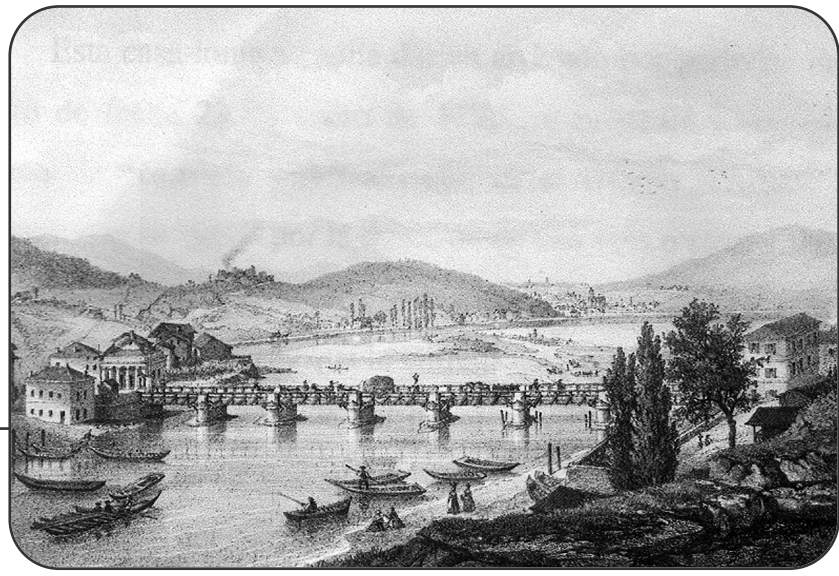

Bera, villa portuaria

Revisando antiguos documentos existentes en el Archivo Municipal llegan a mis manos varios en los que se habla de un tema que para mí es una novedad y puede serlo también para muchos de mis vecinos. Dichos documentos se refieren al puerto fluvial de Bera, y parte de esta información es la que se expone a continuación. Hay que hacer la advertencia de que cuando en su momento se construye el puerto no existí la carretera hasta Behobia. Ésta terminaba en Endarlatsa por lo que la comunicación con las poblaciones de Irún y Hondarribia se realizaba por el río. Es en 1845 cuando la Diputación de Navarra se dirige a la de Gipuzkoa, para exponer el proyecto de esta carretera debido a las previsiones de los pueblos de la montaña, Bortziriak, Malerreka, Baztán e Irún. La Diputación de Gipuzkoa no está muy interesada en el asunto, pero la carretera se construye pagando la Diputación de Navarra la totalidad de la obra. La carretera estuvo terminada y transitable a finales de 1852.

Desde antiguo el río fue una vía de comunicación y transporte de personas y mercancías. Como río fronterizo establece una separación, pero al mismo tiempo es una vía de comunicación e intercambio. Por este motivo circulaban por el río gabarras, que eran barcas de suelo plano muy útiles para transporte de productos del campo, así como arena y piedra para la construcción, mineral y también personas. Podían cargar hasta 5000 kilos y solían 9 m de largo, 2 m de ancho y 0,5 m de puñal. Eran de madera de roble con refuerzos de hierro en la parte delantera y trasera para evitar el desgaste por rozamiento en las maniobras de ataque. Se empujaban con pértigas. El hecho de que tuviesen suelo plano facilitaba mucho su movilidad en aquellos sitios de poco fondo. No cabe duda de que este transporte fluvial tenía muchas limitaciones en función del caudal del río, las mareas, los vientos, etc. Tampoco es igual ir a favor de corriente que en contra. En este último caso se utilizaba para el arrastre animales como bueyes o mulas desde la orilla por caminos de sirga, allá donde era posible. A medida que los cambios de tierra van mejorando, la circulación fluvial va decreciendo hasta desaparecer a finales del siglo XIX. Las últimas gabarras circularon entre Behobia y Hondarribia allá por los años 1940.

El puerto fluvial de Bera estaba en Montoya, donde existía una casa-lonja llamada de Montoya en alusión al nombre del paraje donde se encontraba. Venía a ser una compañía de transporte que llevaba en gabarras mercaderías desde esta lonja a la de Hondarribia y viceversa. No se sabe cuando fue creada pero estuvo activa hasta finales del siglo XIX. No hay constancia del cese de su actividad, pero posiblemente fuese decayendo progresivamente hasta su agotamiento. En un documento fechado en 1735 se dice textualmente... "Bera tiene desde tiempo inmemorial, y mantiene, unas cayas (dos) para embarque-desembarque de género y en el caso del hierro cobra dos maravedíes por quintal". El quintal castellano, que es el que se maneja equivale a 46 kg.

La casa-lonja es una propiedad municipal. Es un edificio de manpostería que tiene 28 codos de largo (12 m), y 14 de ancho (6 m) con un primer piso y debajo el almacén cerrado con puerta con llave, para depósito de géneros de comercio que se hace con gabarras por el río. Está situada en la orilla del río y vive en ella un casero o inquilino que no paga renta alguna y está puesto para el cuidado tanto de lo que se deposita como de lo que se descarga en este punto. Tiene en la misma orilla tres plazas llamadas cayas construidas a propósito por la villa con su camino de calzada, todo de mucho coste, para descargar y depositar en ellas lo que quieran.

Esta industria no estuvo exenta de conflictos con determinados colectivos. Los ferrones pretendían que el transporte del hierro se hiciese de formas gratuitas para proteger la industria metalúrgica, pero el Ayuntamiento propietario de la lonja no cedió a estas pretensiones.

Esta casa-lonja se solía dar en arriendo por períodos de varios años, y así en un escrito de fecha 23 de enero de 1796, se procedió a dar en arriendo por el curioso sistema de "candela pública", que es el tiempo señalado para los remates en las subastas, que se medía por la duración de una vela o candelilla.

El arrendatario tenía que respetar unas normas y aranceles. Estaba obligado a admitir todos los géneros que le entregasen para llevarlos a Hondarribia y admitir todos los que llegasen; la pérdida del género sería satisfecha por él; las gabarras y personasl que las maneja serán por su cuenta; entregará recibo de lo que admite para presentar donde se retire; guardará en almacén los géneros adecuados y cobrará los aranceles establecidos según artículo y según sea el dueño, vecino o residente en la villa, o foráneo pagando una mayor cantidad estos últimos; si el producto es local paga menos que si es de fuera; si el dueño de una carga quiere transportarlo él mismo él mismo en su propia gabarra, podrá hacerlo, pagando al arrendador de la casa-lonja el arancel por el uso del embarcadero y del almacén si fuese preciso.

Los productos que con más frecuencia se transportaban de Honarribia a Bera erán hierro, pescado fresco y salado. De Bera a Hondarribia aceite, vino, aguardiente, cereales, regaliz, cáñamo, lana, madera de roble, clavazón para barcos, etc.

El puerto de Montoya estaba bajo la supervisión de un Gobernador nombrado por el Virrey y Capitán General del Reino; es decir, la máxima autoridad. Disponía de uno o dos soldados como ayudantes y tenía obligación de residencia en Bera para mejor desempeñar su función siendo el Ayuntamiento el encargado de proporcionársela. Su misión era la de vigilar que no se pusieran impedimentos a los pasajeros y viandantes que transiten por el mencionado puesto tanto en la entrada como en la salida de él si llevan pasaportes legítimos y detendrán a los que lleven a Francia géneros que S.M. tiene prohibido como oro, plata labrada o en moneda, caballos, monos, perlas, armas, pólvora, clavazón para navíos y otros que por su similitud no se mencionan. Al gobernador se le previene que siempre que aprehenda algo de estos géneros pasando a Francia, lo denuncie y lo anote ante escribano y remita a esta capital (Pamplona) todo

lo que capture avisando de ello en la forma acostumbrada para que la justicia determine lo que conveniere. Se os aplicará la tercera parte para vuestra persona y el soldado o soldados que os asisten. Cuando la carretera Endarlatsa-Behobia se abre a la circulación la importancia del puerto va decreciendo. Luego llegan las diligencias, el electrovía, el ferrocarril, y los vehículos a motor que dieron al traste con las gabarras y con toda la estructura del puerto.

Navarra fue virreinato desde 1512, año en el que es incorporada a Castilla manteniendo todas sus instituciones y fueros, y con capacidad para legislar. De hecho los monarcas españoles juraban también los Fueros de Navarra, hasta Isabel II. En 1841 se firma la Ley Paccionada. Navarra se equipara en parte al resto de las provincias. Deja de ser Virreinato y pierde sus propias cortes, sus tribunales de justicia y las aduanas pasan del Ebro a la frontera francesa. No obstante, conserva capacidad para elaborar sus presupuestos y además conserva la competencia de caminos y creación y mantenimiento de carreteras, montes, promoción de agricultura, ganadería, industria, educación, sanidad, medio ambiente y patrimonio.

Antonio Valderrábano Quintana
Médico, 2007

Pinturas Pikabea
Molinero
PINTURAK
Esmalteak · Bernizak · Lasurea urpintura · Margo klase guziak
Profesionalentzat prezio berezia
2.000 kolore baino gehiago lortzen ahal duen makina
10 minututan zuk nahi duzun kolorea
Zalain auzoa, Aceralia fabrikaren parean · BERA
TEL: 948 630 240 · MUG: 627 622 333