

Ría de hierro

(Iron estuary)

Uriarte, Iñaki

Campo del Volantín, 26 - 4. B. 48007 Bilbao

inakiuriarte@euskalnet.net

BIBLID [1137-439X (2007), 29; 279-286]

Recep.: 17.03.06

Acep.: 25.10.06

La naturaleza ha proporcionado a Bilbao, dos elementos fundamentales para su desarrollo: el mineral de hierro de los montes próximos y su Ría como puerto natural. Este espacio, escenario de la metamorfosis metropolitana, como espacio de confluencia de patrimonio, memoria e identidad por su valor histórico, artístico, arquitectónico, urbanístico, tecnológico, simbólico y social posee un interés cultural constituyendo un conjunto monumental.

Palabras Clave: Ría. Puerto. Hierro. Naturaleza. Patrimonio. Memoria. Identidad. Paisaje.

Naturak Bilbori emandako elementu bi funtsezkoak izan dira horren garapenean: inguruko mendietako burdin mea eta ibaiadarra portu natural gisa. Espazio horrek, hiri metamorfoziaren agertoki gisa, ondare, oroimen eta nortasunaren bilgune gisa, hainbat alorretako -historia, arte, arkitektura, hirigintza, teknologia, sinbolismo eta gizarte- balioengatik, interes kultural agerikoa du eta monumentu multzoa osatzen du.

Giltza-Hitzak: Ibaiadarra. Portua. Burdina. Natura. Ondarea. Oroimena. Nortasuna. Paisaia.

La nature a fourni à Bilbao deux éléments fondamentaux pour son développement : le minerai de fer des montagnes proches et sa Ría comme port naturel. Cet espace, scène de la métamorphose métropolitaine, comme espace de confluence de patrimoine, de mémoire et d'identité pour sa valeur historique, artistique, architectonique, urbanistique, technologique, symbolique et sociale possède un intérêt culturel qui constitue un ensemble monumental.

Mots clés: Ría. Port. Fer. Nature. Patrimoine. Mémoire. Identité. Paysage.

TRAYECTO POR LA RÍA DE BILBAO ESCENARIO DE LA METAMORFOSIS DE UNA METRÓPOLI, 1876-2006

Es una narración que intenta explicar durante un recorrido en barco, lo acontecido en estos años a lo largo de los 14 km. de su cauce navegable, principalmente en la margen izquierda, relatando en el sentido de la corriente del río todas las referencias del gigantesco avance industrial implantado con las diferentes actividades fabriles asentadas en su cauce. En realidad, constituye un trayecto de la memoria a través del espacio fluvial metropolitano de Bilbao.

Bilbao es una villa que debe su razón de ser a su posición al final del estuario del Ibaizabal, el más importante del Golfo de Bizkaia, con una influencia de mareas de 14 kilómetros en un cauce de progresiva anchura. En este lugar interior, en su margen izquierda, existía una vieja puebla que subsistía de la explotación de sus recursos naturales, la minería y la pesca. Sus habitantes se regían por un ordenamiento político-administrativo propio: los Fueros. Emanados de una institución gobernante el Señorío de Bizkaia, a través de las Juntas comarcales, que aunque integrado en el Reino de Castilla poseía unas ciertas singularidades. Será el 15 de junio de 1300 cuando Diego López de Haro, Señor del territorio funda, mediante un documento, la Carta-Puebla, la Villa de Bilbao en la que otorgará la creación de un mercado semanal, la hegemonía del puerto exterior y el control del camino de Urduña por donde llegaba la lana de Castilla, la materia prima más cotizada de la época, al puerto de Bermeo, villa fundada en 1236, para su envío a otras ciudades europeas.

La Ría ha sido siempre, y es, el elemento geográfico más significativo y definitorio de todos los aspectos de la vida de la Villa y los diversos pueblos que se asentaron sobre ella. Su sinuoso curso original se ha ido convirtiendo con el paso de los años en un paisaje artificial por las importantes obras de encauzamiento, rectificación y dragado para facilitar la navegación, que sólo era posible por la influencia de las mareas, ya que la aportación del río y sus afluentes es insignificante. La construcción simultánea de diques y muelles la convirtieron en un puerto fluvial en relación directa con los núcleos habitados y las nuevas industrias instaladas en sus orillas. No obstante mantiene el doble reflejo de espacios cóncavos, poco aprovechados en su mayor cualidad paisajística, y convexos.

La naturaleza ha proporcionado a Bilbao y su entorno metropolitano dos elementos fundamentales para su desarrollo: el mineral de hierro de los montes cercanos como materia prima y su Ría como puerto natural. La coincidencia de ambos en un espacio territorial muy próximo propició que la implantación de la Revolución Industrial tuviese especial incidencia en todo este ámbito. Históricamente, supuso la alteración del tradicional equilibrio entre naturaleza y civilización. Los pueblos insertados en el agro o junto a ríos y puertos cambiaron su entorno natural, y básicamente horizontal, por una presencia de elementos y volúmenes verticales de fábricas, chimeneas, grúas, trazados ferroviarios... que configuraron una fisonomía urbana radicalmente distinta. Es un paraje que fue romántico y hoy es rotundo como un territorio de concurrencia de ámbitos huma-

nos, espacios públicos, lugares mercantiles, conjuntos fabriles y escenarios del trabajo. Si en algún lugar ha tenido incidencia especial este episodio de la historia y la civilización ha sido el País Vasco en general, y muy concreta y concentradamente, en los alrededores de Bilbao, donde desde hace siglos se localizaban ferrerías.

Simultáneamente, el enorme crecimiento de las poblaciones de sus márgenes con sus nuevas necesidades exigió, además de numerosas viviendas, unas arquitecturas públicas para equipamientos municipales y sociales: suministro de aguas, saneamientos, mercados, paseos y plazas; y para las comunicaciones: estaciones de ferrocarril, embarcaderos, y puentes. Asimismo, los procesos industriales, portuarios, navales y siderúrgicos requirieron un amplio y notable repertorio de construcciones e ingenios mecánicos para la actividad marítima y naval: ferrocarriles mineros, muelles, diques, embarcaderos, cargaderos de mineral, depósitos, tinglados, silos, y almacenes; o para la producción industrial: fábricas, pabellones, naves, y con un carácter casi escultural, los complejos siderúrgicos con los hornos altos ya demolidos. Un paisaje y patrimonio sin retorno.

La colonización industrial y demográfica sobre este singular espacio suprabano originó unos bordes fluviales fabriles duros compartidos con unos asentamientos sociales muy contrastados: desde la infravivienda obrera en la margen izquierda, la productiva, hasta unos emplazamientos burgueses de altísima calidad, tanto urbanística como arquitectónicamente, en la derecha. Como testigo de tantos episodios acontecidos a lo largo de los años, su entorno constituye una itinerancia histórica, un glosario, social, laboral y residencial, un asentamiento de la civilización Industrial, convirtiendo la Ría en el escenario de la industrialización de Bizkaia.

La villa tiene una identidad urbana basada en la Ría como su elemento geográfico articulador. Congestionado su centro histórico, el Casco Viejo, *Zazpi Kaleak* (siete calles en euskara) a medida que se desarrolla incorporará a la ciudad medieval, las anteiglesias vecinas de Abando (parcialmente en 1870, totalmente en 1890) en la otra orilla, la izquierda, y las de Begoña (1879 y 1925) y Deustu (1923) en su margen derecha. Estas expansiones requerirán nuevas conexiones entre el núcleo primitivo y la malla del Ensanche con sendos puentes que crearán nuevas tramas y paisajes urbanos. Realizados como notables y contemporáneos episodios de ingeniería contribuyendo a la tradicional gran riqueza tipológica que ha tenido Bilbao. Asimismo, sus contrastadas márgenes, históricamente residencial la derecha, industrial y portuaria la izquierda, y una vez rehabilitados los céntricos espacios portuarios fluviales, constituyen en la actualidad largos paseos de ribera, donde se encontraban los principales elementos del patrimonio arquitectónico de la Villa y se instalan los nuevos equipamientos lúdico-culturales. Existe también una interesantísima arquitectura industrial por toda la periferia de la ciudad, desafortunadamente muy poco apreciada y con grandes posibilidades de reutilización por su calidad, flexibilidad y tamaño.

El maclaje, incluso anacrónico, de tantos componentes y actividades sobre este cauce de la naturaleza, le ha otorgado tanta vitalidad, fuerza y contenido

plástico, que bien podría decirse que *la industria ha sido la fábrica del paisaje*. Este paraje por la concurrencia de trascendentales testimonios ha generado un importantísimo patrimonio del mundo industrial. Todo este mundo de la técnica, la industria, la navegación y el trabajo humano en torno a la Ría ha resultado un importante caudal de inspiración por su simbología y su expresividad, habiendo sido magníficamente captados tradicionalmente en la obra pictórica de notables pintores y más recientemente en la fotografía.

El relato finaliza en su recorrido de la Ría, y casi en su desembocadura, con la visión del elemento monumental más característico e importante de su cauce: el Puente-Transbordador Bizkaia, entre Portugalete y Getxo. Proyecto del arquitecto Alberto de Palacio (1856-1939), es el primero de su género construido en el mundo e inaugurado en 1893, que aún hoy continúa siendo uno de los siete en funcionamiento de los diecinueve que llegaron a existir, y sigue haciéndolo las 24 horas del día. Ésta es sin duda la pieza más singular de la arquitectura e ingeniería del País Vasco y su más importante contribución a la cultura universal.

Todavía, antes de llegar a la desembocadura en el Abra, acompañando sus últimos 800 metros, en Portugalete, se contempla una obra trascendental de encauzamiento. Construida entre 1881 y 1887 para la garantizar la navegabilidad eliminando las nefastas consecuencias de la legendaria barra formada por bancos de arena móviles y erráticos que limitaban e impedían el paso de buques: el Muelle de Hierro. Proyecto de Evaristo de Churruga (1841-1917) ingeniero de C. C. P. el gran artífice de fundamentales obras en la Ría. Su realización supuso una nueva era para la actividad portuaria.

No se puede pretender ver, que no mirar, Bilbao sin entender los múltiples significados de su Ría. Todo lo demás, actuaciones recientes y propuestas de futuro: Abandoibarra, Guggenheim, Euskalduna, Zorrotzaurre, Metro, puentes... son consecuencias, episodios y secuencias de una morfología y una decadencia productiva que intentará incorporar la Ría no ya como un cauce industrial, sino para una función de espacio vital, lúdico.

Recuperar no es sólo derruir y construir, es reflexionar. De alguna manera la Ría, nuestra razón de ser, es el alma de un lugar que debemos valorar y respetar frente al despropósito institucionalizado de borrar todo indicio de la memoria, donde todos los ingenios de la cultura y estética industrial son tratados como despojos.

La destrucción reciente y paulatina de muchas de estas instalaciones, la situación incierta de tantos elementos, el carácter de ciertos proyectos urbanísticos, residenciales de expansión industrial y demasiadas desacertadas intervenciones, de presunta restauración, exigen una profunda reconsideración de los criterios de defensa y reutilización de muchas instalaciones industriales, y una reinterpretación de su naturaleza como cualidad paisajística. A esta complejidad territorial, con componentes tan variados como sugestivos y evocadores, debe darse respuestas de rehabilitación con criterios de desarrollo sostenible respetuoso con los testimonios más significativos.

Este espacio, la vía más importante que ha unido la Villa con el resto del mundo, es el escenario donde mejor se expresa la identidad moderna de Bilbao, de Euskal Herria y sus gentes. La Ría es, en definitiva, un relato y relación de preexistencias, permanencias, mutilaciones y desapariciones. Melancolía y utopía; paisaje y homenaje.

La Ría es la patria y un elogio del hierro.

PATRIMONIO, MEMORIA E IDENTIDAD EN LA RÍA

En la Ría de Bilbao la influencia de la marea entrante ha permitido que a lo largo de la historia se constituyera un puerto fluvial de importancia creciente y ubicación sucesivamente desplazada, aguas abajo, por razones de operatividad y en función de su navegabilidad, desde los entornos de Ibeni en Atxuri hasta la desembocadura en el Abra. El puerto como lugar de actividad marítima, naval, comercial y más modernamente industrial ha necesitado una serie de importantes infraestructuras, edificaciones, elementos auxiliares y mecanismos para facilitar todas las operaciones que se desarrollaban en la relación entre el barco y el muelle, tanto desde la navegación y atraque como para el manejo de las mercaderías, el embarque de las tripulaciones o para la travesía de su cauce.

Todos estos elementos con el paso del tiempo, e incluso por su obsolescencia, adquieren un rango de singularidad por su envergadura constructiva, belleza, disposición o escasez, que los hacen especialmente notables cuando no atractivos y dignos de ser correctamente conservados. En Bilbao, al haberse mantenido los usos marítimos hasta hace pocas décadas, en algunos casos, y en actividad todavía en otros, permite contemplar esta herencia portuaria con unas grandes posibilidades de recualificación y permanencia. En este análisis no se consideran los edificios, almacenes, tinglados o silos, patrimonio industrial muy específico e interesante, amenazados por el mercadeo inmobiliario dado su valor como suelo, por su emplazamiento, para quienes no ven más que un volumen construido sin otros valores formales y una superficie edificable, apreciándolos como un obstáculo en su, limitada, capacidad de planificación urbanística. Tampoco se analiza el patrimonio naval, las embarcaciones, el documental o el inmaterial, la historia oral y tradiciones de más compleja definición y objeto de otra apreciación. Se trata de reconocer y poner en valor componentes u objetos de escasa entidad consustanciales a la identidad de estos lugares que pueden pasar desapercibidos.

Entre tan variado repertorio de referencias conviene destacar desde las fundamentales infraestructuras portuarias hasta los testimonios menores propios de dicha actividad. Así, es preciso observar las importantes obras de fábrica de una sencilla belleza como los muros de encauzamiento de dársenas, muelles, sus extremos circulares revestidos con sillares de considerable tamaño y cuidado aparejo, especialmente el cantil, la pieza en esquina de encuentro del muro con la superficie horizontal del muelle, complementados con las escaleras en piedra y las rampas constituidas por bloques de sillería en los bordes y adoquines en el interior.

Elementos de la navegación

Embarcaderos. La función de cruce de la ría con pequeños botes, los últimos conocidos como gasolinos, requería en ambas orillas unas pequeñas construcciones para cobijarse, durante la espera, de la habitual coalición de inclemencias que concurren a lo largo de la ría: lluvia, viento y frío. Se trata de unas modestas instalaciones de hormigón armado constituidas por una pequeña caseta cuadrangular cubierta y abierta por al menos dos lados, con una escalera para permitir alcanzar, en función de las mareas, la embarcación. En ocasiones hay un corto paso en vuelo, también de hormigón, hasta el extremo de la escalera. Como única dotación conservan, además de la tradicional barandilla existente de toda la Ría, la farola de fundición de hierro. A lo largo de su cauce existieron unos doce pasajes entre orillas desde el del Campo Volantín y Uribitarte llamado por el nombre del botero, Nazario; el que cruzaba entre Toldos Bilbao Goyoaga en Deustu y el bar Noruega en Olabeaga, conocido como *del hospital*, por relacionar con Basurtu, el siguiente, aguas abajo como *el cambio*, por el cruce de los tranvías, o Calderón por el botero, hasta el que comunica Portugalete con Areta. Recientemente, algunos han sido acertadamente reparados por la Autoridad Portuaria de Bilbao (APB). No están catalogados pero por su importancia histórica al menos un pasaje completo debería estarlo. En otros muchos muelles a lo largo de la Ría la función de embarque, tanto para el cruce como para los tripulantes de las embarcaciones quedaba resuelta con una pronunciada escalera adosada o retranqueada al muro y habitualmente con los peldaños descendientes en el sentido de la corriente fluvial.

Balizas fluviales. Para ayuda a la navegación nocturna la Ría debía estar dotada con unas señales luminosas, balizas, situadas en puntos estratégicos por cambios de alineación o bifurcaciones facilitando la enfilación del cauce. Con una altura total de ocho metros están constituidas por una pequeña caseta de albañilería de planta triangular y sobre ella un trípode metálico culminado con la linterna, de acuerdo al reglamentario código internacional de colores, rojo, en la margen derecha y verde, en la izquierda, (babor y estribor en una embarcación) indican con una determinada intensidad, frecuencia y luminosidad el trazado navegable de la Ría. Cada una de estas 17 balizas existentes desde la curva de La Salve hasta el Espigón de Portugalete están definidas por el nombre de su emplazamiento y su posición geodésica de acuerdo a una numeración que les otorga la A.P.B. en el sentido fluvial. Todas ellas están catalogadas en el Plan General como Elementos Protegidos Nivel B.

Otros interesantes componentes auxiliares de menor tamaño de la actividad marítima de la Ría son los dispositivos para amarrar los barcos a los muelles que todavía permanecen a lo largo de todo el cauce. Una serie de sencillas piezas de hierro, desde las más antiguas y simples, las anillas sujetas a los muros o encasadas en el pavimento de los muelles. En épocas anteriores, y todavía quedan vestigios pero algo maltratados, se utilizaban viejos cañones empotrados invertidos en los muelles. Desde hace, quizá un siglo, y respondiendo a un modelo casi universal se usan unos elementos de fundición o acero moldeado angulares que se fijan al cantil o borde del muelle con una parte sobresaliente de for-

ma peculiar para retener la gaza o extremo en forma de ojal de la estacha, el cabo tendido desde el barco. Comúnmente llamados bitas pero más conocidas como bolardos que se instalaban en la arista de los muelles, para no dificultar el tránsito por los mismos, o los norays con la misma función pero situados algo más alejados del cantil.

Asimismo, deberían considerarse como reliquias de arqueología industrial propia de la actividad naval los picaderos de piedra para la construcción de embarcaciones y los varaderos de carpinteros de ribera para calafatear con estopa y brea, visibles en marea baja en Erribera de Deustua. También, es preciso recordar que probablemente bajo las actuales capas de asfalto de los caminos de ribera, actuales carreteras, podrían aparecer los adoquines con los que en su día se pavimentaron los antiguos senderos.

Utensilios fluviales

La Ría como puerto fluvial no ha tenido esta misma actividad en ambas orillas a lo largo de su recorrido en la Villa por razones de diferente geología y topografía, disponibilidad de espacio, asentamiento urbano y facilidad de transporte desde la instauración del ferrocarril. Los tramos portuarios históricamente establecidos en la margen derecha, Ibeni, Plaza del Mercado, Erribera, Muelle del Teatro y Arenal que en un determinado momento pasarán a la izquierda a partir de Ripa y Uribitarte, poseen la mayoría de las dotaciones descritas. En cambio, las zonas no afectadas, sin embargo, han recibido una cierta influencia como lugares de pasaje del cauce o de amarre. Los encuentros entre ciudad y puerto han tenido una función de sendero, calle o paseo: La Sendreja, Campo del Volantín, Avenida de las Universidades, Botika Zaharra y Erribera de Deustua. En estos últimos tramos el uso del borde fluvial como camino de sirga impedía cualquier tipo de instalación vertical en la orilla excepto el muro bajo de protección, todavía existente en parte del trayecto.

A partir del abandono de tan duro e inhumano trabajo realizado hasta que se impuso la navegación a vapor y se dragó la Ría, gran parte de estos bordes se urbanizaron progresivamente de acuerdo al modo de la época con una barandilla metálica de protección y farolas para alumbrar el recorrido. La barandilla actual, de tres líneas horizontales de tubo de hierro es una evolución de la primitiva de dos, que al menos ya estaba instalada en 1901, y de la que permanecen algunos tramos pero no se conocen, en la actualidad, más detalles.

Las farolas de fundición según un modelo que ha permanecido como una referencia clásica, estaban producidas, lo mismo que los bolardos y barandillas, en diversas fábricas: Santa Ana de Bolueta, Abando y Salutregui principalmente. Consisten en una base rectangular para contener los mecanismos en cuya tapa del registro tiene grabado el nombre del fabricante, un fuste circular y una luminaria cubierta por una pieza metálica. La mayoría de las existentes actualmente son una réplica, algo más alta, del modelo original. La reiteración de las farolas a lo largo del cauce hasta la desembocadura y su elegante color blanco actual,

patente en los días grisáceos, formalizan un escenario muy interesante, a excepción del muelle de la Dársena de Portu con un modelo diferente y azul, un capricho del autor que quiso dejar constancia de su paso por el lugar.

Muchas de estas referencias de la actividad portuaria constituirán un patrimonio cultural entendiendo como tal todos aquellos bienes que por su valor histórico, artístico, arquitectónico, urbanístico, simbólico y social poseen un interés cultural colectivo y que por tanto son merecedores de divulgación, protección y defensa.

En los encuentros de la AIVP (Association Internationale Villes et Ports) celebrados el 2 y 3 de junio de 2005 en Bilbao, por parte de algún ponente se manifestó una incipiente preocupación y sensibilización por la herencia identitaria de estos lugares en el proceso de cesión desde sus entidades gestoras, las autoridades portuarias, a los municipios. Es una temática en la que cada vez con más decisión y rigor se deberá insistir puesto que se trata de un espacio laboral, suficientemente amortizado, de destino eminentemente social de irrenunciable uso público con unos componentes de indudable carácter cultural.