HISTORIAS PERDIDAS DE ÁLAVA

FRANCISCO GÓNGORA

Muros entre Álava y Bizkaia

En la Guerra Civil no solo hubo trincheras y fortificaciones. El Gobierno de Euzkadi mandó construir barreras en las carreteras que fueron el asombro de todos

El día que cayó Bilbao en manos de Franco, el 19 de junio de 1937, la prensa inglesa no publicó en portada fotos de los sangrientos combates. 'The Ilustred London News' eligió esa significativa jornada una formidable ilustración del artista de familia alavesa Carlos Sáenz de Tejada sobre el muro de hormigón aspillerado que cortaba la carretera Villarreal-Ochandiano, a la altura del actual campo de regatas. Ya no queda rastro.

Se trata de un aspecto muy poco estudiado de la contienda. Las barreras artificiales en las carreteras para detener el avance de carros de combate, vehículos o infantería eran habituales. Forman parte del manual de cualquier estrategia defensiva. Lo que hace especiales estas construcciones en el frente alavés fue su singularidad, tamaño y estructura moderna de hormigón armado. También los hubo en posiciones del llamado Cinturón de Hierro, la línea defensiva que debía frenar a las tropas franquistas en Vizcaya. Pero vamos a recordar en exclusiva los tres muros levantados en territorio alavés por el Gobierno de Euskadi, en torno a Villarreal (hoy Legutio). Se encontraban, el primero, en la carretera de Villarreal a Ochandiano; el segundo, entre ésta y Aramaio y había un tercero que bloqueaba el camino a Barázar.

Su imponente aspecto hizo que ilustraran muchos textos sobre el Cinturón de Hierro y la guerra en Vizcaya (hoy Bizkaia). Tan llamativos eran los muros que los propios combatientes enemigos se hacían fotos como quien consigue un trofeo de guerra. Y los ilustradores los elegían como imagen potente para sus crónicas periodísticas.

El investigador que ha estudiado hasta el más mínimo detalle estas construcciones singulares es José Ángel Brena Alonso. Cuando aún era miembro de la Asociación Sancho de Beurko, publicó en la revista del colectivo, Saibigain, (número 4 otoño de 2017) un interesante artículo que puede leerse completo en versión digital y que se incluye en el trabajo 'Catalogación de los elementos de patrimonio cultural del denominado Cinturón de Bizkaia', a petición de la Dirección de Patrimonio Cultural del Gobierno vasco, entre los años 2008 y 2016.

En ningún otro frente

Lo que más llama la atención y fue entendido perfectamente por la prensa inglesa es que no existen fortificaciones de esa envergadura en ningún otro frente de la Guerra Civil española. No hay documentos ni fotografías de ningún tipo. Solamente se construyen, pues, en el territorio vasco controlado por el Gobierno de José Antonio Aguirre.

Normalmente, este tipo de barreras se levantaban con mampostería de piedra y otros elementos abundantes en cada zona. Tenemos el ejemplo en Álava de la barricada de los requetés en La Barrerilla que impedía el acceso de vehículos desde Orduña, en manos gubernamentales. Si observamos la magnífica foto de 'El Cojo de Hermua', vemos la base de rocas por hileras de sacos terreros.

Los tres muros desaparecieron tras la contienda en distintos momentos «ya que constituían en sí mismos, por su tamaño y dimensiones, un estorbo para el tráfico de las carreteras. Sabemos, sin embargo, en el caso del muro de la carretera Villarreal-Ochandiano, por fotógrafías aéreas, que como mínimo hasta 1968 todavía se encontraba en su estado original o al menos conservaba su perímetro», apunta Brena Alonso.

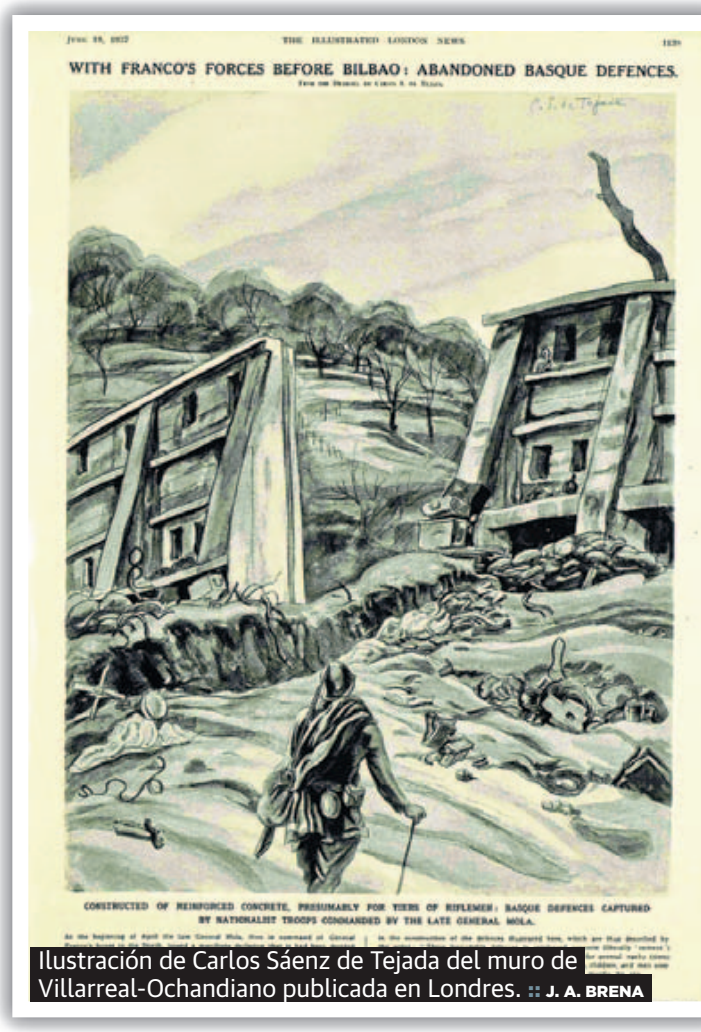

Ilustración de Carlos Sáenz de Tejada del muro de Villarreal-Ochandiano publicada en Londres. :: J. A. BRENA

La idea de levantarlos fue del comandante de ingenieros retirado Alberto Montaud Noguerol que había sido profesor de fortificaciones en la Escuela Superior de Guerra de Madrid. También fue el verdadero creador del Cinturón de Hierro. Lo que más llamaba la atención de estas fortificaciones era su tamaño, que resulta intimidatorio, algo que se buscaba en su construcción. El situado en la carretera Villarreal-Ochandiano medía en cada uno de sus lados entre 19 y 20 metros con una altura de de 2,64. El de la otra carretera cercana, la Villarreal-Aramayona, medía de largo en su lado aspillerado aproximadamente 10 metros y unos dos en su parte más pequeña.

Estos elementos defensivos tenían un grosor de unos 50 centímetros y pilares o contrafuertes que podían alcanzar el 1,50 metros de anchura. Los muros se cerraban con defensas movibles llamados 'caballos de frisa'. Se trataba de elementos elaborados con maderos y alambradas que encajaban en unos canales hechos en la pared. Además se cavaban zanjas de hasta tres metros de profundidad en el frente del muro como algo disuasorio para los carros y vehículos, que solo lo podían salvar mediante pasarelas de madera de quita y pon. Contaban también con un alero situado en la parte superior de la pared para proteger a los soldados de la metralla de las explosiones. Cada uno guardaba características propias en función del terreno en el que se encontraban. Las aspilleras abiertas durante el encofrado del hormigón permitían un potente fuego de fusilería. En algunos casos se abrieron troneras para las armas.

Sólo restos en Barazar

A este tipo de construcción se refirió el capitán Alejandro Goicoechea pasado de campo republicano a territorio nacional cuando escribió el informe sobre todas las fortificaciones que defendían Bizkaia. Esa información fue muy valiosa para organizar los ataques al Cinturón de Hierro, en el que Goicoechea había colaborado. Como se sabe, este militar que fue luego el ingeniero del Talgo cambió de bando apenas un mes antes de la ofensiva del 31 de marzo de 1937.

De los tres muros aspillerados que se levantaron en Álava solo quedan restos en Barázar de una parte de pared deteriorada por la vegetación. Sin embargo, aún son visibles en Larrabetzu y Miraballes los del Cinturón de Hierro. Las tres vías estaban defendidas también por trincheras, nidos de ametralladoras, conjuntos fortificados o abrigos construidos en hormigón que aún se pueden ver en la de Barázar y la de Ochandiano.

Más Historias Perdidas de Álava en elcorreo.com