mal. Por nuestra parte, no podemos predecir científicamente si algunos de ellos se recuperarán en el futuro. Ni tampoco si veremos alguna vez en nuestras calles a Felipe VI (exacto, el hijo del nieto del nieto de la tataranieta de Felipe V). Lo que sí podemos asegurar es que en avión, en coche, en bicicleta a caballo o pie, la historia continuará su curso. Así ha sido desde mucho antes de que se inventara la hoja de lata.



Maqueta del proyecto inicial para la estación de Durango.

BERRIZ Un campo de golf en plena naturaleza



Vista desde Garai del emplazamiento proyectado para el Golf Sarria.

Por tradición e historia deportiva, no parece lo más lógico pensar en Berriz como ubicación para uno de los mejores campos de golf de Euskal Herria. Sin embargo, no hace muchos años que varios promotores propusieron la construcción de

una infraestructura de esas características en esa localidad, concretamente en el barrio de Sarria. El plan llevaba el nombre genérico de Golf Sarria y fue presentado en 2004



Proyecto Golf Sarria.

Según los planos archivados en el ayuntamiento, se trataba de una instalación de nueve hoyos con un circuito de tres kilómetros y medio, un hotel de 48 habitaciones, una pista de entrenamiento y una escuela de golf. Todo en 22 Hectáreas de un terreno rico en acuíferos y de una gran belleza paisajística. El sindicato agrario EHNE presentó alegaciones contra el proyecto al considerar que los terrenos escogido eran "de valor estratégico". Sin embargo, los propios promotores desistieron de sus intenciones iniciales y todo quedó en el olvido.

Un museo urbano para DURANGO

Sacar el arte a la calle y hacerlo más accesible para el público ha sido y es una de las reivindicaciones tanto de los propios artistas como de las instituciones. Durango estuvo a punto de ser pionero en esa vía a través del Proyecto de Museo de Escultura al Aire Libre, puesto en marcha en 1991. La idea era instalar en diversas ubicaciones de la villa 11 esculturas de otros tantos creadores de primer nivel: José Ramón Anda, Nestor Basterretxea, Ramón Carrera, Jabier Elorriaga, Agustín Ibarrola, Remigio Mendiburu, Javier Moreno, Vicente Larrea, José Antonio Liceranzu, Dora Salazar y Ricardo Ugarte.

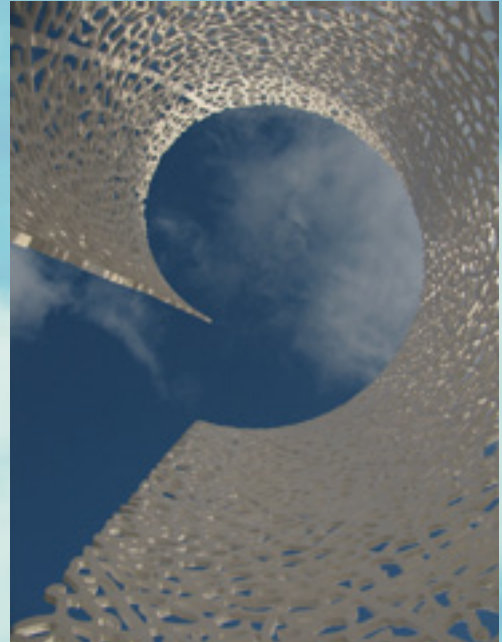
El proyecto no salió adelante, ya que tan solo una de las obras de arte propuestas se colocó en la ubicación prevista. Eso sí, merece la pena admirarla al pasear por la parte trasera de la iglesia de Tabira. Aunque pocos reparen en su presencia, allí esta 'Hirugarren Hilarria', del inolvidable Nestor Basterretxea.



Nestor Basterretxea frente a una de sus esculturas en Tabira.




"Besarkada", escultura de Victor Arrizabalaga en Durango.



Escultura de Juan José Novella.

OROMIÑO Un barrio bajo las aguas



 Molino junto al río en Oromiño.

El barrio de Oromiño (Iurreta) pudo haber quedado sumergido bajo las aguas de un pantano hace ya un par de décadas. Esa era al menos una de las alternativas recogidas en el Plan Hidrológico Vasco, elaborado por el Departamento de Urbanismo Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno.

Dicho documento preveía un déficit de abastecimiento de agua en Bizkaia para el año 2010, debido en parte a la irregularidad de los cauces que abastecían a algunas comarcas del territorio y también a la contaminación de varios de sus cauces.

En el caso del Duranguesado, se planteaba la posibilidad de recurrir a “recursos subterráneos de la zona y superficiales procedentes del embalse de Orobio”, según se recoge en el documento resumen del plan, facilitado por Ura Agentzia (Agencia Vasca del Agua). La nueva infraestructura debía aportar 205 litros por segundo, pero la opción fue desestimada y el pantano nunca se llegó a construir.

Una urbanización de lujo en pleno GARAI

¿Imagina lo supondría un plan urbanístico que supusiera doblar de la noche a la mañana la población de su municipio? Eso es lo que estuvo a punto de ocurrir en Garai cuando, a comienzos de la década de los 70 del siglo pasado un grupo de promotores presentó los planos de ‘Ciudad Jardín’, un proyecto de urbanización de lujo para 57 chalets con pistas de tenis, piscina olímpica y un club social entre otros equipamientos exclusivos.

Popularmente conocido como ‘Urbanización Milikua’ por el nombre del caserío al que pertenecía la mayor parte de los terrenos que debía ocupar. Eran un total de 22 hectáreas de terreno en un paraje privilegiado en el que se cruzaban los caminos principales del municipio.

El proyecto se tramitó en el ayuntamiento en 1968, poco después de que Manuel Fraga Iribarne, ministro de Desarrollo y Turismo, concediera a Garai un título honorífico al valor turístico como ‘Balcón del Duranguesado’. Dos años más se presentaron las correspondientes alegaciones y en 1971 la Diputación Foral rechazó la iniciativa. Ya en 1992, el consistorio también dejó sin valor el plan inicial.

Hoy en día, se ha construido una decena de chalets en los terrenos adquiridos inicialmente para tal fin. Por si alguien está interesado, aún hay espacio para levantar más.

Juan A. Hernandez

Periodista



Imágenes relativas al proyecto Milikua.