

Cultura, patrimonio y territorio. El Museo Marítimo Ría de Bilbao

(Culture, heritage and territory. The *Ría de Bilbao* maritime museum)

Serrano, Susana
Fundación Museo Marítimo Ría de Bilbao
Licenciado Poza, 15
48011 Bilbao

En las últimas décadas, la museología clásica e institucionalizada ha sido puesta en cuestión. Expertos en la materia, desde los más diversos foros, apuntan nuevas fórmulas, metodologías y ensayos con objeto de desterrar la concepción tradicional que, hasta la fecha, ha imperado en el seno de los espacios culturales. Ciertas iniciativas discurren ya por derroteros renovadores, iniciativas que llevan implícita la idea del dinamismo y el cambio que se refleja en la sociedad. En el marco de esta nueva museología, se definen como soportes básicos, el territorio, el patrimonio, entendido como patrimonio natural y cultural, y la población. De manera que, el museo deja de ser un inmueble y una colección, el espacio geográfico se abre y se proyecta y el público pasa a ser un usuario. El Museo Marítimo Ría de Bilbao es un buen ejemplo de ello.

Palabras Clave: Museos. Cultura. Patrimonio. Territorio. Población.

Museologia klasikoa eta instituzionalizatua eztabaidaturik gertatu da azken hamarkadetan. Gai horretan adituak direnek –forogutziz desberdinetatik– formula, metodologia eta saio berriak proposatu dituzte ikuskeratradizionala baztertzeko xedean; izan ere, gaur arte ikuskerahori nagusi izan da kultura guneen baitan. Judanik ekimen batzuk ildo berrietatik abiatu dira, eta ekimen horiek gizartean nabaritzen den dinamismo eta aldaketaren ideia daramate berekin. Museologia berri horren markoan, lurraldea, ondarea –natura eta kultura ondare gisa ulerturik– eta biztanleak oinarritzko euskarri gisa definitzen dira. Halako eran non, museoekek erakuntza eta bilduma izateari uzten dioten; geografía espazioa zabaldu eta proiektatu egiten da eta publikoa erabiltzaile izatera pasatzen da. Bilboko Itsasadarreko Museoa horren eredu egokia da.

Giltza-Hitzak: Museoa. Kultura. Ondarea. Lurraldea. Biztanleak.

Au cours des dernières décennies, la muséologie classique et institutionnalisée a été remise en question. Des experts en la matière, depuis les forums les plus divers, évoquent de nouvelles formules, méthodologies et des tests dans le but de bannir la conception traditionnelle qui, jusqu'à maintenant, a régné au sein des espaces culturels. Certaines initiatives s'engagent déjà sur des chemins rénovateurs, initiatives qui ont l'idée implicite du dynamisme et du changement qui se reflète dans la société. Dans le cadre de cette nouvelle muséologie, le territoire, le patrimoine, compris comme patrimoine naturel et culturel, et la population se définissent comme supports de base. De manière que le musée n'est plus un immeuble et une collection, l'espace géographique s'ouvre et se projette et le public devient un utilisateur. Le Musée Ría de Bilbao en est un bon exemple.

Mots Clés: Musées. Culture. Patrimoine. Territoire. Population.

1. TERRITORIO, POBLACIÓN Y PATRIMONIO

El debate sobre el futuro de los museos nos resulta ya conocido, y desde los diferentes foros se apuntan nuevas fórmulas, metodologías y ensayos para desterrar la concepción tradicional que hasta la fecha ha imperado en este mundo de los espacios culturales, algunos de los cuales discurren por derroteros renovados. La bibliografía asociada a estos debates sobre la cultura y el desarrollo comienza a ser abundante, pero quizá sea desde la experiencia desde donde podamos encontrar pautas más sólidas a seguir

Pero, incidiendo un tanto en este debate de la renovación museológica actual, quizá debamos puntualizar que la crisis de identidad manifiesta “no reside estrictamente en el museo sino en el papel que la sociedad contemporánea le atribuye y que se encuadra en las tensiones y tendencias reflejadas en el debate cultural de los últimos tiempos”¹. Frente a los museos cerrados, de objetualización excesiva, se impone una nueva concepción, la de los llamados museos de la sociedad, que llevan implícitos la idea del dinamismo y del cambio. De ahí que se insista en la conveniencia de reflejar aquello que se percibe en la realidad. Incluso, desde el propio ICOM, símbolo de la museología clásica e institucionalizada, se han dejado ya oír voces que abogan por una nueva museología, asumida y divulgada en países como Francia, Canadá, México, Brasil y Portugal. La fórmula más difundida de esta nueva museología es la del *ecomuseo*².

En esta propuesta renovadora adquiere un papel prioritario el territorio, rompiendo con la fórmula tradicional de museo cerrado que hemos venido apuntando. “El territorio es un bien sobre el que se puede y debe ser proyectada la imagen protectora de la patrimonialización, puesto que es un objeto más que el hombre usa, modifica y lega a sus descendientes, convirtiéndolo en un bien valorado y susceptible por ello de ser sometido a los procesos de conservación, documentación, estudio y uso sociocultural”³. De ahí, que el espacio geográfico pueda ser también objeto de musealización, pero un espacio entendido no sólo como el que comprende bienes medioambientales y naturales, sino también como el soporte de las relaciones sociales, donde sus individuos organizan su existencia y asumen el destino y la gestión de los bienes culturales.

En el marco teórico de la ecomuseología, se definen los soportes de su arquitectura, representados por dos triángulos: por una parte, el “diseñado sobre la convergencia y la activación de un territorio, un patrimonio (natural y cultural) y una población”, y, por otra, el “triángulo gestor articula-

do sobre la programación y la praxis política, económica y social de unos poderes públicos, una población participante y unos técnicos (profesionales y expertos) que se distribuyen iniciativas (objetivos), decisiones y tareas”⁴. En definitiva, el museo deja de ser un inmueble y una colección, el espacio geográfico se abre y se proyecta y el público pasa a ser un usuario.

2. LA RÍA DE BILBAO, UN LUGAR PARA LA MEMORIA

Tomás Lloréns, Director del Museo Thyssen-Bornemisza, con motivo de *los II Encuentros de arte y cultura* (Bilbao, 25 al 29 de junio de 2001), reflexionaba sobre el significado de los museos, sobre la nueva visión de dichos espacios en las últimas décadas. El museo, en su opinión, debe concebirse como el lugar de la memoria⁵. De ahí, el compromiso de rescatar determinados objetos, dados los valores que encierran y que representan, y elevarlos de categoría para así hacer que pervivan en la memoria colectiva. Dichas reflexiones estaban dirigidas a las colecciones de arte, fundamentalmente, pero un espacio físico, territorial, y sus hombres, aquellos hombres que lo han vivido y habitado, no tienen por qué quedar disociados de este planteamiento. Otro debate, que ya ha quedado planteado en líneas anteriores, sería el relativo a hacer del propio territorio un museo.

Esta es la apuesta que debemos hacer por la Ría de Bilbao. Dicho eje fluvial ha servido de camino, de puente de enlace con otros países y culturas, lo que le ha permitido a lo largo de la historia ser parte integrante de redes internacionales de comunicación y comercio; recordemos, por ejemplo, su participación en época moderna en los circuitos marítimos del norte de Europa o de América. Ha servido también de soporte energético para los procesos protoindustrializadores y de modernización económica (ferrerías, molinos, tenerías, factorías siderometalúrgicas y navales, instalaciones hidroeléctricas, etc.), de soporte físico para la construcción naval y de recurso básico para aprovechamientos menores, como la pesca y el esparcimiento y el ocio. Sin olvidar tampoco su protagonismo, el de sus gentes en los procesos de cambio, de las más diversa índole, acaecidos a lo largo de la historia, lo que le convierte en un “laboratorio de investigación” privilegiado. Es, por ello, que este espacio físico y humano se convierte en un lugar para la memoria que se suma a los bienes patrimoniales de Bilbao y su entorno.

La trascendencia de este eje fluvial arranca de la fundación de la villa de Bilbao en 1300, o más en concreto, de la ratificación de la misma diez años más tarde por María Díaz de Haro, Señora de Bizkaia que, mediante carta puebla otorgada a dicha población, le confería el monopolio de la ruta

1. SIERRA, X.C. Museos y patrimonio etnológico. Una propuesta para el desarrollo: los casos de Allariz y Vilar de Santos, *Cuadernos. Patrimonio Etnológico. Nuevas perspectivas de estudio*, Consejería de Cultura Junta de Andalucía, Sevilla, 1999; p. 193-194.

2. *Ibidem.*, p. 198.

3. *Ibidem.*

4. *Ibidem.*, p. 198-199.

5. LLORÉNS, T El museo, entre la memoria y la interpretación, *II Encuentros de arte y cultura*, Bilbao, 2001.

comercial que enlazaba el interior de Castilla con el puerto bilbaíno para, desde éste, conectar con los mercados del norte de Europa. Bilbao se convertía, dentro de Bizkaia, en paso obligado de mercancías y centro de contratación comercial entre Castilla y los puertos europeos, papel que antes desempeñaba Bermeo.

Así, si el siglo XIV fue el del establecimiento del puerto interior de Bilbao, haciéndose con el control de la navegación y el comercio en la ría, el XV y XVI significaron la consolidación mercantil de esta villa y puerto, nexo de unión entre Castilla y el norte de Europa, y centro de redistribución, de cabotaje, por el litoral cantábrico. Dentro de estos circuitos, el litoral vasco se caracterizó por ser una zona de tránsito de mercancías. Los productos procedentes del norte de Europa, y más adelante incluso de América, llegaban a los puertos que jalonaban la costa desde el Adour hasta la ría de Bilbao, para desde ellos y atravesando el país, introducirse en Francia y Castilla. Al tiempo, por los pasos interiores, productos como la lana castellana, entraban en el País Vasco para alcanzar la costa —a través de las rutas de Burgos y Vitoria—, desde donde buscar una salida hacia los mercados europeos. Pero, además, Bilbao fue también centro de un amplio cabotaje que se desamollaba desde Galicia a Baiona. Desde la villa salían diariamente pequeñas embarcaciones cargadas con mercancías procedentes de Europa, junto con el producto de las ferreñas, y se repartían por la geografía costera cantábrica. Procedente de este entorno —Baiona, San Sebastián, Santander, Asturias y Galicia—, llegaba a su vez todo un cúmulo de barcos con productos que, en ocasiones, se volvían a redistribuir por el Atlántico.

El comercio de la lana castellana y del hierro de las ferreñas vascas movilizó hombres, capitales y embarcaciones, sirviendo de estímulo social y económico. El burgués enriquecido por el comercio marítimo pasó a compartir el poder local con representantes de linajes antiguos, entremezclándose apellidos banderizos y de mercaderes en la composición del regimiento bilbaíno en los siglos XIV y XV. Incluso, a algunos de los viejos banderizos, como apunta J. A. García de Cortazar⁶, “los tiempos les hacen cambiar de indumentaria”, optando por la actividad mercantil marítima ante las oportunidades económicas que brindaba.

Estos fuertes intereses comerciales se tradujeron en un temprano proceso organizativo y de reglamentación jurídica. El comercio bilbaíno, dependiente del Consulado de Burgos (1494), logró independizarse con la creación de una institución consular propia en 1511. En adelante, el Consulado de Bilbao asumió el impulso y la defensa de los intereses de los comerciantes bilbaínos, así como la mejora de la navegación por la ría y puerto

de Bilbao, promoviendo obras en el canal y áreas de servicios colindantes (muelles, señalización, dragado, vertidos, etc.). Se contó también con estructuras estables en Europa, como fueron la Casa de Contratación de Brujas y otros centros de Nantes. Al mismo tiempo, comerciantes extranjeros se establecieron en la villa bilbaína para promover sus negocios.

Dicho ha sido que animó ese comercio a la industria del hierro y la construcción naval, juego de relaciones que si bien ha dado lugar a numerosos estudios sobre aquella primera, no, sin embargo, sobre el trabajo de aquellos astilleros que se levantaban en las riberas de la ría. T. Guiard hace remontar la tradición naviera de la Ría a la primera mitad del siglo XIV, fechas en que, ambas márgenes de este canal, desde Bilbao a Portugalete, servían de asiento para la fabricación de navíos, si bien parece ser que eran los de la villa bilbaína —Arenal, Campo Volantín y La Salve— los más nombrados⁷, junto con los de Olaveaga y Deusto. Estos astilleros no eran sino tinglados temporales —libertad de asiento que aún perduraba en el siglo XVI⁸—, levantados ocasionalmente para la construcción de un navío, actividad en la que se veían implicados maestros, oficiales y carpinteros de ribera, que acostumbraban a realizar labores itinerantes por los astilleros vascos y cántabros.

Si en principio fue la Carrera del Atlántico norte el destino prioritario de las embarcaciones del Cantábrico, le sucedió a partir de mediados del siglo XVI con mayor intensidad la de Indias, estando presentes en ella los marineros vizcaínos y guipuzcoanos desde sus comienzos. Así, el comercio marítimo con el norte y las pesquerías fueron quedando relegados a un segundo plano, convirtiéndose el litoral vasco-cantábrico en proveedor de barcos y hombres para las Indias⁹.

Al impulso de la construcción naval se sumó la actividad derivada de una amplia y diversificada gama de oficios auxiliares (cordeleros, tejedores, claveteros, lombarderos, etc.), que se disponían por la villa y riberas circundantes.

De esta forma, una actividad incesante irradiaba del centro bilbaíno, sumándose a las labores industriales la derivada del trato de mercancías y del mercado de abastos que se celebraba en la Plaza Vieja, junto a San Antón. La carga y descarga de embarcaciones, así como el transporte y acarreo de mercancías a los almacenes, alhóndigas, rentería y demás edificios auxiliares completaban la actividad mercantil de la villa.

Estas sólidas bases comerciales, sentadas desde la baja Edad Media, se fortalecieron en el

7. GUIARD, T. *La industria naval vizcaína*, Biblioteca Vascongada Villar, Bilbao, 1968, pp. 22-23.

8. *Ibidem.*, p. 30.

9. CASADO, J.L. *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Editorial San Martín, Madrid, 1988, pp. 42-43.

6. GARCÍA DE CORTAZAR, J.A. *Sociedad y poder en el Bilbao medieval, Bilbao, arte e historia*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1990, vol. I, pp. 32-33.

siglo XVIII. Fue durante este siglo cuando se produjo la ampliación de los ámbitos de intervención del comercio bilbaíno y un proceso consiguiente de incremento de los negocios comerciales. A partir de las Ordenanzas municipales de Bilbao de 1699, pasaron a ser controladas directamente por los bilbaínos las operaciones comerciales que antes estaban en manos de burgaleses, ingleses y holandeses. Además de pasar a controlar directamente el comercio, aquellos se convirtieron en banqueros, facilitando préstamos, entre otros, a los ferrones encargados de la industria tradicional del hierro.

El cambio de dinastía en España a principios del siglo XVIII, con el establecimiento en el trono de los Borbones, de procedencia francesa, incrementó las relaciones con este país vecino. Bilbao, pese a la competencia que suponía Santander, se convirtió por su localización geográfica en poco menos que imprescindible en el comercio entre España y Francia.

Además, Bilbao desarrolló una función de intermediario entre Europa y el mercado colonial americano, constituyendo uno de los ejes vertebradores del siguiente triángulo comercial: norte de Europa –especialmente la industria de Gran Bretaña, además de los coloniales asiáticos, pescado y materias primas y manufacturas del centro y este del continente–, España –papel redistribuidor– y América –mercado colonial y proveedor de productos propios–.

De esta fase de crecimiento y desarrollo participó también la industria, especialmente la siderúrgica y naval, pilares básicos de dicho sector en Bizkaia. Más en concreto, el propio Señorío ya había solicitado la instalación de un Real Arsenal en torno a 1615, que vio levantarse en Zorroza, instalaciones que dispusieron de cordelería propia. Dicha “factoría” absorbió la casi totalidad de la obra de naves de guerra, galeones, correos y avisos de Indias, según testimonio de T Guiard¹⁰.

Sin embargo, este ciclo expansivo se quebró al inicio del siglo XIX. Factores de diversa índole provocaron la crisis del sistema comercial del Antiguo Régimen: la revolución industrial de la Europa occidental, la independencia de las colonias y la liberalización del comercio americano, el hundimiento del mercado lanero debido al bajo precio de la lana de Sajonia y de la procedente de las colonias inglesas de Nueva Zelanda y Australia, la imposición de aranceles a los productos vascos y la inestabilidad derivada de los conflictos bélicos que se sucedieron desde finales del siglo XVIII –guerra de la Convención francesa, guerra de la Independencia y primera guerra carlista–. En definitiva, durante la primera mitad del siglo XIX se dieron las peores condiciones para el desarrollo de la actividad comercial y la estabilidad económica.

La construcción naval no ofrecía mejor panorama. A la guerra de Convención (1793-1795), le sucedió la napoleónica, con la inestabilidad que produjeron y el freno a la incorporación de cualquier avance. Luego vino en 1818 la autorización de la matrícula de embarcaciones compradas en el extranjero, previo permiso real¹¹. Buen número de armadores se acogieron a dicha disposición, lo que perjudicó a la industria naval autóctona. Tras la guerra carlista (1833-1839), los astilleros locales se recuperaron tímidamente con el establecimiento del derecho diferencial de bandera de 1841 a 1868, pero aún debieron enfrentarse a la problemática derivada de su obsolescencia, al no haber introducido innovaciones en cuanto a materiales de construcción –hierro y acero– y medios de propulsión –vapor– se refiere, adelantos que ya se habían incorporado en Europa.

Por su parte, las ferreñas comenzaron también o bien a reducir su actividad o a ser cerradas por improductivas, dado el atraso técnico en que se encontraban sus instalaciones, los elevados costes de producción –sobre todo por la utilización de carbón vegetal– y, en consecuencia, la falta de competitividad de sus productos en los mercados europeos.

De todas formas, durante este período de crisis y desindustrialización, fueron surgiendo tímidos ensayos que hacían entrever la emergencia de nuevas pautas económicas y sociales. La creación de la siderurgia *Santa Ana de Bolueta* (1841) fue uno de ellos.

Con la entrada en el segundo tercio del siglo XIX iba a arrancar el despegue industrial de Bilbao y su ría. La conjunción de factores internos y externos propiciaría el arranque hacia la modernización de la industria vasca, pilar básico de la economía. Entre ellos destacar la demanda masiva de mineral de hierro por parte de la siderurgia europea, mineral de hierro de bajo contenido fosfórico que era preciso para la obtención de acero –procedimiento Bessemer– y que abundaba en la cuenca minera vizcaína de la margen izquierda de la ría (Triano-Somorrostro). Su calidad y fácil extracción, así como la cercanía de las minas al puerto de embarque para su exportación, impulsaron a las compañías mineras y siderúrgicas extranjeras, fundamentalmente inglesas, francesas y belgas, a llevar a cabo una intensa actividad extractiva y exportadora de mineral de hierro a partir de 1865. La guerra carlista actuó de freno, pero la “fiebre” minera fue reanudada a partir de 1876.

El 90% del mineral extraído entre 1876 y 1900 fue exportado, siendo Inglaterra el destino prioritario (70%). Una reducida élite de comerciantes y mineros vizcaínos, entre los cuales destacaron V. Chávarri, los Ibarra y Martínez de las Rivas, de espíritu emprendedor, supo aprovechar la coyuntura y participó de dicha explotación, bien de forma

10. GUIARD, T *La industria naval...*, op. cit., p. 141.

11. *Ibidem*, p. 205.

individual o asociados a determinadas sociedades extranjeras. Una vez capitalizados, emprendieron el montaje de modernas plantas siderúrgicas en la margen izquierda de la ría. De modo que dicho espacio se erigió en epicentro de la modernización industrial vizcaína, desde donde irradió al resto de la provincia y de la vecina Guipúzcoa, suplantando a la cabecera de la ría, principal foco de la protoindustria vizcaína.

Además de una industrialización temprana fue la de Bizkaia de una fuerte concentración espacial a lo largo del eje vertebrado por la ría de Bilbao, y de una preferente especialización en el sector siderúrgico, actividad que precisó de elevadas concentraciones de capital para su puesta en marcha, contando para ello con la infraestructura bancaria existente (Banco de Bilbao, 1857). A las factorías siderúrgicas –*La Vizcaya*, *Altos Hornos de Bilbao* y *La Iberia*, las pioneras– se unían las navales, siendo *Astilleros del Nervión* (1888) y *Euskalduna* (1900) las primeras en hacer su aparición en base ya a planteamientos renovadores. Pero, mientras *Astilleros del Nervión* nacía al amparo del Estado para la construcción de barcos de guerra y con fuerte participación de capital británico, *Euskalduna* respondía a una iniciativa privada, sin el respaldo de empresas “transitorias”¹².

El auge de la minería y del sector siderúrgico había creado la necesidad de contar con una flota moderna. Pero, sin embargo, el aumento de la flota de las compañías navieras existentes se vio obstaculizado por los problemas que planteaban el mantenimiento y la reparación de los buques, dado que en la ría tan sólo se contaba con pequeños talleres, era el caso de *Astilleros Mendiguren* (Olaveaga), de *Hijos de A. Cortadi* (Deusto), de la *Sociedad Diques Secos de Bilbao* (Olaveaga) y del taller del escocés John Moffat (Erandio), talleres especializados sobre todo en el carpinteo de veleros o en la construcción de embarcaciones pesqueras de pequeño tonelaje. De hecho, ante la falta de instalaciones hubo de recurrirse en ocasiones a las reparaciones en Inglaterra.

Fue entonces cuando entró en juego *Euskalduna*, sociedad fundada por Eduardo Aznar y de la Sota, los hijos de éste, Eduardo y Luis María Aznar Tutor, y Ramón de la Sota Llano. Inicialmente, se pensó en instalar los astilleros en Sestao, en unos terrenos y marismas compradas a *La Vizcaya* y a la *Bilbao-River & Cantabrian Railway Co.*, completándose con la adquisición de otras marismas anejas, que eran de dominio público¹³. Se ideó sumar a dicho proyecto de astillero una fábrica siderúrgica para la obtención de las materias primas necesarias. Por otra parte, la reparación y limpieza de buques se realizaría en Olaveaga, en

las instalaciones compradas a la *Sociedad Diques Secos de Bilbao*, que luego reformarían. Sin embargo, el proyecto de astillero y fábrica siderúrgica en Sestao no se llevó a cabo, vendiéndose los terrenos a *Altos Hornos de Vizcaya* en 1913. Desde sus primeros años de andadura, *Euskalduna* contó con mano de obra especializada y tecnología inglesa y holandesa, lo que sin duda constituía una ventaja comparativa respecto a los astilleros del resto de la ría.

Luego, llegarían las metalurgias dependientes de aquellas siderurgias pioneras del cambio. Para principios del siglo XX, el eje industrial localizado a lo largo de la ría se había convertido en el primer centro siderometalúrgico de España y Bilbao en la segunda plaza financiera, tras Madrid.

Los años sesenta del siglo XX trajeron una nueva fase de expansión industrial, que tuvo una vez más a la Ría de Bilbao como protagonista. Las industrias básicas del hierro y acero continuaron manteniendo su hegemonía en dicho espacio, remarcando la especialización de su economía. Y en concreto, Altos Hornos de Vizcaya seguía siendo el pivote siderúrgico de la región, con sus fábricas de Baracaldo, Sestao y Sagunto. De éstas, las emplazadas en la ría bilbaína, que ocupaban una superficie de más de un millón de metros cuadrados, acometieron una cierta modernización en dicho período.

Por su parte, los astilleros bilbaínos prosiguieron manteniendo su primacía dentro de la construcción naval española, pese a la promoción que en otras áreas del litoral peninsular había impulsado el Instituto Nacional de Industria. La política de modernización y mayor racionalización llevó a la fusión de *S.E. de Construcción Naval –La Naval de Sestao–* con *Euskalduna*. Además de esta gran factoría, se distribuían por la ría –fundamentalmente en la ribera de Alzaga (Erandio) y Axpe (Erandio)– un semillero de pequeños y medianos astilleros, de limitada capacidad.

La aglomeración industrial de Bilbao presentaba también un alto grado de concentración en la química básica, sector que presidía la *Dow-Unquinesa* (Baracaldo y Axpe-Erandio).

Pero, a mediados de los setenta se inició la que ha sido calificada como la etapa más negra de la historia económica del País Vasco, quebrándose los excepcionales ritmos de crecimiento de los años precedentes. Dicha crisis se ha manifestado como una crisis industrial, por lo que ha afectado con mayor dureza a la viejas regiones industrializadas y especializadas en sectores básicos –minería, siderurgia y construcción naval–, de ahí la especial gravedad con que se ha vivido la crisis en la Ría de Bilbao. El cierre de empresas, las regulaciones de empleo y el paro han estado a la orden del día, generándose un clima de marcada conflictividad social. Tan sólo baste recordar las conflictivas jornadas previas al cierre del astillero *Euskalduna* (1988).

12. OSSA, R. *Riqueza y poder de la ría 1900-1923*, Biblioteca Vascongada Villar, Bilbao, 1969, pp. 53 y ss.

13. HOUPY, S. Y ORIZ-VILLAJOS, J.M. (dir) *Astilleros españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, LID Editorial Empresarial, S.L., Madrid, 1998, pp. 70 y ss.

El reconocimiento de la grave dimensión de la crisis en el territorio vasco y de los desequilibrios socioeconómicos provocados por las reestructuraciones que se debieron practicar quedó patente con la declaración de la *Zona de Urgente Reindustrialización del Nervión* (1985) y la posterior *Zona Industrializada en Declive del País Vasco* (1988).

Y con los 90 llegaron los cambios, tras largo tiempo de debate suscitado entre los distintos agentes públicos implicados en la planificación futura del Bilbao metropolitano. La aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de la mano del Ayuntamiento de Bilbao (1992), pero asumido también por la Diputación de Bizkaia y el Gobierno Vasco, la creación en 1991 de *Bilbao Metrópoli 30*, asociación privada encaminada a impulsar la promoción de dicho espacio, y la constitución un año después de la sociedad pública *Bilbao Ría 2000* marcaron la entrada en un nuevo escenario, proyectado con el fin último de propiciar la regeneración urbana del área metropolitana de Bilbao. La demolición de las viejas factorías industriales, la eliminación del “corazón” de la ciudad de zonas antes ocupadas por instalaciones portuarias, ya en desuso, y la recuperación de los trazados ferroviarios de mercancías han sido las actuaciones más destacadas, teniendo a Abando-Ibarra y Amézola como enclaves de actuación prioritarios.

Pero, en ese intento de que Bilbao vuelva a mirar a su ría, se ha perdido también parte del legado que la historia había levantado en sus márgenes. *La Compañía de Maderas* de Abando-Ibarra, los viejos embarcaderos de mineral, las grúas, y otros elementos de la cultura industrial y marítima de este territorio vertebrado por la ría ya no contribuirán a engrosar su patrimonio. Tomarán el testigo, sin embargo, nuevos espacios, como el proyectado *Museo Marítimo de la Ría de Bilbao*.

3. EL MUSEO MARÍTIMO RÍA DE BILBAO (BILBAO): MISIÓN, OBJETIVOS, PATRIMONIO E INSTALACIONES

Partiendo de una profunda inquietud y sensibilidad hacia todo el patrimonio marítimo generado en la Ría de Bilbao y su entorno, la Fundación Museo Marítimo Ría de Bilbao tiene como misión el velar constantemente por la adecuada difusión, investigación y conservación de aquel. Para ello, ha abordado la creación de un centro cultural, original, contemporáneo y abierto a la participación, proyecto cultural y de difusión que además asume el compromiso de dar respuesta a las expectativas de la sociedad en la que se enmarca. Alcanzar dicha misión supone:

- buscar la máxima satisfacción de los futuros usuarios, atendiendo sus necesidades de la manera más rigurosa posible;
- promover la cultura marítima en todas sus vertientes, a través de la promoción y participación en cuantas iniciativas se generen en este sentido en todo su entorno;

- garantizar y promocionar la conservación del patrimonio cultural e histórico generado y acumulado por la actividad marítima del territorio vertebrado por la ría de Bilbao;

- crear un espacio cultural de ocio para dar a los usuarios la satisfacción que produce conocer un pasado que enriquece el presente y el futuro de la ciudad y su entorno, objetivo que debe contemplarse desde la puesta en práctica de una política de educación acorde con los distintos públicos a los que deberá atenderse;

- promover, a través de una oportuna política de investigación propia y de relación con instituciones de investigación de todo tipo, la recuperación de la historia marítima, eje fundamental del desarrollo de nuestro territorio;

- la proyección de los resultados de investigación realizados por las instituciones dedicadas al conocimiento social, histórico y humano, superando el marco estrictamente académico, y

- ser factor de impulso turístico y de recreación, atrayendo a visitantes, gracias a cuya satisfacción se genere riqueza para nuestro entorno.

La elección del espacio físico sobre el que se levantará el Museo marítimo no ha sido fruto del azar, sino del intento de rescatar para la memoria colectiva un lugar cargado de tradición e historia como lo ha sido la ribera de Olaveaga. A su lejano pasado de fondeadero de embarcaciones, asiento de gradas para la construcción naval y enclave de actividad industrial y mercantil, se suma su más contemporánea ocupación por la *Compañía de construcción y reparación de buques Euskalduna*, moderna factoría naval que, como hemos comentado con anterioridad, arrancó su andadura con el despuntar del siglo XX hasta su clausura en 1988. El cierre de sus instalaciones permitió liberar alrededor de 90.000 m² de terreno, que se disponen longitudinalmente desde el muelle de Olaveaga hasta el de Churruca¹⁴, donde se levanta en la actualidad el Palacio Euskalduna y se acomete la correspondiente fase del proyecto integral de Abando-Ibarra que contempla la construcción de un hotel y el acondicionamiento de zonas verdes de esparcimiento. Por tanto, aunque con otros fines que los pura y estrictamente economicistas, el Museo de la Ría de Bilbao recoge el legado de la tradición industrial y marítima del lugar, que proyectará en un futuro próximo desde la óptica de la cultura y el ocio.

Dos espacios serán los que se destinen a cumplir los objetivos del Museo, uno interior y otro exterior, planteados desde perspectivas diferenciadas, pero a su vez complementarias:

14. IBÁÑEZ, M.; TORRECILLA, M^º J.; ZABALA, M. El patrimonio naval vizcaíno, *Isas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, 1998, Donostia-San Sebastián, p. 424.

3.1. El espacio interior

El edificio del Museo, cuya superficie construida es de aproximadamente 6.500 m², constará de dos plantas, en las cuales se alojarán las salas de exposiciones, permanente y temporales, donde quedarán plasmadas temáticas vinculadas a la cultura marítima del territorio (comercio, construcción naval, industria, minería, urbanismo, ecología, ocio, tradiciones), acompañadas del patrimonio acumulado ya por el museo, la biblioteca y centro de documentación, destinados a potenciar la investigación en el campo de los estudios marítimos, el auditorio, lugar de encuentro, debate y difusión cultural, las dependencias del personal del centro y demás espacios de ocio, como la cafetería y la tienda.

A modo de prolongación de la planta baja y re-provechando el espacio libre que desaloja el puente de Euskalduna, se acondicionarán los talleres del Museo, dos talleres:

- uno, destinado a la construcción y restauración de embarcaciones tradicionales, que tendrá la doble misión de devolver al agua embarcaciones que en tiempos pasados navegaron por las inmediaciones, así como de facilitar e impulsar la formación en un oficio que se encuentra al punto de su extinción, como es la carpintería de ribera. De hecho, hoy día tan sólo un astillero mantiene esta tipología constructiva, abordando además dicha actividad de forma global, en clara referencia al astillero que dirige Francisco Mendieta en Bermeo¹⁵. La iniciativa puesta en marcha en Pasaia por *Ontziola* supone asimismo un intento serio de recuperación, tanto del patrimonio naval vasco, como también de esa que podríamos llamar “cultura del trabajo naval en madera”.

- el otro, de la mano de personal técnico experto en la materia, permitirá iniciarse y/o especializarse en el modelismo naval.

3.2. El exterior

El espacio exterior adquiere especial relevancia por constituir en sí mismo el patrimonio material legado por el astillero *Euskalduna*, dado que en este área de 20.000 m² se conservan los antiguos diques que sirvieron para la construcción y reparación de buques y otros dos ya emblemáticos testimonios de la actividad industrial que desarrolló la empresa, como son la grúa “Carola” y la sala de bombas.

15. La familia Mendieta cuenta a sus “espaldas” con una larga tradición en el ejercicio de la profesión, que cuando menos se remonta al siglo XIX y nos lleva también a las localidades costeras de Lekeitio y Mundaka. Tanto la obra de T. Guiard, ya citada, sobre la industria naval vizcaína, como las investigaciones de M. Ibáñez, M^e J. Torrecilla y M. Zabala, también referenciadas en el texto, aportan datos sobre la trayectoria familiar en este campo.

Son dos los diques existentes: el conocido como dique nº 1 y 2, procedente de las antiguas instalaciones de la sociedad *Diques Secos*¹⁶, constituida en 1868 y cuyas instalaciones pasaron a formar parte de *Euskalduna* en el momento de la apertura de ésta, dique que fue ampliado al tiempo de comenzar su actividad la mencionada factoría naval, y el dique nº 3, construido de nueva obra por *Euskalduna* (1902-1906), en base al proyecto del ingeniero Recaredo Uhagón. Ambos servirán para albergar las embarcaciones que forman parte de los fondos patrimoniales del Museo, manteniéndose uno como dique seco (dique nº 1 y 2) y el otro en húmedo (dique nº 3). Por lo tanto, al valor patrimonial que propiamente encierran los diques, se suma el de las mencionadas embarcaciones, fruto de la labor de adquisición y conservación que ha iniciado ya el Museo. De entre las quince existentes, destacar la falúa, embarcación de autoridades del Consulado de Bilbao (s. XVI-XIX), el gánguil “Portu”, primer barco construido por la *Compañía Euskalduna* (1902) para A.H.V., el remolcador “Auntz-Mendi” (1928), el pesquero “Nuevo Antxustegui” (1958), la draga “Titán” (1923), el gasolino “Alzaga”, las traineras “Raspas” y “Deusto” o el velero con el cual José Luis Ugarte participó en la regata Vendée Globe (1993), es decir; embarcaciones de tipología diversa, muy “familiares” algunas en el eje urbano-industrial de la Ría, otras vinculadas a las tradiciones marítimas del litoral vasco y, en definitiva, todas ellas parte ya de la memoria colectiva de la sociedad vasca.

Por su parte, la grúa “Carola”, construida en 1954 por *Talleres de Erandio* para el astillero *Euskalduna*, constituyó el primer ejemplar moderno de que dispuso la compañía, dado que era eléctrica, a diferencia de las de vapor existentes hasta esa fecha. Fue también una grúa de máxima potencia de entre las fabricadas en España por aquel entonces, ya que era capaz de transportar 30 tn. de carga¹⁷, además de móvil, discurriendo sobre unos raíles para facilitar el transporte de piezas por la grada para la construcción de los buques.

La sala de bombas es el único inmueble que se conserva de lo que fuera *Euskalduna*. El edificio fue obra del ingeniero José Eugenio Ribera, quien aplicó su propia patente, el hormigón armado, en la construcción de la estructura de dicha sala (1902-1903), cuya rehabilitación ha pretendido ser lo más fiel posible al original (huecos de fachada, carpintería, molduras). Fue proyectada con semisótano, dos plantas y cubierta plana que hizo las veces de aljibe de agua, añadiéndose posteriormente un tercer piso. En el interior, concebido como un espacio amplio sin pilares, se disponía la maquinaria que había de achicar el agua de los diques y mantenerlos secos, como

16. GUIARD, T. *La industria naval...*, op. cit., p. 231. Ver también IBÁÑEZ, M.; TORRECILLA, M^e J.; ZABALA, M., op. cit., pp. 422-423.

17. IBÁÑEZ, M.; TORRECILLA, M^e J.; ZABALA, M., op. cit., p. 427.

también otro grupo daría servicio de agua a las instalaciones¹⁸. Cuatro grupos de bombas centrífugas de motor eléctrico, un compresor de aire y una grúa-puente, éstos dos últimos artillados de procedencia inglesa, formaban parte de la maquinaria original.

Remata el frente de este espacio exterior; un muelle perfectamente acondicionado para el atraque de embarcaciones visitantes y/o participantes del programa de actividades del Museo, como es el caso del “Aula del Mar”, buque en proceso de reconstrucción en el astillero de Mendieta (Bermeo) que permitirá al público usuario “familiarizarse” con las tareas vinculadas al arte de la navegación y disfrutar de la vida en el mar a bordo de una embarcación.

En definitiva, dicho proyecto supone abordar el compromiso que nace de la relación de la comunidad con el territorio en el que habita, lo que se traduce en:

- la investigación y la difusión de la cultura marítima, eje vertebrador de la historia del territorio vasco costero y, sin embargo, relegada a un segundo plano frente a la profusión de estudios que, como los vinculados al acontecer político o al tradicional sector industrial, han acaparado durante años la atención de la colectividad científica,

- la conservación y la recuperación del patrimonio material y natural de la Ría y su entorno, patrimonio que ha estado a merced de los intereses económicos, sin valorarse como un “bien para uso y disfrute” de la comunidad,

- la regeneración urbana de un espacio que ha sufrido las consecuencias de un de un fuerte proceso de industrialización y posterior desindustrialización, y

- la contribución al impulso de la economía local, dado el factor de atracción que introduce en la vida sociocultural de la ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

Los BAROJA y el mar.— Donostia-San Sebastián: Museo Naval de Donostia-San Sebastián, 1995.

Breve HISTORIA de la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques.— Bilbao, 1952.

CASADO, J.L. *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588.*— Madrid: Editorial San Martín, 1988.

COMPañÍA Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques.— Bilbao: s.e., s.d.

GARCÍA DE CORTAZAR, J.A. *Sociedad y poder en el Bilbao medieval, Bilbao, arte e historia.* Bilbao: DFB, 1990; vol. I.

GUIARD, T. *La industria naval vizcaína.* Bilbao: Biblioteca Vascongada Villar, 1968.

HOUPY, S. Y ORTIZ-VILLAJOS, J.M. (dir) *Astilleros españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, LID Editorial Empresarial, S.L, Madrid, 1998.

IBAÑEZ, M.; TORRECILLA, M^º J.; ZABALA, M. *El patrimonio naval vizcaíno, Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 2, 1998, Donostia-San Sebastián.

IBAÑEZ, M.; SANTANA, A.; ZABALA, M. *Arqueología industrial en Bizkaia.*— Bilbao: Universidad de Deusto, DEIKER, 1988.

LLORENS, T. *El museo, entre la memoria y la interpretación, II Encuentros de arte y cultura (UPV):* Bilbao, 2001.

OSSA, R. *Riqueza y poder de la ría 1900-1923*, Bilbao: BVV, 1969.

VILLAR, J.E. *Las Catedrales de la industria. Patrimonio industrial en la Margen industrial y zona minera de la Ría del Nervión.*— Barakaldo: Librería San Antonio, 1994.

18. *Ibidem.*, p. 426.