

# Los últimos boteros de la Ría de Bilbao: entre el Puente de Rontegi y el Puente Colgante

(The last ferrymen on the Estuary of Bilbao: between the Rontegi Bridge and the Suspension Bridge of Portugalete)

Matés Luque, José M.

Eusko Ikaskuntza. P<sup>o</sup> Uribitarte, 10, bajo. 48009 Bilbao

BIBLID [1137-439X (2010), 33; 159-179]

Recep.: 14.12.2009

Acep.: 28.05.2010

---

*Este trabajo pretende conocer el modo de vida y la visión que los actuales y últimos boteros de la Ría de Bilbao tienen de su trabajo. Para ello se elaboró un cuestionario para conocer varios aspectos de su actividad, de las embarcaciones que utilizan así como de otros aspectos vinculados a esta actividad centenaria.*

*Palabras Clave: Boteros. Gasolinos. Lancha. Barca. Ría de Bilbao. Portugalete. Erandio.*

*Lan honen bitartez, Bilboko itsasadarreko egungo eta azken ontzizainen bizimodua ezagutu nahi da, eta haien beren lanaz duten ikuspegia. Horretarako, galdera sorta bat eratu zen, haien jardura, haien ontziak eta mende askotako jardura horri dagozkion beste alderdi batzuk ezagutzeko.*

*Giltza-Hitzak: Ontzizainak. Gasolinoak. Batela. Txalupa. Bilboko itsasadarra. Portugalete. Erandio.*

*Ce travail essaie de connaître le mode de vie et la vision que les actuels et derniers « boteros » (patrons de canot) de la Ría de Bilbao ont de leur travail. Pour cela on a confectionné un questionnaire pour connaître les différents aspects de leur activité, les embarcations qu'ils utilisent ainsi que d'autres aspects liés à cette activité centenaire.*

*Mots Clés : Boteros (Patrons de canot). "Gasolinos". Bateau. Barque. Ría de Bilbao. Portugalete. Erandio.*

## INTRODUCCIÓN<sup>1</sup>

El así llamado Planeta Tierra es en realidad un planeta compuesto en su mayor parte no por tierra, sino por agua. Ésta se manifiesta de varias maneras en un circuito cerrado que conecta los mares y océanos con las nubes, las precipitaciones (de diversa naturaleza: en forma de lluvia, granizo y nieve) y los arroyos y ríos que desembocan en lagos, estanques y pantanos. Estas masas acuosas son vistas por muchos como un obstáculo para las comunicaciones entre los seres humanos. Nada más lejos de la realidad. Los cauces acuáticos son, en realidad, unas vías de comunicación, ya sean éstas mares, océanos, ríos o lagos.

En realidad, desde antiguo el ser humano ha ideado maneras de comunicarse con otros usando esos cauces acuáticos. Para ello, ha diseñado, construido y utilizado diversos elementos que le ayuden a pasar los mismos. Para los mares y océanos construyeron botes y barcos, lo mismo que para lagos y ríos. Para estos últimos también construyeron puentes con los que sortear los vados. No obstante cuando el paso de una orilla a otra de un río era demasiado grande como para hacer con su tecnología un puente, una embarcación era la única opción viable. En la misma, personas y mercancías eran transportadas de una a otra orilla.

Entrando en el aspecto arqueológico e histórico, el recurso a una embarcación, un bote, para llegar a la otra vida ya está presente por lo menos en el Antiguo Egipto. Efectivamente, en las tumbas las representaciones del paso del difunto al más allá suele representarse mediante el recurso de una embarcación, e incluso en el registro arqueológico de las tumbas de los faraones se depositaban embarcaciones para ese mismo uso<sup>2</sup>. Igualmente en la arqueología sobre el período anglosajón o escandinavo también se entierra a los difuntos en embarcaciones o la tumba tiene forma de embarcación<sup>3</sup>.

Es en la mitología griega donde es más llamativo el recurso a la embarcación ya que para llegar al más allá es necesario que el difunto cruce la laguna Estigia pagando los óbolos correspondientes (depositados en la boca o los ojos del difunto y que aparecen también en el registro arqueológico) al barquero, que

---

1. Este trabajo de campo fue realizado en enero de 2008 y por tanto los datos numéricos que se facilitan han de ser referenciados sobre ese momento. Así, las edades de los entrevistados corresponden a la fecha de 2008. Del mismo modo, cuando se dice “el año pasado...” o expresiones similares, la referencia es desde el año 2008. Este trabajo, que no es sino una introducción a una actividad más compleja de lo que aquí hemos recogido, no se podría haber hecho sin la colaboración desinteresada de todas las personas entrevistadas. A todos ellos mi agradecimiento por abrir un poco su vida en lo que concierne a su profesión para que los demás sepamos de ella. También debo agradecer los comentarios de un primer borrador de este trabajo de Juan Antonio Apraiz Zallo. No obstante, cualquier error u omisión es responsabilidad de quien escribe estas líneas.

2. La más conocida es la embarcación de Keops.

3. Destacamos para el mundo anglosajón el barco de Sutton Hoo, y para el escandinavo las embarcaciones de Gokstad y Oseberg.

no era otro que Caronte. Es, quizás, la indicación más antigua del pago por el cruce de un medio acuático a un *profesional* específico, el botero o barquero.

Dejando el mundo mitológico y entrando en nuestras latitudes, las condiciones orográficas de la costa, con ríos de cierto recorrido, con orillas relativamente alejadas, con la influencia de las mareas en los mismos, convirtiéndolos en rías, así como la escasez de puentes hicieron necesario recurrir a los botes para cruzar las rías.

Esta actividad, en lo que concierne a la Ría de Bilbao, se constata desde el s. XVIII (desde 1757)<sup>4</sup>, si bien es casi seguro que existiera desde mucho antes. Efectivamente debemos recordar que el único puente que servía para atravesar la Ría de Bilbao era el de San Antón. Los grabados y pinturas desde época antigua muestran grandes barcos subiendo ría arriba hasta San Antón para mercadear con productos traídos desde lejanas tierras o llevarlas a aquéllas. No olvidemos que la fundación de Bilbao en 1300 atestigua ya la presencia de población, algo demostrado por la arqueología en la excavación de la iglesia de San Antón, que demuestra al menos la presencia humana desde 1200; su fundación tiene una clara intención mercantil y será el arranque de lo que convertirá a Bilbao en un enclave comercial y de construcción naval, actividad ésta que aumentará desde el s. XIX con la así llamada industrialización vasca con la presencia de fábricas siderometalúrgicas. Esta actividad crecerá cada vez más siendo, quizá, su punto álgido la segunda mitad del s. XX con la emigración producida en la postguerra española de zonas más deprimidas a aquellas que apuntaban un mejor bienestar, a saber, Cataluña, Asturias, Madrid y País Vasco especialmente. Este aporte de nueva población necesaria para las fábricas supuso la necesidad de construcción de casas para toda esa nueva población, creándose así las llamadas casas de obreros, algunas de las cuales aún pueden verse en nuestros pueblos y otras muchas son derribadas para construir nuevos edificios para hacer frente a la necesidad actual de vivienda.

Además de esto, fue necesario desarrollar o crear infraestructuras como líneas de ferrocarril, carreteras y puentes que conectaran las dos márgenes de la ría, uniendo las fábricas con sus trabajadores. Mientras todo esto ocurría, las márgenes de la ría se unían gracias al servicio de botes o también llamado de gasolinos, nombre que aparece cuando los botes incorporan motores de gasolina y la gente los empieza a llamar por ese nombre. También se les conoce por el nombre de lanchas, si bien su nombre más usado es el de botes. Las fotografías del s. XIX sobre la ría muestran embarcaciones que pueden ser tanto botes de apoyo a las actividades navales de embarcaciones mayores pero también al servicio de botes entre las márgenes<sup>5</sup>.

---

4. Así lo recoge la página del servicio de botes de la Agrupación de Boteros de Portugaete. El de Erandio se creó el 1900. Véanse los enlaces a las web en la bibliografía.

5. Como muestra de esto que decimos se pueden ver imágenes de botes en la ría en las páginas 53, 142-143, 146-147, 160 y 170 en la obra de Ramón Esparza (2002).

En sus mejores momentos este servicio se extendía por toda la ría desde Bilbao hasta Portugalete, con 12 estaciones de paso. Hoy sólo quedan en activo dos: Portugalete-Las Arenas y Erandio-Barakaldo.

## **1. CUESTIONARIO**

Para conocer la situación actual del servicio de botes en la ría de Bilbao, se ha creado un cuestionario de preguntas (véase anexo I) que se ha utilizado como guía para preguntar a los encuestados (véase anexo II) sobre su actividad. No obstante, el mismo ha sido usado no literalmente sino como guía, dejando pie a que los encuestados hablaran de otros temas o haciendo nuevas preguntas sobre asuntos de los que los propios encuestados hablaban.

Está claro que algunas preguntas no servían para todos los encuestados; así por ejemplo, las taquilleras poco o nada tenían que aportar sobre las embarcaciones y por tanto esas preguntas se han obviado. El cuestionario ha sido un guión usado, pero también en algún momento se han realizado otras preguntas en función de las respuestas dadas. Todo esto fue registrado en grabadora digital además de notas en papel que sirvieron para elaborar este trabajo.

Para conocer la situación actual de este servicio de boteros se han desarrollado varias entrevistas a los trabajadores del servicio de Portugalete-Las Arenas y Erandio-Barakaldo. Se ha preguntado a todos los trabajadores del servicio. E incluso para la línea de Portugalete-Las Arenas pudimos, además, entrevistar a un antiguo trabajador así como a un usuario amigo. Para el de Erandio únicamente pudimos entrevistar a uno de los dos socios.

Durante la entrevista tuvimos constancia del astillero que construyó los botes y pudimos contactar con el mismo. Esto facilitó el que pudiéramos entrevistar a un carpintero de ribera.

## **2. RESULTADOS**

El servicio de botes entre ambas márgenes cuenta principalmente para su mantenimiento con una clientela fija que utiliza el servicio para ir a trabajar, incluso varias veces al día. Si bien no es exclusivo, mucha de esa clientela trabaja en la margen derecha en el servicio doméstico o en la hostelería en lo que concierne al servicio de Portugalete. Muchos de ellos son emigrantes, sudamericanos especialmente. El de Erandio está más vinculado a los trabajadores que van a sus trabajos y a las amas de casa que cruzan la ría, especialmente desde Barakaldo a Erandio los lunes ya que es día de mercadillo. Es gracias a toda esta clientela que el servicio se mantiene ya que la crisis y reconversión industrial que obligó al cierre de numerosas empresas acabó con la necesidad de transportar a los trabajadores de la fábrica. De hecho en el pasado existían más líneas de cruce:

- Grúa Grande-Campo Volantín
- Euskalduna Astillero
- Toldos Olabeaga
- Olabeaga cambio Hospital
- Canal Deusto
- Lutxana-Basurto-Zorrozaurre-Kadagua
- Lutxana-Barakaldo
- Erandio-Barakaldo: en servicio activo
- Axpe-La Naval
- Lamiako-La Iberia
- Portugalete-Las Arenas: en servicio activo

## 2.1. La vida diaria

El servicio de boteros de Portugalete se desarrolla desde primera hora de la mañana, empezando a las 05:05 hasta las 22:10 de lunes a viernes. Efectivamente este horario refleja el sentir de la actividad horaria de servicio de trabajo. Este horario cambia el sábado que discurre desde las 07:00 hasta las 22:10 mientras que el domingo se retrasa la hora de inicio a las 09:00 de la mañana. El fin de semana es un servicio más bien relacionado con actividades sociales entre personas (poteos, fiestas) más que temas de trabajo. De hecho entre diciembre, enero y febrero el servicio de los domingos sólo se desarrolla entre las 09:00 y las 15:00, lo que refleja el bajo uso del servicio. Además los fines de semana es cuando más abundan los turistas que usan el servicio, especialmente en fechas determinadas como puentes, Semana Santa y similares.

Sin embargo el servicio de Erandio es desde las 05:30 a 21:30. Anteriormente el servicio duraba hasta las 22:30 pero debido a la entrada de Metro Bilbao se redujo esa hora. Además los fines de semana y los días que sean festivo entre semana no hay servicio. También los turnos de trabajo son alternos, es decir, una semana de mañana y la siguiente de tarde.

Los turistas principalmente proceden de Cataluña, Madrid, Levante y Andalucía, algo que es característico del tipo de turismo en Euskadi. También hay turistas extranjeros, particularmente franceses e ingleses. Si bien no es determinante, sí que su afluencia está relacionada con el efecto Guggenheim. No obstante el turismo está más relacionado con cruzar la ría a través del Puente Colgante y regresar a través del bote, o viceversa, para probar la experiencia y sacar la foto del puente desde el centro de la ría. En Erandio no hay turismo en ese sentido. Sí que puede haber algo más local de un padre que lleva al hijo a cruzar la ría pero no en el sentido en el que se planteaba la pregunta y como se respondió en Portugalete. Está claro que el atractivo de El Puente Colgante así como el de la propia villa de Portugalete tiene mayor atractivo que el servicio de Erandio. La nueva remodelación de la orilla de esta ciudad por parte del Ayuntamiento tiene también un componente de atractivo turístico del que las autoridades esperan se beneficie el servicio de botes.

También se puede relacionar cierto turismo con las fiestas que se produzcan en Portugalete (la Virgen de la Guía el 1 de julio y San Roque el 14 de agosto). Con todo, es el mes de agosto el que es más flojo. Si bien es el momento en el que más turistas puede haber, también lo es cuando los usuarios regulares toman sus vacaciones y por tanto el servicio es menos necesario. Con todo, los socios no cogen vacaciones de una manera regular tal y como se entiende en general. No obstante, el año pasado contrataron a una persona que hizo de sustituto para que los demás pudieran irse de vacaciones. Quienes sí cogen vacaciones son las taquilleras. Además coincide que son las primeras mujeres de este servicio ya que antes eran todos hombres. Esta bajada de servicio es más obvia en Erandio ya que anteriormente se cerraba en agosto dando vacaciones a todo el personal ya que no era rentable mantenerlo abierto. Ahora que sólo hay dos socios si se quiere que siga el servicio tendrán que contratar a alguien para hacer las sustituciones.

Las taquilleras llevan también el balance diario además de hacer labores de secretariado, atendiendo el teléfono, las excursiones con el bote *Euskalherria*.

En Erandio los dos socios hacen todo, cobrando en el bote. Anteriormente sí había taquilleras (se llegó a estar unas 40 personas en plantilla).

El servicio en realidad consiste en el paso constante y continuo de pasajeros de un lado a otro de la ría. En Portugalete en horas punta (07:00-9:30, 12:45-15:15, 17:45-19:30), se utilizan dos botes que se cruzan de un lado a otro, mientras que en el resto de horas es sólo un bote el que se encarga de unir ambas orillas. Los pilotos entonces, se alternan en el servicio de tal modo que descansan en sus horas de servicio. Éstas consisten en jornadas de mañana y tarde que se alternan por semana, es decir que una semana se trabaja hasta las 14:00, mientras que la siguiente se trabaja desde las 14:00.

Este servicio de Portugalete consiste en una comunidad de bienes de 4 socios –los pilotos–, es decir, todos son socios de la misma por lo que no hay jefes entre ellos. Sin embargo sí existen personas contratadas, como son las dos taquilleras, con el mismo horario laboral de semanas y el mecánico que sólo trabaja por las mañanas de lunes a viernes.

Para el servicio de Erandio, éste estaba en manos de una empresa que llegó a contar con casi 40 personas en plantilla. Sin embargo hace un par de años entró en quiebra, con muchas deudas. Los dos actuales socios, antiguos empleados, se convirtieron en sociedad limitada y regentan el servicio, siendo los únicos empleados del mismo. Queda claro que el socio que está de servicio hace todo con un único bote así que las horas punta no se contemplan como tal.

En realidad este servicio es una concesión del mismo, siendo ellos los dueños de las embarcaciones ya que la infraestructura “portuaria” –es decir, el embarcadero– es propiedad de la Autoridad Portuaria de Bilbao.



Bote actual en 2005 aún sin toldo. Véase el uso del paraguas.



Bote actual con el toldo recogido.



Bote actual con el toldo en uso.



Botes cruzándose en la línea de Portugalete.





Vista de los botes de Portugalete.



Detalle del bote de Portugalete.



Vista de la línea de Erandio hacia el embarcadero de Barakaldo.



Bote de Erandio.



Haciendo labores de mantenimiento en los botes de Erandio.



Detalle de botes de Erandio, uno con protección para los pasajeros, otro sin ella.





El bote *Euskal Herria* durante la Fiesta del Carmen en Santurtzi 16 julio 2009.



Estado del embarcadero de Olabeaga.

## 2.2. Las embarcaciones y los requisitos para el trabajo

Está claro que una actividad marítima precisa de cierta formación marítima. En ese sentido los pilotos han de tener el título de patrón de tráfico interior, además de otros cursos como supervivencia en la mar y lucha contra incendios.

El servicio de Portugalete dispone de cuatro embarcaciones, dos más grandes que otras con capacidad de hasta 80 pasajeros, si bien por seguridad no se permiten más de 60 personas a la vez a bordo. Las embarcaciones actuales tienen ya cierta vida, entre 25 y 40 años y sus maderas son roble, acacia y olondo o madera de Guinea. El roble se traía de Navarra y el resto de madera, salvo las africanas, del resto de provincias vascas.

Las embarcaciones eran construidas por el astillero Astondoa siguiendo las indicaciones del armador quien establecía las dimensiones aproximadas en cuanto a número de gente, dejando luego hacer al carpintero sus planos, medios cascos y plantillas para la construcción<sup>6</sup>. Con todo, los últimos retoques los hacían los propios empleados. Se botaban las embarcaciones con una grúa –Aldaiturriaga normalmente–, que las depositaba en la ría. No se hacía ningún tipo de celebración como se entiende al botar otras embarcaciones.

En Portugalete los nombres de las mismas no obedecen a nada en especial. En el pasado alguien decidió llamar a una *Guanani*<sup>7</sup> y ese es el nombre que se le dio. En la actualidad el nombre de las embarcaciones son *Linda*, *Perla*, *Pinta II* y *Colón*. Los dos primeros corresponden a perras que se tuvieron en el servicio. *La Pinta II* es porque se tuvo una anterior.

El mantenimiento de la embarcación es realizada por los propios boteros, y se cuenta además con un mecánico para el caso de Portugalete, mientras que en Erandio se contrata a un mecánico cuando hay necesidad y es una actividad que ellos mismos no pueden desarrollar. Una vez al año se les hace un mantenimiento más concienzudo.

Además del servicio regular, también realizan otros especiales como el de la festividad de la Virgen del Carmen, cuando son contratados por el Ayuntamiento de Santurtzi para llevar a gente.

También los boteros de Portugalete cuentan con el bote *Euskalherria*, una embarcación de mayor tamaño que se utiliza en excursiones por la ría para escolares u otra gente, así como cenas, despedidas u otros eventos. Los de Erandio también han hecho actividades de turismo, llevando a gente por la ría incluso en despedidas de soltero.

---

6. Lamentablemente todo el material fotográfico y de planos de ese astillero se tiró a la basura al trasladarse a sus instalaciones actuales.

7. El nombre es de la primera isla que Cristóbal Colón descubrió en su empresa de 1492. En algunos otros sitios aparece como Guanahani. Se considera que corresponde a una isla del actual archipiélago de las Bahamas.

Las embarcaciones han sufrido evolución en su forma. Antiguamente eran botes a remo con capacidad para 7 personas. Ese número aumentó a 14 en 1900. De hecho, los propios pasajeros ayudaban a remar en alguna ocasión. No sería hasta 1949 cuando aparecieron las primeras lanchas a motor. Sin embargo las lanchas no se cabinaron hasta 1973 y sorprende dado el clima de esta latitud que no se colocaran toldos para proteger a los pasajeros de las inclemencias del tiempo hasta hace unos dos años en Portugalete, mientras que en Erandio ya estaban cubiertas desde hace 13 años. También para 1973 se cambió el sistema de gobierno. Antes la caña del timón se tenía que mover hacia el lado contrario al que se quería ir para que el timón respondiera, es decir, que para ir a estribor con la embarcación la caña se tenía que meter a babor y viceversa. No sería hasta 1975 cuando apareció la primera lancha con cabina.

También ha habido cambios en el número de tripulantes. Hoy día sólo es una persona quien gobierna la embarcación. En el pasado había tres tripulantes.

Si bien no es condición necesaria sí que alguno de los actuales tripulantes forma parte de ciertas familias de boteros. Por ejemplo dos de ellos son hijos de botero y otros dos son sobrinos de botero, además de tener algún cuñado botero. No obstante no es necesario pertenecer a una familia de boteros para ser botero. En algún caso se compraba la parte de la sociedad a un amigo y se entraba así a formar parte. Lo normal sí que ha sido que se entrara mediante un familiar que ofrecía una plaza a alguien de su entorno. Éste entraba y comenzaba poco a poco a aprender el oficio, subiendo poco a poco dentro de la sociedad al tener más responsabilidades.

Si en el pasado el número de pasajeros se redujo debido al cierre de fábricas, hoy día la actividad de Metro Bilbao ha hecho también mella en el servicio. Efectivamente, la posibilidad de conexión del servicio entre ambos márgenes, la comodidad y confort del mismo, el que existan bocas de metro dentro de los núcleos urbanos con la comodidad que ello implica en lugar de acercarse hasta la orilla, se percibe como el mayor obstáculo para que el servicio pueda continuar en un futuro. Si bien otros sistemas de transporte reciben ayudas, los botes no cuentan con ninguna por lo que el mantenimiento del mismo corre riesgos propios a su modo de transporte: el precio en alza del petróleo le afecta de manera directa. Todo esto es compartido por ambos servicios y todos los entrevistados.

### **2.3. Anécdotas**

Al parecer no hay muchas anécdotas si bien hemos podido recoger las siguientes:

- Con las prisas una mujer que iba cargada con bolsas, sacó el billete e instintivamente se fue al muelle de embarque donde no se dio cuenta de que el bote ya había zarpado y cayó al agua. Fue sacada inmediatamente y no le pasó nada más.

- Un hombre sacó el billete y se dirigió al muelle de embarque mientras leía el periódico. Sin darse cuenta bajó más de las escaleras necesarias y entró en el agua como hasta la rodilla, momento en el que se dio cuenta de ello.
- En 2007 una de las lanchas se usó para sacar un cadáver del agua.
- También se ha usado para recoger a un perro que cayó al agua y su dueño pidió ayuda a los boteros para ayudarlo a recogerlo de la ría.
- También se han usado para ayudar a alguna embarcación de recreo que estaba en apuros.
- De vez en cuando se usan monedas de otros países para pagar, tanto antes de la presencia del euro como después. Algún chelín inglés y alguna moneda turca, francesa o portuguesa han sido usadas como pago.
- El bote de Erandio sufrió un abordaje con otra embarcación sufriendo un agujero en el casco.

### **3. FUTURO DE LA INVESTIGACIÓN**

Estas líneas no son sino una primera aproximación al estudio de una actividad centenaria. El servicio de botes ha estado ahí desde mucho antes de que todos los puentes de la ría aguas debajo de la iglesia de San Antón existieran. Lo que aquí se ha recogido es sólo una parte de lo mucho que se puede y debe recoger de esta actividad, sea en la Ría de Bilbao o en aquellos otros lugares de la costa vasca que precisan o usaron un servicio similar.

Las entrevistas realizadas han dejado ver que aún hay muchos temas sobre los que preguntar y profundizar. Se elabora un listado no cerrado, exclusivo ni excluyente, de actividades a desarrollar para tratar de completar la imagen que aquí se ha tratado de recoger y que se considera necesaria para cualquier trabajo posterior:

- Documentación gráfica: fotografías, planos de embarcaciones. Autoridad Portuaria de Bilbao, particulares, archivos locales, museos marítimos, minero y de industria.
- Entrevistas:
  - contacto con antiguos trabajadores para conocer sus historias, visiones y percepciones;
  - contacto con usuarios actuales y pasados con la misma finalidad.
- Documentación de archivo: registros de Capitanía, Autoridad Portuaria.
- Bibliografía: expurgo de información en trabajos anteriores, tanto de historia local como otras más generales (movimiento obrero en Bizkaia, migraciones...), hemeroteca.

Además es interesante realizar este mismo ejercicio en otros puntos de la costa vasca y cantábrica para conocer el servicio en una mayor extensión. Así los servicios de botes en Pasajes (Gipuzkoa) y aguas de Cantabria, Asturias y Galicia permitirán tener una visión más global de esta actividad.

Mención especial merece el caso de los embarcaderos. Habría que plantearse el futuro de los embarcaderos abandonados ya que su estado de mantenimiento y de vandalismo los condenan a su desaparición. Las obras de rehabilitación de las márgenes de la ría (por otro lado útiles y con buena voluntad) posiblemente no las considerarán como elementos dignos de su preservación y serán pasto de la maquinaria de derribos. Nos debemos preguntar si su desaparición total es algo que debemos aceptar y proponer, o por el contrario, deberíamos plantearnos la conservación de al menos alguno de esos embarcaderos como elementos de un pasado no ya sólo marítimo sino también vinculados a otros niveles de investigación social, industrial, económica por citar algunos. Del mismo modo que la grúa *Carola* es el único testimonio en su tipo del pasado marítimo de la ría, así deberíamos pensar lo mismo con los embarcaderos.

#### 4. CONCLUSIONES

El trabajo aquí presentado es una primera introducción al conocimiento de una actividad que pasa desapercibida para muchos. Al hablar de embarcaciones normalmente se piensa en barcos de gran tonelaje dedicados a asuntos varios (pasajeros, mercancías, pesca, por no hablar de las embarcaciones militares), visionando en nuestra mente una actividad vinculada al mar. Quizás sólo los usuarios de este servicio vean los botes en los que cruzan la ría y sean conscientes de su existencia y vida.

Es más que posible que mucha gente no sepa lo que ha significado este sistema de transporte para muchos que debían cruzar la ría. Ahora que todos tenemos coche propio y carreteras y puentes a nuestro servicio, nos despreocupamos por otros sistemas que no sean los que estamos acostumbrados: transporte por carretera y por ferrocarril, en cualquiera de sus variantes.

El servicio de botes de la ría tuvo su razón de ser y sus momentos de gloria en el pasado. A menos que todos y en especial las autoridades competentes nos preocupemos por él, más pronto que tarde desaparecerá. La evolución que el servicio ha vivido con su declive más o menos creciente desde los últimos tiempos augura ese triste destino.

El Puente de Rontegi y el Colgante encierran, a modo de paréntesis en la ría, a este servicio de botes. Metro Bilbao es la nueva incorporación que ha venido para quedarse y absorbe su energía. La falta de amor a la mar y sus actividades que tanto hicieron por el pueblo vasco será el detonante de su fin. El servicio de botes se está hundiendo en su propia ría. Cuando eso ocurra, ni siquiera Poseidón podrá venir a su rescate.



## **BIBLIOGRAFÍA**

- AGP Agrupación de Boteros de Portugalete. <http://www.turismoriabilbao.com/paginas/agrupacion.htm>. Última consulta 24 de noviembre de 2009.
- ALONSO VERÁSTEGUI, Juan José. "Recuerdos de la Ría de Bilbao". En: *Revista de Ingeniería Naval*, abril, 2006. Madrid: Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España; pp. 65-66.
- Boteros de Nervión s.l. <http://www.manostijeras.es/nervion>. Última consulta 24 de noviembre de 2009.
- ESPARZA, Ramón. *Puerto de Bilbao: una memoria visual*. Bilbao: Lunweg, Puerto de Bilbao, 2002; 206 p.
- <http://www.turismoriabilbao.com/paginas/agrupacion.htm>. Última consulta 24 de noviembre de 2009.
- URIARTE, Iñaki. "Patrimonio, memoria e identidad en la Ría". En: *Bilbao*, nº 198, 2005. Bilbao: Bilboko Udala-Ayuntamiento de Bilbao; p. 36.

## **ANEXO I (encuesta)**

### **Trabajo**

1. Horas de trabajo
  - 1.1. Generales
  - 1.2. Extras
  - 1.3. Horas especiales: cuándo viaja más la gente
  - 1.4. Descansos
  - 1.5. Vacaciones
    - 1.5.1. Mensuales
    - 1.5.2. Puentes
2. Precios
  - 2.1. Más altos
  - 2.2. Más bajos
  - 2.3. Entrada del Euro: cómo afectó
3. Situación actual
4. Mejor época
5. Cuánto tiempo lleva en la profesión
6. Tradición familiar
7. Organigrama de trabajo: jefes, empleados
8. Régimen laboral: bajo cuál se está (ISM, General...)
9. Mejoras al trabajo
10. Formación marítima
  - 10.1. Tipos de cursos
  - 10.2. Ropa de trabajo
  - 10.3. Seguridad e higiene
11. Clientela
  - 11.1. Fija

- 11.1.1. Relaciones, si las hubiera
- 11.2. Esporádica
  - 11.2.1. Autóctona
  - 11.2.2. Turistas
    - 11.2.2.1. Nacionales
    - 11.2.2.2. Extranjeros
- 11.3. Influencia de fiestas, premios, museos como atractivo

## **Embarcación**

- 12. Nombres de partes embarcación
- 13. Construcción
  - 13.1. Propia
  - 13.2. Astillero
- 14. Compra
- 15. Vida útil
  - 15.1. Venta
  - 15.2. Desguace
  - 15.3. Hundimiento
- 16. Mantenimiento embarcación
- 17. Incidentes
  - 17.1. Pérdida motor
  - 17.2. Hundimientos
  - 17.3. Abordajes
- 18. Tipos
  - 18.1. Nombres
  - 18.2. Capacidad
  - 18.3. Diferencias entre sí
  - 18.4. Mejoras respecto a la anterior
  - 18.5. Adaptaciones a la seguridad

## **Otros**

- 19. Fiestas patronales
- 20. Creencias y ritos
- 21. Anécdotas
- 22. Futuro de la actividad

## ANEXO II (Entrevistados)

Se presenta seguidamente una relación con fotografías y datos básicos de las personas entrevistadas.

### Boteros de Portugalete



Nombre: Javier Amorós García  
Origen: Portugalete  
Edad: 44  
Actividad y vínculo: Botero. Hijo de botero  
Años de servicio: 12



Nombre: Kepa Dos Santos  
Origen: Portugalete  
Edad: 38  
Actividad y vínculo: Botero. Familiar de botero  
Años de servicio: 10



Nombre: Juan Manuel Hernández  
Origen: Portugalete  
Edad: 41  
Actividad y vínculo: Botero. Sin familia en la profesión  
Años de servicio: 17



Nombre: Alejandro Oribe  
Origen: Santurtzi  
Edad: 27  
Actividad y vínculo: Botero. Sobrino de botero  
Años de servicio: 11



Nombre: Yolanda Herrero  
Origen: Santurtzi  
Edad: 44  
Actividad y vínculo: Taquillera. Esposa de botero (de Javier Amorós)  
Años de servicio: 6



Nombre: Miriam Pérez  
Origen: Portugalete  
Edad: 25  
Actividad y vínculo: Taquillera. Sin familiar en la profesión  
Años de servicio: 2,5



Nombre: Carlos Salgueiro  
Origen: Lugo  
Edad: 66  
Actividad y vínculo: Botero. Sin familiar en la profesión  
Años de servicio: Desde 1961 a 2000: jubilado



Nombre: Abelino López  
Origen: Portugalete  
Edad: 69  
Actividad y vínculo: Usuario  
Años de servicio: -----



Nombre: José Ruiz  
Origen: Mungía  
Edad: 55  
Actividad y vínculo: Mecánico  
Años de servicio: 11

### **Boteros de Erandio**



Nombre: Oscar Suárez Gutiérrez  
Origen: Erandio  
Edad: 37  
Actividad y vínculo: Botero. Hijo de botero  
Años de servicio: 14

### **Carpintero de ribera**



Nombre: José Astondoa (Santi)  
Origen: Portugalete  
Edad: 75  
Actividad y vínculo: Carpintero de ribera  
Hijo de carpintero de ribera y padre de constructores  
navales. Astilleros Astondoa  
Años de servicio: Desde los 13 años hasta 2001

