

El paisaje marítimo como patrimonio urbano, estético-artístico y cultural en Bilbao

Elementos de conservación y transformación en el área metropolitana

The maritime landscape as urban, aesthetic-artistic and cultural heritage in Bilbao:

Elements of conservation and transformation in the metropolitan area

Vivas Ziarrusta, Isusko⁽¹⁾; Lekerikabeaskoa Gaztañaga, Amaia⁽²⁾

1. Universidad del País Vasco (UPV/EHU), Departamento de Escultura, Facultad de Bellas Artes, Estado español, isusko.vivas@ehu.eus.

2. Universidad del País Vasco (UPV/EHU), Departamento de Escultura, Facultad de Bellas Artes, Estado español, amaia.lekerikabeaskoa@ehu.eus.

Resumen

Este artículo trabaja la vertiente específica de una investigación más amplia en el tiempo y extensa en el espacio. El objetivo de la aportación pretende descubrir e identificar los elementos de conservación y/o transformación urbana y metropolitana en el territorio fluvial de la Ría y Abra de Bilbao. Desde la zona minera hasta el puerto, advertimos las mutaciones de la fisonomía del paisaje, en un ámbito regido por la desindustrialización y remodelaciones urbanísticas de valor añadido y sistemas generales: comunicaciones, transportes, áreas comerciales. Estos procesos inciden en las dimensiones de identidad e imaginarios simbólicos reflejados en la cultura-material: monumentos, mobiliario urbano, hitos característicos señalizadores, etc. La metodología recorre el marco de los estudios vinculados a la *maritimidad*¹ en su perspectiva estético-artística y cultural, con enfoques problematizados por la arquitectura y la antropología bajo una mirada interdisciplinar, transversal e integradora. De fondo, la idea de patrimonio enraizado en contextos históricos de alteración física/simbólica de la ciudad. Parámetros necesarios para que, finalmente, los entornos citados puedan ser interpretados críticamente.

Palabras clave: Abra-Bilbao, ciudad-puerto, paisaje, patrimonio, zona urbano-marítima

Abstract

This scientific article works the specific aspect of a more extensive research in time and extensive in space. The purpose of the contribution is to discover and identify the elements of conservation and/or urban and metropolitan transformation in the fluvial territory of the *Ría* and *Abra* of Bilbao. From the mining area to the port, we notice the changes in the appearance of the landscape, in a sphere governed by de-industrialization and urban redevelopment of added value and general systems: communications, transport, commercial areas. These processes affect the identity dimensions and symbolic imaginaries reflected in the material culture: monuments, urban furniture, characteristic signaling milestones, etc. The methodology goes through the framework of studies linked to *maritimity* in its aesthetic-artistic and cultural perspective, structurally and with problematized approaches by architecture and anthropology under an interdisciplinary, transversal and integrating perspective. Which underlies the idea of heritage rooted in historical contexts of change and physical/symbolic alteration of the city. Parameters necessary so that, finally, the mentioned environments can be interpreted critically, as they are perceived at present.

Key words: *Abra*-Bilbao, port-city, landscape, heritage, urban-maritime zone

¹ El término *maritimidad* es una noción conceptual utilizada como categoría analítica en la literatura científico-académica de la antropología sociocultural, sub-disciplina de los estudios marítimos. Traducida a menudo de la voz francófona *maritimité* y recogida por el inglés *maritimity*, en nuestro contexto ha sido introducida en trabajos como los de Juan Antonio Rubio-Ardanz (1994, 2014).

“La efusión de interpretaciones del arte envenena hoy nuestras sensibilidades, tanto como los gases de los automóviles y de la industria pesada enrarecen la atmósfera urbana”.

Susan Sontag (s/l.: 30)

Nos sumergimos en el paisaje como patrimonio, su estudio como disciplina poliédrica y polifacética, su percepción como análisis sociocultural y su imagen como historia/s acumulada/s. Esta frase inicial de cierta contundencia consciente, nos proporciona una de las primeras aproximaciones al concepto de paisaje en un entorno concreto, bañado por el mar y las aguas de una Ría de mareas en su estuario de confluencia. Emerge así como categoría dinámica al perfilar un constructo cultural de gran vigencia, el cual evoluciona temporalmente en paralelo al desarrollo humano de sus nichos territoriales-vitales, con densos cambios que deparan un elevado índice de mutabilidad.

La complejidad global de ese territorio-paisaje devenido patrimonio cultural, fecundado en nuestro caso por la dorsal estructuradora de la Ría en su desembocadura del Abra, dista de poder descubrirse y entenderse desde unas posiciones fijas asociadas a perspectivas disciplinares específicas (historia, geografía, ordenación del territorio, economía...) y sus elucubraciones teórico-metodológicas. Por lo tanto, estimamos necesaria una mirada transversal –e interdisciplinar– que profundice en los fundamentos estructurales de su existencia. Con el objetivo de poder alumbrar la apertura radical hacia trazabilidades que en el espacio-tiempo han contribuido a que los entornos referidos aparezcan ante nuestros ojos críticamente, tal como los vemos en la actualidad.

Tal vez en un grado similar o incluso mayor si cabe que la sucesión de los propios acontecimientos históricos, sabemos que las maneras de percibir, describir, recopilar intencionadamente y estudiar dichos acontecimientos, contribuye a la formulación y reformulación de conceptualizaciones sobre los mismos. Resulta esclarecedor, por consiguiente, el ángulo u óptica de enfoque en unos escenarios sobre los cuales han recaído infinidad de estrategias direccionales, con un empeño que en nuestro contexto se aproxima al análisis del territorio desde parámetros más bien estéticos y simbólico-culturales, en el seno de los cuales es preciso hacerse eco de las aportaciones valiosas de otras disciplinas ya mentadas en el párrafo anterior, como la historia y/o la geografía.

Se apela a un análisis simbólico en base a la construcción y configuración de los frentes –bordes– de agua entre la ciudad y el mar. Espacios de límites concisos/difusos, donde se concitan numerosos planos/capas socioculturales a la vez que iconográficas, estéticas y de cultura material-patrimonial de identidad local e inclusive universal –global–, con repertorios de ‘objetos/artefactos’ mueble e inmueble que recalcan como testigos ‘parlantes’ de un contundente ‘paisaje etnográfico’. Ello sin olvidar que a menudo “el paisaje, es, por lo tanto, un medio mediante el cual transmitir una imagen unificada de la ciudad, que excluye problemas sociales, que esconde desigualdades” (González, 2000: 497). Unificación que en alguna ocasión como la mentada en Bilbao, mediando un ‘hito’ terciador como puede ser un único edificio-emblema, “es capaz de simbolizar todo un proceso” (González, 2000: 5000).

Se señalan varias líneas de abordaje muy porosas, a saber: la ‘fábrica de imaginarios’ como ‘banco de ideas’ con la subyacente asunción/asimilación o no, por parte institucional (abarcando desde las instancias administrativas hasta las sociales, empresariales, culturales, etc.). Lo que se une indefectiblemente a los ecos de la relación e interacción entre patrimonio e identidad en pos de la transformación, sustitución y re-inención de las ya nuevas identidades regentes. Los efectos tremendamente emancipadores de la industrialización y su consabida desindustrialización o movimiento contrario, debido al inciso de las novaciones tecnológicas que permutan viejos códigos por otros neófitos, tanto en el urbanismo como en la concepción propia del patrimonio y su conservación, además de las extrapolaciones socioculturales. Establecimiento de otros imaginarios que nunca vienen sin su trasfondo tangencial o colateral conflictivo de ‘identidades’ manifiestas/reverberadas. Hecho que abarca unos vastos ‘territorios’ de mediación y de gobernanza a raíz de las nuevas ‘industrias’ (culturales...). Directa o indirectamente asociadas al mar, a la navegación y al transporte, tanto como a la resignificación de límites urbano-marítimos con objetos susceptibles de ‘ser patrimonio’.

1. LA ENSENADA FLUVIAL DEL ABRA: CUALIDADES PAISAJÍSTICAS, ENTRAMADOS SOCIOCULTURALES. PUERTO Y FRENTE DE AGUA

“La identidad del lugar no solo ha sido transformada por las nuevas construcciones y actividades que se implantan sino también por la misma transformación topográfica del lugar. El diseño [...] explota la capacidad del paisaje como elemento generador de identidad [y] el agua se hace vector de identificación de los espacios resultantes. [...] El waterfront de Bilbao es un caso paradigmático de estos procesos”.

Marta González, Jorge Cabrera (2016: 29-31)

La gran industrialización bilbaína recuperada en nuestra época por cuantiosos materiales académicos y profesionales, con documentos meritorios casi a modo de tratados acerca del entramado sociocultural, urbanístico y económico acontecido en las orillas de la Ría, es obvio que ha creado y legado imaginarios de su presencia. Ello después de haber completado un ciclo de despegue, auge y debilitamiento a lo largo de siglo y medio de recorrido. Tanto a modo palpable como simbólico, se han acumulado sedimentos profundos y más epidérmicos. Mantos de manifestaciones en el territorio que cada época ha añadido pero no borrado del todo sus precedentes, en un cúmulo-palimpsesto que permite reescrituras pero no, en cambio, la absoluta desaparición de lo anterior. Referencias lejanas y difusas, no por ello totalmente perdidas, permiten extraer reminiscencias de pasados recónditos más allá del apego comercial y mercantil de la Ría. Todo ello anterior a la revolución de la minería y la siderurgia en modernidad, que junto con la instauración paulatina del vapor en la navegación marítima, precipitaron el fervor extractivo, transformador y transaccional (exportador-importador) de las materias primas vinculadas al monocultivo del hierro en Bilbao.

Todo lo aludido testimonia una ‘foto instantánea’ –no fija sino cambiante– que en el momento de su consolidación ya ha permutado hacia otra situación más tardía, como

sería por ejemplo la intensa ocupación de los márgenes durante las décadas del desarrollismo e incremento del ‘estrés fabril-febril’ que conjuntamente con el auge del tráfico portuario, aupó a Bilbao a uno de los primeros puestos nacionales e internacionales. A la par, el elevado abigarramiento urbano-demográfico imperativo y sorprendente, casi hasta su extenuación y/o estrangulamiento, anunciaría una esclerosis aún imperceptible pero que arreciaría en los últimos decenios del siglo XX. Las crisis más o menos encadenadas a partir de los años 1980 y lustros subsiguientes: con el declive industrial del tejido industrial, supusieron una apuesta política y gubernamental decidida –tanto autonómica como estatal– por el recambio de usos en pos de un área metropolitana urbanísticamente remodelada y ‘regenerada’. Con una lógica económica que trascendía sin excesiva contemplación de las industrias pesadas a las industrias culturales, a medida que el capitalismo de producción y de consumo se convertía en capitalismo virtual de ficción. Obviamente, ello redundó/ha redundado en la afección de los imaginarios de forma intrusiva, constatando un afán por su incidencia restauradora en el plano sociocultural. Desde la pertinaz ruptura económica-industrial a la cultural-ociosa que sigue siendo económico-especulativa, se pone el acento en otro tipo de desarrollo urbano-turístico de ‘eventos’ con algunas cautelas, aprovechando las oportunidades de los flujos permanentes de relación/interacción entre ciudad-puerto.

Resultado de ello, se produce en la ensenada del Abra la escenificación de un recorrido y/o itinerario peculiar pasado-presente por asimilación de unas narrativas en el seno de las cuales los rastros y vestigios –huellas del pasado– interpretan la historia reciente. Se generan así unos ‘mapas de historias’ no solo como herramientas de comunicación cartográfica y geográfica², sino histórica y de factor estético, fusionando diversas tipologías de análisis como foco hacia el territorio proclive de reacciones múltiples.

La riqueza arquitectónica-paisajística que perdura es instigada como refrendo para la potenciación de un ámbito fluvial-marítimo que ha acusado sobremanera la desindustrialización y cierta depauperación, si bien atemperada y sustituida por infraestructuras y equipamientos renovados. El Puente Transbordador de Bizkaia entre Portugalete y Las Arenas inaugurado en 1893 (primogénito en su estilo y único que mantiene la función de conectividad real), como emblema y gran ‘puerta’ del Abra, mantiene su vigor tras una serie de restauraciones discutibles persistiendo el aroma de un instante finisecular en otro (los cien años transcurridos entre el intersticio de los siglos XIX-XX y XX-XXI respectivamente). Memoria a la cual apelan las placas cerámicas instaladas en los muelles entre Las Arenas y Neguri, que contienen leyendas, dibujos y gráficos sobre las villas, casonas y palacios que jalonaban la bahía en esa margen derecha. Homenajes a ilustres personalidades como el arquitecto Evaristo Churruga –promotor y diseñador del Muelle de Hierro que en Portugalete modificó y posibilitó la hábil mejora de la navegación de la Ría encauzando su barra– así como

² A modo de ‘cartas’ marinas o ‘cartas’ terrestres que codifican datos y sintetizan el hábitat en sucesión de imágenes más o menos técnicas/artísticas, en cualquier caso funcionales, así como modelizaciones abstractas a varios niveles de comprensión interpretativa.

reflejos de situaciones anteriores cuando el destino del Abra bilbaína aún se debatía entre el comercio, la industria y los baños de mar, con un afán más notorio hacia el turismo de prestigio, burgués y aristocrático (Fig. 1). En la aludida metáfora del palimpsesto, en cualquier caso, se atisba más netamente el ‘milhojas’ que acumula capas de memorias superpuestas, pero que sin desaparecer del todo pueden intentar ser tachadas. Permiten así identificar y ‘leer’ en ocasiones aquello que subyace, a veces inmiscuido en repertorios de efervescencias estético-artísticas.

En una escala más amplia, ha sido igualmente estudiado el fenómeno de los *waterfronts* portuarios y urbanos como categoría analítica importante³, con especial relevancia en los últimos decenios a partir de nuevas tretas y demandas económico-funcionales y cambios de logística portuaria internacional. Permutando estos en espacios de oportunidad, centralidad y singularidad para las ciudades, sujetos a procesos complejos de tensiones-distensiones político-sociales⁴. Si parafraseamos a Manuel Herce (2015), cuando los accesos congestionados a puertos interiores con una serie de angosturas para las maniobras (como podía constituir el caso de Bilbao) comienzan a quedar en desuso y los asentamientos portuarios –a lo largo de la Ría– se retiran hacia zonas del exterior, potenciado diferentes tipos y medios de accesos y transporte, reverberan las vegas fluviales desocupadas por el abandono. Son estas las áreas de oportunidad para las experiencias de rehabilitación urbanística, naciendo así una ‘era’ caracterizada en las densas y ‘viejas’ ciudades portuarias por la ‘nueva’ revitalización de *waterfronts*. Realizaciones concretas plasmadas en la fisicidad y la estética del territorio que perseguían mejoras urbanísticas y socioeconómicas de importante calado. Empero, es un hecho indudable que en las ciudades reconstruidas sobre las trazas de su pasado, debido al potencial de estos ámbitos fluviales-marítimos de gran versatilidad, destaca la inquietud por mantener sus valores culturales y de identidad⁵.

En una línea un tanto divergente, autores/as como Altuna y García (2016), conciben el frente de agua o *waterfront* habitualmente heredado, excesivamente rígido para adaptarse a condiciones contemporáneas de suma transitoriedad. Bienes como la arquitectura y el urbanismo destinados a soportar las cargas de la temporalidad dilatada, precisan una adaptabilidad a la inestabilidad del ‘presente fluido’. Lo cual sucede a fin de poder fijar óptimamente elementos que cualifican los espacios y sus formas aparentemente más ‘líquidas’ de habitarlos.

³ En las últimas décadas y entre otros, de los/as autores/as que se citan: Altuna y García (2016), Casariego (1996), Diedrich (2010), Hein (2014/2011), Mann (1988), Meyer (1999), Viar y Sangalli (2016).

⁴ “Cambios recientes en el modelo industrial y logística portuaria han favorecido la recuperación de esos espacios para la ciudadanía. Esta recuperación y las intervenciones urbanas que la posibilitan ha puesto de relevancia la importancia de la identidad del lugar, su mantenimiento y transformación para la configuración de nuevos espacios” (González, Cabrera, 2016: 29).

⁵ “En el año 2000, en el contexto de la ‘Global Conference on the Urban Future’ celebrada en Berlín, se aprobaron los 10 Principios para el Desarrollo Sostenible de los ‘*Waterfronts*’ urbanos. El tercero de estos principios propone Respetar la identidad del lugar: El patrimonio colectivo, configurado por objetos, paisaje y naturaleza, deberá ser utilizado como punto de referencia para dar carácter y significado a las operaciones de recuperación de los *waterfronts*. Se reconoce así la importancia de preservar el pasado industrial para una recuperación de esos espacios. Así mismo, los principios 7 (Participación pública como elemento de sostenibilidad) y 8 (La recuperación de los *waterfronts* son proyectos a largo plazo) enfatizan los aspectos sociales y de sostenibilidad [...] por encima de los económicos” (González, Cabrera, 2016: 30).



Fig. 1. Panorámica del Puente de Bizkaia y Abra de Bilbao, tramo Las Arenas-Neguri. Paneles informativos sobre grandes villas y palacios de la margen derecha. Inscripción en honor a E. Churruga y dibujo en el que se observa una caseta de baños que proporciona imagen gráfica de ciertos usos anteriores del entorno de la bahía, previa industrialización masiva del puerto (imágenes de Isusko Vivas y Amaia Lekerikabeaskoa).

Los frentes de agua se han ido representando como lugares de privilegio a la hora de buscar un diferencial competitivo para insertar las ciudades en mercados mundializados.

Territorios a menudo de ‘disputa’ en la consecución de imágenes atractivas que posicionen la ciudad en la globalización, de manera que esa ‘obligada’ competitividad – más que competencia– a favor de asumir los retos de la globalización, pasa por la mercantilización de la misma, en unos ‘escenarios para el goce’ orientados hacia lo fastuoso del espectáculo arquitectónico-urbano ‘milagroso’ y pleno de sobresaturación.

Con la finalidad de circunvalar este primer apartado, para Viar y Sangalli (2016) es posible definir sendos tipos de ciudades fluviales-marítimas o ‘ciudades-agua’: léase ciudades-río y ciudades-mar, dado que en el agua se encuentra “el origen de las civilizaciones y las ciudades. [...] Las ciudades habitualmente se relacionan con el agua, junto al mar [y] Bilbao está entre ambas; es ciudad río y es ciudad mar. Es una ciudad río junto al Nervión y una ciudad mar en su extensión hacia el Abra” (Viar, Sangalli, 2016: 19). De hecho, el río –la arteria-Ría– y el frente marítimo significan lo opuesto al férreo ‘límite cercado’ de la ciudad como acotamiento, muralla y recinto, aislamiento. “El agua es ilimitada, infinita, continua, abierta. Sin embargo el agua también abraza lo intocable, lo que no puede ser hollado. La ciudad río se cierra al fluir de la corriente. Se cierra sobre sí misma, se enrosca al agua. La ciudad mar se abre al golpeo de las olas, al ritmo de las mareas, a la línea infinita del horizonte”. Entre el horizonte y su quiebro por los perfiles-frontera de la urbe, “la ciudad mar se amuralla frente al agua. La ciudad río atrinchera el agua y traza puentes”; las dos ‘colonizan’ las aguas (Viar, Sangalli, 2016: 20). Muralla y trincheras remiten, en todo caso, a imágenes de ‘acuartelamiento’ vertical, además de encauzamiento y abrigo frente a tempestades naturales y/o artificiosas. Ante ello reluce, por el contrario, la horizontalidad del concepto ‘lámina de agua’. La cual, acaso más claramente que otras terminologías, subraya la cualidad de ‘plaza de agua’.

2. LEGADO URBANO-PORTUARIO DEL SIGLO XX PARA EL SIGLO XXI: RECAMBIO Y SALVAGUARDA. PARAJES EN ACCIÓN ANTRÓPICA

“Bajo el concepto de ‘Estéticas Aplicadas’, Oteiza se diferenciará de otros artistas al defender que no debe añadirse más obras de arte a la ciudad, sino que el modo óptimo de integración arte-arquitectura pasaría por la aplicación directa del saber del arte en la propia construcción arquitectónica y el urbanismo. Lo que este saber específico procura no es una función ornamental de los espacios mediante yuxtaposición de obras de arte añadidas a la arquitectura”.

Ana Arnaiz, Xabier Laka, Iskandar Rementeria (2016: 45)

Bilbao es una ciudad metrópoli de escala intermedia en profundo cambio y desarrollo, amparada por estrategias culturales y publicitarias que no dudan en trastocar sus signos más intrínsecos. De hecho, gran parte de la reconversión que ha conllevado operar en el territorio póstumo de la industrialización, se ha ido concentrando en infraestructuras estratégicas del área metropolitana: puerto, aeropuerto, mejora de ferrocarriles y redes viarias como la reciente ‘Supersur’. La remodelación de los equipamientos singulares se ha concentrado básicamente en el centro de la ciudad de Bilbao (Museo Guggenheim Bilbao, Palacio Euskalduna de la Música y los Congresos, Alhóndiga –*Azkuna Zentroa*)

salvo el *Bilbao Exhibition Center* (Feria de Muestras)⁶ de Barakaldo. Lo que a grandes rasgos ha supuesto un desarrollo urbanístico aparentemente sin ‘invadir’ otros territorios y privilegiando suelos desocupados, aunque en una especie de corriente o fuerza centrípeta desde dentro hacia fuera, en los mejores terrenos fluviales metropolitanos:

Recapitamos aquí que ni tan siquiera los símbolos ancestrales sustentados en la iglesia de San Antón junto al puente histórico se libran de su particular sustitución ‘postmoderna’, con el Guggenheim al lado de otro puente –esta vez el de La Salve– y el neo-monumento ‘Puppy’ de Jeff Koons suplantando la pareja de lobos heráldicos. La imagen del escudo de Bilbao presenta en su ‘campo’ un templo junto al puente, bajo el cual fluye un río coloreado de ‘azur’⁷ que significa los elementos de arquitectura y de urbanismo, vía que se une con el poder religioso en una ‘imagen reconocible para la colectividad’. El puente alude a la necesidad de conexión y refleja la historia de la urbanización (el primer puente de Bilbao durante largos siglos en la ciudad primitiva), a lo que se suma una dificultad topográfica y una senda ‘de paso’ y de contacto, de relación y de encuentro con otros territorios. También las rutas para las peregrinaciones –la vieja Vía Apia a su paso por Bilbao–, las mercaderías y las transacciones comerciales. Los lobos del ‘cielo vacío’ remiten al reinado de lo mítico que un día se recuperó de las mitologías vizcaínas más características y recónditas.

El símil en el ‘traspaso de imagen’ de la heráldica bilbaína se contrapone con los brillos y destellos del titanio en la arquitectura del Guggenheim. Siempre único pero siempre cambiante y diferente, compitiendo eternamente con la imagen de marca de otras ciudades. Arquitectura ‘ensimismal’ y simbólica para el culto postmoderno a la individualidad del artista que se afana en la representación del semblante de un ‘nuevo orden mundial’, más ventajoso para algunos y mucho más perjudicial para la mayoría. Mientras tanto, el puente preludia la ciudad de la comunicación y la circunvalación a escala del vehículo. Para completar el mapa y el ‘marco’ generado, el susodicho “Puppy” interfiere en el imaginario como el mito ‘perverso’ de la tardo-modernidad; la imagen-símbolo ‘amigable’ (‘guardián’ de la ‘caseta-museo’ y ‘mascota de Bilbao’ para la escritora Carmen Torres). En la certera reflexión de los investigadores Ana Arnaiz, Javier Elorriaga, Xabier Laka y Javier Moreno (1998 y trabajos sucesivos), en el pueblo vasco significa la separación de la religión y del mito como ‘pensamiento mágico’. A la postre, durante los días de cambio de flores que suelen coincidir con las estaciones climáticas, se aprecia la desnudez de dicho ‘monumento’. No es, sin embargo, una desnudez inocente sino todo un magnífico conglomerado de tinglados, andamios y celosías metálicas que insospechadamente lo convierten en ‘monumento’ efímero y no deseado al pasado industrial de Bilbao (Fig. 2), rememorando como imagen viva y de

⁶ Servicios específicos y dotacionales de la ciudad. Junto a las sedes empresariales, universitarias, capacidad hotelera y restauración, añadidos los centros de transportes y comunicaciones, conforman el *hall* de entrada (Ruiz de Olabuenaga, 2000) a la ciudad. Adquiere así la capitalidad metropolitana, donde la configuración de la red multifuncional de transportes juega un papel relevante.

⁷ Denominación de los colores heráldicos.

masas aquella otra memoria casi difunta y silenciosa de las abigarradas estructuras industriales que jalonaban la Ría bilbaína.



Fig. 2. Museo Guggenheim Bilbao en su 'abrazo' con el puente de La Salve y "Puppy" del artista contemporáneo J. Koons que preside el atrio exterior de utilidad pública (imágenes de Isusko Vivas y Amaia Lekerikabeaskoa).

2. 1. Fricciones entre urbanismo-arquitectura en la urbe y sus apéndices

Las interferencias nunca bien dirimidas con disensos tensionados entre la arquitectura y el urbanismo se remontarían, por así decirlo, hasta tiempos muy lejanos y caminarían conjuntamente con el transcurso paralelo de ambas disciplinas. Por un lado tendríamos la ciudad para ser habitada, vivida. Por otro la ciudad para ser vista, visitada, o la ciudad que ha de ser firmemente emblemática y monumental para el ejercicio de un dominio real y simbólico con la autoridad de las clases poderosas o, en su defecto, las instituciones y/o administraciones sustitutivas. Inercias que, de hecho o de derecho, mantienen su vigencia más absoluta en los panoramas urbanos de la modernidad tardía.

Una de las transformaciones más radicales de las que podemos dar constancia en las ciudades occidentales de índole europeo, a nivel arquitectónico y de planeamiento urbano, defendemos que se desarrolló durante la modernidad con el auge de las preocupaciones higienistas de salubridad. Habría que especificar cómo, cuándo y en qué condiciones sociopolíticas precisas pero, en general, muchas ciudades se expandieron por necesidades de crecimiento, escasez de espacio para la cohabitación y empeoramiento del medio ambiente urbano. Conquistaron territorios contiguos, a poder ser llanos, con un afán de urbanizar sin parangón hasta entonces. La emancipación al otro lado de las murallas, al territorio extramuros o la ‘tierra llana’ (Bilbao es un ejemplo de ello), exenta del fuero de capitalidad, siempre ha sido acogida por la ciudadanía con iguales dosis de incertidumbre que de ilusión, hasta tal punto que artistas, literatos y compositores han dedicado obras al derribo de los muros.

El nuevo París del prefecto Haussmann sería probablemente, con el soplo de recios aires imperiales, una de las respuestas expansionistas más notables y rompedoras sobre todo en lo que respecta a la destrucción de la ciudad antigua y creación de una nueva urbe, pronto reconvertida en metrópoli. Las hazañas napoleónicas allanarían la senda para la importación de modelos e invención de importantes respuestas a problemas urbanísticos como la teoría de los ensanches perfilada por Ildefonso Cerdà a mediados del siglo XIX, para dar cabida al ‘eixample’ barcelonés. A partir de esas fechas e incluso antes, otras muchas ciudades de rango intermedio o menor, pero ávidas de renovación urbana, fueron acometiendo éstas con más o menos dificultad. Entre otros muchos ejemplos, en esa tesitura se encontró Bilbao al finalizar la última revuelta carlista de 1876.

Desde nuestra vertiente, traer a colación el caso de Bilbao sirve para ejemplificar algunas de esas tensiones entre la arquitectura y el urbanismo que queremos mostrar, máxime cuando Bilbao se encuentra en las últimas décadas afrontando unos retos de remodelación postindustrial casi tan cruciales como aquel modesto pero modélico ensanche de Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer que ha cumplido 140 años en 2016. Es necesario recordar que en la filosofía de los ensanches tal y como los conocemos, subyace una homogeneidad constructiva subyugada a la forma trazada que se va colmatando durante muchos años de edificación. La malla diseñada hila un tejido urbano con unas texturas capaces de evolucionar en sintonía con lo anterior, si bien

existen puntos concretos remarcados con arquitecturas relevantes, coincidiendo con plazas públicas, ejes conectores y espacios singulares que dan identidad a la ciudad.

Así podemos calificar a las puertas monumentales, los arcos triunfales u elementos que designan el paso y la entrada/salida simbólica una vez disueltas las murallas. Siguiendo con el ejemplo parisino, no sucedería lo mismo con la urbanización de *La Défense*, donde es el propio hito arquitectónico el que organiza y da contenido al resto del enclave infestado de equipamientos turísticos. Regresando a Bilbao, la villa ha asimilado, conscientemente, un repertorio de iconografías arquitectónicas grandilocuentes como panorama expositivo de una arquitectura internacional que prioriza el emblema sobre el trazado. Sabiendo que ocasionalmente incluso se ha distorsionado el Plan General de Ordenación Urbana para adecuar las arquitecturas-símbolo, una de las últimas actuaciones que se ha caracterizado por la controversia, se defendía como puerta o prólogo del ensanche: dos torres gemelas (Fig. 3) encargadas al arquitecto japonés Arata Isozaki. Bien al contrario, más que reconocer una obligada deferencia y respeto por un acontecimiento histórico de primer orden como el ensanche, muchas de esas arquitecturas compiten entre sí, tensionando sobremanera las relaciones con las escalas, las alturas y las proporciones de la ciudad, antaño bien planificada.

Si hace un instante reparábamos en el ensanche ilustrado como reinención de la racionalidad clásica, la ciudad deslumbrante postmoderna parece haber vuelto – salvando las distancias – a ciertos parámetros de la edad media donde el templo, el alcázar y el palacio mantenían a su abrigo la ciudad condimentada con la representación del poder Real, militar y religioso. Con las actuales catedrales corporativas en prominentes torreones y castillos institucionales, entrevemos una ciudad futura con el espacio público cada vez más patrocinado-patrimonial en la que, el entramado urbano necesariamente preeminente se relega a los nuevos barrios y ensanches periféricos donde se amontona la vivienda de protección oficial. Y es que “no es suficiente promover viviendas ‘sociales’, ya que puede ser una forma de fabricar áreas de marginalidad. Hay que hacerlas integradas en el tejido urbano, accesibles y visibles [...], en conjuntos o áreas diversas socialmente, con actividades que generen ocupación y servicios” (Borja, 2001) en entornos de calidad. No sin antes renunciar a la parafernalia de corrección aseverando que “las obras de estos y otros arquitectos están ensambladas con las de los arquitectos bilbaínos y vascos que hicieron ciudad durante el siglo XX” (Rodríguez, 2006: 9). Lo cual tiene su impronta en la ciudad que atesora una doble transformación: convertirla en marca y/o en cúmulo de valores y fascinaciones.

El espacio vuelto patrimonio por mediación del patrocinio patente que decimos, discurre bajo nuestros pies cuando nos introducimos en lugares que en realidad desconocemos a quién pertenecen. Plazas surgidas o renovadas frente a museos o edificios de distintos organismos dan lugar a tensiones cuando en sus fronteras no se distingue si recorremos espacios públicos comunes o estamos pisando un suelo privado, y por consiguiente sujeto a limitaciones. De un modo parejo, podemos sentirnos sometidos a códigos de

identidad alterados en los lugares de memoria, evocación e historia, soportando tensiones en el espacio público característico de la ciudad y lo urbano por excelencia.



Fig. 3. Plaza del ensanche de Bilbao con fuente ornamental, elemento decorativo y simbólico de los ensanches decimonónicos que persiste o se repone en el siglo XXI. Torres de "Isozaki Atea" como 'puerta' hacia el primer ensanche en las inmediaciones de Albia-Abando (imágenes de Isusko Vivas y Amaia Lekerikabeascoa).

2. 2. Cuando el paisaje se marchita: recuperación de enclaves minero-industriales

La evidencia de la explotación siderometalúrgica que en las orillas de la Ría de Bilbao tuvo su cénit y vigencia extrema durante 150 años entre el interludio de los siglos XIX y XX, ha dejado innumerables casos en los que fijarse. Detener la mirada más o menos penetrante para sintonizar con la ‘angustia’ de esos ‘paisajes póstumos’ que conformaron la dorsal de hierro desde Bilbao hasta la desembocadura de la Ría en el Abra. Ahí se forjó la decantación sociocultural entre las márgenes derecha e izquierda que aludíamos en el apartado segundo⁸. Lo que igualmente conllevó una destilación estética estructural de las formas espaciales altamente antrópicas.

Sin entrar ahora de lleno en las razones y oportunidades de la industrialización casi totalizadora en Bilbao, los antecedentes minero-metalúrgicos fueron decisivos así como las ventajas de la comunicación marítima y la importancia del Abra, en una época en que los pueblos y comunidades marítimas dejaron de ser pescadoras (casi radicalmente) para convertirse en netamente industriales. Condición decisiva para el acarreo del mineral desde los Montes de Hierro y su embarque destinado a la exportación mercantil.

Fruto de siglo y medio de expoliación minera fueron, por ejemplo, las alteraciones fundamentales de los territorios de extracción en todo el entorno comprendido entre los límites de Santurtzi y las comarcas encartadas. De hecho, “en todos los pueblos es manifiesta la influencia del ambiente fluvial. Además de la explotación minera, las posibilidades de la ría como vía de navegación y su puerto constituían desde antiguo una fuente de actividad industrial y comercial que se adentrará desde la costa a lo largo de los 14 kilómetros navegables” (Rubio-Ardanaz, 2010: 107). Se descubren terrenos contaminados a la vera de la Ría y también agujereados por el intensivo laboreo y sus técnicas, procedimientos cada vez más tecnológicos que rastrearon y socavaron hasta la extrema-unción los ricos suelos férricos. Veta que desde Ortuella y Gallarta pasando por el valle de Trapagaran y los altos asentamientos de La Arboleda (Fig. 4) llega a las inmediaciones de Somorrostro (lugar de minas incluso prehistóricas).

Paisajes recónditos que sucumbieron al ‘vaciamiento’ material y estético cuyas consecuencias han perdurado hasta la actualidad. Terrenos marchitos cubiertos otra vez de una vegetación sobre todo herbosa y arbustiva dejan entrever sus ‘terrazas férricas’. Esto es, una suerte de ‘escaleras’ artificiosas otrora producidas por las excavaciones de hondo calado que han sido notablemente ‘engullidas’ por la foresta, ayudada por una climatología templada, generosa con la humedad y los índices pluviométricos. Procesos de ‘regeneración’ entrecomillada se han sucedido así en lugares arruinados por la actividad extractiva y convertidos –acaso recuperados– en parques y ‘pulmones verdes’

⁸ “El río Nervión, elemento hidrográfico más importante, atraviesa la comarca en dirección noroeste, separándola en dos ‘márgenes’. La Margen Izquierda o *Ezkerraldea* [...] ha sido un núcleo minero de gran actividad, [...] constituyendo una región donde en muchos de sus lugares apenas se distingue entre el espacio propiamente fabril y el residencial [con] alto índice de concentración. [...] Históricamente, la cohesión de grupo descansaba en la actividad marítima y pesquera, pero se ha mantenido a pesar de la marginalización relativa de ésta” (Rubio-Ardanaz, 2010: 110-111, 117, 119). En la margen derecha, por contra, debido a problemas de tamaño, espacio y calado de los puertos, la pesca desapareció mucho antes.

del área metropolitana en los que sus transeúntes han dejado, aparentemente, de sustentar unas dignidades e identidades concretas de clase (minera, industrial, obrera).



Fig. 4. Alteración del paisaje en lugares mineros, La Arboleda. Equipamientos abandonados, lagos artificiales creados por la rotura del manto freático y regeneración más o menos espontánea/dirigida del ámbito geográfico mediante parques metropolitanos lúdico-recreativos (imágenes de Isusko Vivas y Amaia Lekerikabeasko).

En contraste o contrapartida a estos paisajes ‘tallados’ cuyas trazas reales y metafóricas han discurrido desde las laderas montañosas hasta la playa, al son de las estrategias de transporte de las materias primas (con ejemplos elocuentes en Pobeña, Kobaron, etc.), los ámbitos más desindustrializados de la Ría bilbaína han estado sujetos a promociones aún más sustanciosas de remodelación. Recambio de usos y ante todo de imagen cuyo resultado ha reverberado, de modo similar, en el crecimiento acentuado e inclusive acelerado de parques y jardines, arbolados sobre cemento y paseos de borde ribereño. Ribeteados de restos a modo de residuos para la nostalgia (cargaderos de mineral restaurados, grúas conservadas o reinventadas en formato de lámparas urbanas), con docenas de elementos constructivos nonatos (Fig. 5) y ‘esculturas’ ornamentales.



Fig. 5. Cargadero de mineral en ruinas de la Compañía *Orconera Iron Ore*, Ría de Bilbao. Pobeña y Kobaron, esqueleto de viejas estructuras industriales de cemento (imágenes de Isusko Vivas y Amaia Lekerikabeaskoa).

Uno de esos lugares vacíos y decrepitos por la retirada, más o menos precipitada, de las infraestructuras industriales, se encontraba en las inmediaciones de Barakaldo, localidad de gran intensidad fabril azotada por el yugo de la contaminación/saturación y por las demoliciones. Se genera así una especie de explanada desértica sustantivamente diferente pero cuya ubicación –y a veces denominación– coincide con algunos de los “Desiertos” conventuales que ciertas órdenes regulares establecieron en las vegas llanas de la Ría hacia la Edad Media avanzada. ‘Desiertos’ desaparecidos y después abigarrados de usinas y edificaciones, volvieron a reaparecer como tal pero de forma literal, junto a vías de comunicación circunvalares como la autovía de La Avanzada en sus confluencias hacia el puente alto de Rontegi y Santander. En ese ínterin territorial se conformó la concurrida Avenida *Megapark*. Centro comercial por antonomasia que en Bilbao ha concitado la amalgama de toda una serie de tiendas pertenecientes a cadenas internacionales. Sus nichos de negocio ofrecen desde mueblería de fácil montaje hasta aparatos electrodomésticos y tecnológicos, pasando por la indumentaria deportiva, el bricolaje, el menaje de hogar y la efímera gastronomía.

En consecuencia, un determinado territorio puede aparecer como un conglomerado de hilos de transporte (autopistas, puerto y aeropuerto), de producción (fábricas y almacenes, parques tecnológicos), de residencia (localidades y municipios pequeños reconvertidos en ciudades satélite, explotación de los suelos hasta la extenuación con la proliferación de polígonos de adosados, etc.), o de templos para el consumo. Estos últimos son quizás los que en mayor medida contribuyen a elaborar la idea de ciudades dentro de la propia ciudad, otorgando además, para su ubicación, ingentes extensiones de terreno. No es difícil hallar enormes áreas comerciales con sucesiones infinitas de megatiendas dispuestas en ambos lados de una avenida aderezada con elementos simbólicos monumentales reproduciendo, curiosamente, imágenes sucedáneas de los ensanches decimonónicos. Aun así, los *containers* herméticos para las tiendas no disponen de ornamentos adicionales salvo los mensajes publicitarios, carteles, grandes rótulos e iluminaciones seductoras. Se recrea un ambiente comparable a lo que puede suceder en Las Vegas cuando se atraviesa la ciudad por su hendidura principal que es la carretera, pero sin que casinos y hoteles tuviesen que transformarse en ‘cansinos’ monumentos de cartón piedra como simulacro de los símbolos de todas las ciudades del mundo. Aquí se prescinde de los lujosos escaparates bien iluminados que, en las calles de la ciudad nocturna, pueden constituir un claro beneficio público, aunque fuere desde el habitáculo privado y el más puro reclamo publicitario. Al igual que en Las Vegas, al pasar por los márgenes y bordes del exterior tras los ‘decorados’ de cartón-piedra, se observan los residuos que se expulsan a la trastienda (Venturi, Scott, Izenour, 1978).

En la Avenida *Megapark* de Barakaldo, un paseo peatonal sobre los aparcamientos para vehículos, compuesto por baterías de mobiliario urbano diverso y micro-arquitecturas como umbráculos o tejavanas (Fig. 6) conduce al caminante, desde un espacio aparentemente público y compartido, hacia otro exclusivamente privado. Sin ninguna

interrupción ni indicación al respecto, la táctica consiste en que el intruso penetre en la antesala de los cines y/o las áreas sociales y lúdicas de compras o esparcimiento. Lo más llamativo es que una vez en su interior, sin haberse percatado claramente de ello, es tremendamente complicado hallar la escapatoria de esos espacios confusos que atrapan al visitante. Se ve que “estos complejos comerciales implican una negación absoluta del territorio con memoria, incapaces de expresar identidades, sin marcas relacionales o históricas” (Delgado, 2010: 113). Una sucesión encadenada de eventos *festival market* que disimulan aquellas cuestiones problematizadas en el espacio público urbano.



Fig. 6. Vía principal intermedia, aparcamientos de vehículos y jardín botánico en las inmediaciones de Avenida Megapark, Barakaldo. Implantación comercial postindustrial (imágenes de Isusko Vivas y Amaia Lekerikabeascoa).

2. 3. Entre monte y borde, verde y azul: hegemonía fabril de identidad marítima

Desde la montaña o de las laderas-hábitats ferrones hasta el borde-litoral de la Ría de Bilbao y/o los puntos geográficos concretos del Abra, constituía el camino que recorría el mineral extraído y dispuesto para su embarque. Tanto en los *cantilever* de carga directamente marítima, como en los trenes mineros que lo transportaban hasta el seno de las industrias transformadoras propiamente vizcaínas. Hegemonía que como hemos apuntado, desplazó otras actividades anteriores unidas a las agropecuarias y cuya cultura material se visualizaba especial-espacialmente en innumerables elementos de los puertos tradicionales. Antes bien, los vestigios de dicha cultura material y simbólica han perdurado o se han reinventado, además de permanecer, en algunas ocasiones, tal que ecos petrificados en monumentos u otra serie de elementos en los espacios urbano-marítimos de la actualidad. A veces francamente descontextualizados y anacrónicos, nos dan cuenta de unos recuerdos y apegos difíciles de borrar por completo de los imaginarios colectivos. Así por ejemplo, el hito evocativo-simbólico de la Sardinera de Santurtzi, aparte de petrificarse en una representación conmemorativa debida al escultor Lucarini Macazaga, su imagen ha trascendido a toda clase de signos identificativos cuando no netamente publicitarios. En un empeño de recoger el testigo de la historia, aunque fuera testimonialmente, por parte de otra clase de intereses como la utilización publicitaria en toda tipología de comercios del municipio, campañas impulsadas por el Ayuntamiento o las administraciones de la localidad y emblema de fechas festivas.

Estos hipotéticos ‘logotipos afectivos del pueblo’ por definirlos de una manera significativa pero sintética, pueden proporcionar ornamento y condimento a estructuras de base sociocultural diferente a la raíz original de donde esas imágenes fueron extraídas. En otras ocasiones, acaso si las identidades tradicionales afloran más difusas o dispersas, la reinención y reactualización iconográfica puede dar lugar a la utilización de imaginarios aparentemente vinculados a aspectos marítimos y/o fluviales, incluso en comunión con ciertas mitologías ancestrales (Fig. 7) recodificadas en modernidad/postmodernidad, hasta emerger como reclamos también de tipo publicitario y socialmente atractivos.

Un caso paradigmático bastante actual ha sido lo acontecido con el ‘Sireno de Getxo’. Se trata de una fotografía (fotomontaje de considerables dimensiones: 300 x 170 cm.), de carácter publicitario y realizado por el fotógrafo argentino Marcos López, en el que un varón joven mostrando el torso desnudo es representado con el aspecto de una ‘Sirena’ tradicional (figura muy variada y casi omnipresente en las mitologías marítimas y locales). Esta vez con un guiño irónico, al parecer en alusión más o menos velada a la inmigración que llega desde América a Europa. La imagen tratada para su perdurabilidad en el exterior sobre soporte apropiado a tal efecto, se adapta al vaivén de las mareas hasta el punto de que en pleamar se observa la parte superior del efebo sin su ‘cola de sirena’, que reaparece durante la bajamar. La obra que participó en una de las muestras de *Getxophoto* (2010) fue adquirida por el consistorio y colocada en el muro

de uno de los espigones del muelle de Algorta, casi como se insertaban, salvando las distancias, algunas de las imágenes sagradas/protectoras –a veces sumergidas– en las paredes de arquitecturas portuarias⁹.



Fig. 7. Monumento a la Sardinera de Santurtzi (Lucarini) y publicidad utilizando su imagen, “Sireno de Getxo” y monolito anunciador de imágenes sagradas sumergidas, Bakio (imágenes laterales cortesía de J. A. Rubio-Ardanaz).

Por último, otra estrategia distinta es la que ha funcionado en uno de los extremos del Abra justamente al final del área metropolitana de Bilbao en el típico asentamiento de Zierbena, más distante de las vías de comunicación. Poblado de ascendencia más bien pesquera en su parte marítima y agraria en el resto de su extensión más alejada del mar, acusó igualmente la influencia minero-industrial de los siglos XIX-XX hasta que en la actualidad es un pequeño puerto de reducidas dimensiones encuadrado en pleno Superpuerto del Abra. Alberga una gran refinería como industria subsidiaria del Puerto Exterior. En contrapartida, las administraciones públicas y portuarias ofrecieron al municipio un ‘lavado de cara’ aparentemente des-contaminador con la construcción de una playa artificial (Fig. 8) ‘encarcelada’ entre muros perimetrales¹⁰, como un reducto o

⁹ Se dio la paradoja de que, esa supuesta ‘obra de arte’ contenedora de una estética más propicia de las campañas publicitarias de la conocida marca *Benetton*, fue robada de su lugar en una acción de protesta por parte de un colectivo anónimo del pueblo. Nótese que se utilizó para ello una escenografía más elaborada que la de un mero hecho vandálico aislado, de nuevo irónicamente similar a los actos de ‘secuestros’ perpetrados en otros instantes de la historia reciente, con la petición de un peculiar ‘rescate’ que consistía en la aprobación de algunas modificaciones en la planificación urbanística municipal. Al fin, el ‘Sireno de Getxo’ sería afortunadamente ‘liberado’ de su cautiverio obligado y devuelto por una persona vestida de *Olentzaro* (personaje de la mitología vasca recuperada que trae regalos a los/as niños/as durante la época navideña), en las horas nocturnas de las Navidades de 2013 y dejada en el exterior de la vivienda que el alcalde de Getxo poseía en Armintza, otra localidad costera.

¹⁰ Perspectiva que ya se venía intuyendo desde hace una década: “Zierbena se ve incluida en el plan de desarrollo del puerto comercial de Bilbao. Su medio físico cambia radicalmente. La costa colindante con el puerto está siendo rellenada y éste ha quedado dentro de un proyecto en el que supuestamente se transformará en puerto de recreo” (Rubio-Ardanaz, 2010: 135).

remanso para el asueto de los convecinos y/o turistas que se acercan por sus cualidades y buena fama culinaria.

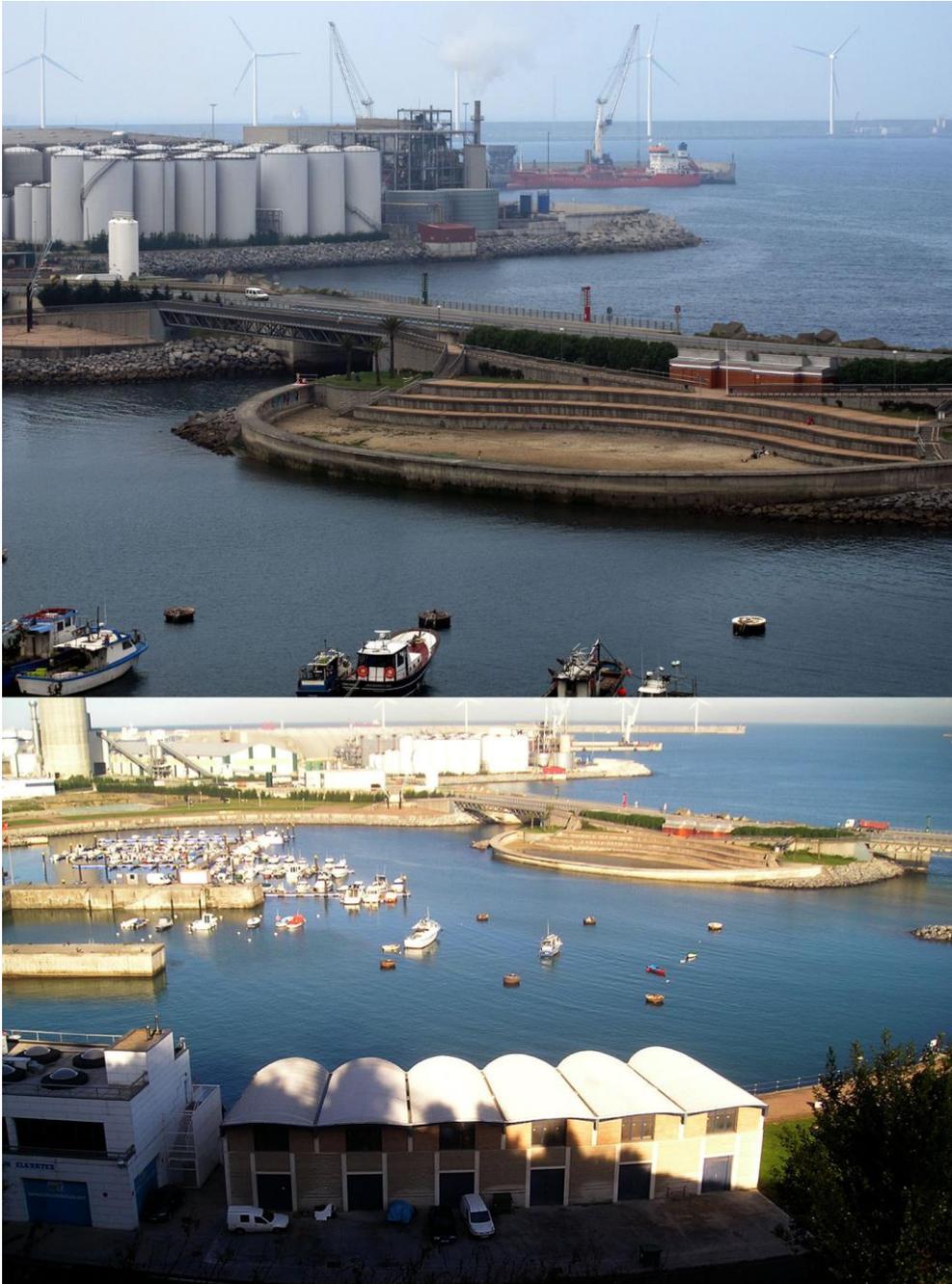


Fig. 8. Playa artificial, Zierbena y puerto con edificio de Cofradía en primer plano (cortesía de J. A. Rubio-Ardanaz).

Dicha estampa artificiosamente creada en el intersticio o breve resquicio entre su extremadamente menguada flota pesquera, la Cofradía utilizada para otros usos más deportivos, el mantenimiento de ciertas fachadas de edificios ‘autóctonos’, los espacios portuarios persistentes y el cúmulo de elementos urbanos (Fig. 9) icónicos-mobiliarios y

20

monumentales, se sostiene con mucha dificultad y decae en un primer recorrido de observación y contemplación por sus inmediaciones. Los innumerables reclamos para vecinos y visitantes se muestran en infinidad de carteles de bienvenida, paneles informativos acerca de la conformación de marismas y arenales anteriores al puerto, el paisaje litoral cercano, indicaciones de fauna y flora así como toda una sucesión de objetos patrimoniales de carácter más marítimo-industrial.



Fig. 9. Parajes variopintos de Zierbena, con elementos arquitectónicos diversos como el frontón incorporado en la pared lateral de la iglesia –ermita–, bares-restaurantes partícipes de la oferta gastronómica e instalaciones industriales que comparten el espacio vital del municipio (cortesía de J. A. Rubio-Ardanaz).

Estas estrategias pretenden acrecentar la ‘visibilidad del paisaje’ a través de la re-significación de objetos antiguamente ordinarios y comunes (artefactos de cultura material) que se ‘erigen’ en poco menos que ‘monumentos’ recreativos del ‘espíritu’ de los lugares. Sin embargo, junto con ello se aprecian claramente otros mensajes de alarma latentes, como son los modos correctos de actuar ante una emergencia química,

el ahorro de agua en los equipamientos públicos o aquellas zonas potencialmente contaminadas en las que tanto las actividades de esparcimiento como de pesca deportiva y/o de entretenimiento, el baño en la peculiar ‘playa’ antecedida de una hilera de raquílicas palmeras, el acceso a ciertos lugares, etc., no son recomendados y se advierte de su peligrosidad. Las señales prohibitivas y exclamativas de interpelación abundan a raudales y entremezcladas con los mensajes de atracción, disfrute y diversión que hemos aludido.

Este énfasis un tanto extraño que oculta un profundo sometimiento del territorio a cruzadas estructuras económico-productivas que fueron y siguen siendo la materia prima de la riqueza matriz, ha trascendido planos y esferas diversas. En ocasiones, hasta soterrar y ahogar formas de vida local. En estos escenarios junto con los parajes transmutados por décadas de ocupación minera como antes se ha comentado, reverdecen imágenes e imaginarios de paisajes fluviales-marítimos, ribereños y montañosos en fase de reacondicionamiento (Fig. 10), tras el auge y declive de la era postindustrial que nos ha legado imágenes de entornos apocalípticos, casi postnucleares.



Fig. 10. Paneles explicativos de diversa índole en Zierbena, objetos de cultura material monumentalizada y figuras escultóricas de corte clásico asociadas a la vida tradicional del lugar (cortesía de J. A. Rubio-Ardanaz).

3. EPÍLOGOS-EPÍGONOS TERRITORIALES-FLUVIALES QUE ADQUIEREN NUEVAS DIMENSIONES CRÍTICAS EN PROCESOS IN-CONCLUSOS

“Una cosa son las posibilidades que emanan de esa disponibilidad de espacios estratégicamente situados y otra el aprovechamiento urbanístico que se haya hecho de esa oportunidad. Saber convertir estas potencialidades no sólo en motor de desarrollo económico, sino en creación de nuevas centralidades urbanas, que irradian urbanidad y riqueza en su entorno, no es una operación fácil”.

Manuel Herce (2015: s/p.)

Pese a que a menudo se antojan complicadas, las operaciones de transformación material y simbólica del paisaje/paisanaje llegan a un extremo en que aglomeraciones y

conurbaciones que se inscriben en ambientes en los que: “se recurre a elementos simbólicos de su propio marco cultural, instrumentalizados por instancias públicas municipales”. Mientras, tampoco se huye de los “efectos, principalmente perjudiciales, del desarrollo industrial instalado a pocos metros de la ensenada marítima del Abra” (Rubio-Ardanaz, 2010: 121). En términos generales, la recuperación del litoral fluvial-marítimo se presenta como ‘apertura’ hacia la Ría y el mar, de forma análoga a como afirma el antropólogo Manuel Delgado en Barcelona, donde se achacaba, igual que en Bilbao, haber permanecido ‘de espaldas’¹¹ a los frentes de agua según cuál sea la óptica o ángulo de visualización. Lugares nítidamente marítimos (léanse también pueblos-municipio del área metropolitana bilbaína), quedan absorbidos por ampliaciones portuarias y establecimiento de muelles o zonas francas. Arremolinados en manchas de sub-ciudad, “durante décadas, miles de personas vivieron literalmente en la playa, en los grandes asentamientos de chabolas del Somorrostro...” (Delgado, 2010: 115), aludiendo aquí un topónimo tan cercano al Somorrostro de Bizkaia.

Vislumbrar el futuro al socaire un observatorio estético-simbólico que caracteriza el *hinterland* portuario de Bilbao, desde la idiosincrasia particular de los montes de hierro hasta el puerto, acota una ardua tarea hartamente compleja, dificultosa pero deslumbrante. Entre el fragor de los mares y mareas, aromas y sabores del salitre, el ejercicio patrimonial tampoco ha de navegar por la congelación y descontextualización anacrónica o conversión turística del litoral costero y la ciudad. Si no atentos al filtro de las identidades y las memorias históricas ‘desarmadas’/desarraigadas¹².

En Bilbao y el ámbito del Abra que nos concierne, desde el ‘ferro-paisaje’ que inundó casi toda la comarca conurbada, hasta los vértices del ‘eolo-paisaje’ –‘viento capturado’ en los molinos-generadores del malecón más exterior del Puerto Autónomo–, la *maritimidad* en su concepción/dimensión de cultura-material y patrimonio mueble/inmueble se percibe tanto desde el mar como de tierra firme. A pesar de franquicias, lugares de decadencia y olvido, con actividades en total o parcial abandono/reconversión. La reforma transformadora de los espacios ‘descalificados’ para la generación de nuevas centralidades dista de una mera lógica de funcionalidad estratégica (transportes y comunicaciones, comercio, ‘mercado’ turístico, etc.). Las estrategias de concertación interinstitucional han de ser leídas e interpretadas como resultado de la evolución económica, social y tecnológica, en correlación con las intangibilidades del territorio identificado, percibido e ‘inhalado’ como ‘paisaje’. Hemos pretendido descubrir/discernir estos parajes desde su fuerte componente industrial ya pretérita aunque moderna, hacia la configuración de una nueva urbe en postmodernidad. La cual, al dirigirse fundamentalmente hacia el sector terciario de servicios avanzados e industrias innovadoras, fomenta imágenes e imaginarios que

¹¹ Aquello a lo que se le suponía una ‘trastienda ignorada’.

¹² La imprescindible consideración del puerto como lugar de trabajo/intercambio, conlleva igualmente a redescubrir esos espacios a veces no visibilizados por los complicados accesos, que dificultan la reconversión en ‘paisaje cultural portuario’. Máxime cuando en Bilbao se extiende por innumerables diques, dársenas, ensenadas, meandros rectificadas y vericuetos de la Ría y sus muelles.

mutan en muy pocas décadas. De ahí que iconos tan relevantes como algunos de los mencionados a modo de monumentos conmemorativos (sardinera de Santurtzi), e hitos identificadores arquitectónico-escultóricos (básicamente industriales), hayan alterado su significado original y pasen a detentar otras cualidades publicitarias. Fenómenos que se extienden a elementos más novedosos como el peculiar ejemplo de una imagen surrealista que adquiere las señas de identidad local ('Sireno de Getxo').

En dicho escenario consideramos fundamental atisbar los rasgos de la configuración de un renovado concepto de *maritimidad*, en su vertiente estético-artística con significado sociocultural crítico hacia lo existente y capaz, así mismo, de poder valorar, en su justa medida, las grandes operaciones urbanístico-territoriales a veces maquilladoras (plaza artificial de Zierbena). La concepción patrimonial de los usos pasados/presentes y estructuras marítimas se entrecruza con la línea de las memorias decaídas/re-activadas entre el *back* y el *front*: lo mostrado y aquello que permanece oculto/no enfatizado por las interfaces representacionales de unos discursos hegemónicos. Estos se manifiestan/visualizan tanto en arte, como en arquitectura y las sinergias de 'patrimonio cultural' que se agudizan. Cuyas influencias se infiltran en la ciudad y coinciden o no con las ideas genéricas de 'patrimonio' que se pueden barajar institucionalmente. Una observación/reflexión prolongada en el tiempo sobre un espacio heredado, su plasmación gráfica, condimentada con una revisión de lo acontecido –que ha sido ampliamente recopilado en informes, documentos publicados, bibliotecas y hemerotecas– ha proporcionado las herramientas para una trazabilidad de los paisajes y sus identidades modificadas. Unas y otras estructuras –ciudadanas, portuarias...– contribuyen, en el fondo, a la renovación del *skyline* cuando por ejemplo, las características distintivas de una época como la industrial languidecen o son 'retiradas'.

4. AGRADECIMIENTOS

Las pesquisas para la elaboración de este texto se han llevado a cabo en el marco de:

- Grupo de Investigación Consolidado del Sistema Universitario Vasco del Gobierno Vasco (IT1096-16/21). "*CREACIÓN EN ARTE Y ESTÉTICAS APLICADAS PARA LA CIUDAD, EL PAISAJE Y LA COMUNIDAD. Jorge Oteiza y la Síntesis de las Artes como Metodología para el reconocimiento de la función y uso de la producción del Arte en el fin de la (Post)Modernidad*". Universidad del País Vasco (UPV/EHU).

- Proyecto de Investigación I+D+i (HAR2016-78241-P 16/19). Ministerio de Economía y Competitividad (MINECO). "*EL ARTE Y LAS TRANSFORMACIONES DEL ESPACIO COMÚN DEL TERRITORIO [Sostenibilidad estética en canteras y bordes de agua]*". Universidad del País Vasco (UPV/EHU).

5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS NOMBRADAS

ALTUNA CHARTERINA, Gaizka; GARCÍA MUÑOZ, Irene. "El waterfornt en el presente líquido. Revisión propositiva de directrices proyectuales". En: VV. AA. *BIA. Urban Regeneration Forum. Bilbao Bizkaia Architecture. Nuevos escenarios en torno al agua/ Ur-ertz berriak/ New visions on waterfronts/ De nouveau scénarios autour de*

l'eau, Bilbao: Colegio Oficial de Arquitectos VascoNavarro (COAVN). Delegación de Bizkaia, 2016. p. 35-40.

ARNAIZ, Ana; ELORRIAGA, Jabier; LAKA, Xabier; MORENO, Javier. “Escultura pública: tensión entre lo simbólico y lo funcional”. En: *Presencias en el espacio público contemporáneo*, Barcelona: Centre d'Estudis de l'Escultura Pública i Ambiental, Facultat de Belles Arts, Universitat de Barcelona, 1998. p. 85-102.

ARNAIZ, Ana; LAKA, Xabier; REMENTERIA, Iskandar. “Sin fuentes frente al mar: aplicación del saber del arte en la (re)construcción del paisaje urbano”. En: VV. AA. *BIA. Urban Regeneration Forum. Bilbao Bizkaia Architecture. Nuevos escenarios en torno al agua/ Ur-ertz berriak/ New visions on waterfronts/ De nouveau scénarios autour de l'eau*, Bilbao: Colegio Oficial de Arquitectos VascoNavarro (COAVN). Delegación de Bizkaia, 2016. p. 45-48.

BORJA, Jordi. *La ciudad y la nueva ciudadanía* [en línea, conferencia pronunciada en Forum Europa]: Barcelona, junio de 2001 [ref.: de 26 de enero de 2019]. Disponible en Web: www.lafactoriaweb.com/articulos/borja17.htm

CASARIEGO, J. (et al.). *Waterfronts de nuevo; transformaciones en los frentes urbanos de agua*, Las Palmas de Gran Canaria: Ayuntamiento de Las Palmas, 1999. 252 p. ISBN: 978-84-605-9541-0.

CREMISI, Teresa. *La Trionphante*, Paris: Gallimard ('Folio'), 2016. 220 p. ISBN: 978-2-07-079320-4.

DELGADO, Manuel. *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del 'Modelo Barcelona'*, 2ª ed. Madrid: Catarata, 2010. 242 p. ISBN: 84-831-9320-5.

DIEDRICH, Lisa. “Pensar el sitio. Arquitectura del paisaje como vector para el desarrollo urbano orientado al patrimonio en los actuales proyectos de transformación de puertos” En: MADERUELO, Javier. *Paisaje y patrimonio*, Madrid: Adaba editores, 2010. p. 163-168.

GONZÁLEZ CAVIA, Marta; CABRERA BARTOLOMÉ, Jorge. “Interpretando la identidad de las riberas urbanas: espacio y tiempo emergente en Zorrotzaurre”. En: VV. AA. *BIA. Urban Regeneration Forum. Bilbao Bizkaia Architecture. Nuevos escenarios en torno al agua/ Ur-ertz berriak/ New visions on waterfronts/ De nouveau scénarios autour de l'eau*, Bilbao: Colegio Oficial de Arquitectos VascoNavarro (COAVN). Delegación de Bizkaia, 2016. p. 29-34.

GONZÁLEZ CEBALLOS, Sara. “Re-escribiendo el Bilbao metropolitano según Bilbao Ría 2000”. *Bidebarrieta. Revista de Humanidades y Ciencias Sociales*. 2000, Nº VIII ('Los Bilbao Soñados'), p. 491-506.

HEIN, Carola. “Port Cities and Urban Wealth: Between Global Networks and Local Transformations”. *International Journal of Global Environmental Issues*. 2014, vol. 13, Nº. 2-3-4, s/p.

HEIN, Carola. *Port Cities: Dynamic Landscapes and Global Networks*, London (UK): Routledge, 2011. 285 p. ISBN: 978-04-157-8043-8.

HERCE, Manuel. *Organización del transporte y oportunidades urbanas. Fuentes portuarias y terminales de transporte*, Barcelona: Unibersitat Oberta de Catalunya (UOC), 2015. 26 p. P08/B0198/01700.

MANN, Roy B. "Ten Trends in the Continuing Renaissance of Urban Waterfronts", *Landscape and Urban Planning*. 1988, N° 16, s/p.

MEYER, Han. *City and Port. Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam: Changing Relations Between Public Urban Space and Large Scale Infrastructure*, Rotterdam: International Books, 1999. 424 p. ISBN: 978-90-572-7020-8.

RODRÍGUEZ, Txani (entrevista a J. M. Goirizelaia). "Bilbao o la ciudad de la arquitectura", *BILBAO. Periódico Municipal*. N° 208. (Octubre 2006), p. 9.

RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio. *Antropología y maritimidad. Entramados y constructos patrimoniales en el Abra y Ría de Bilbao*, Bilbao, 1ª ed. Bilbao: Museo Marítimo Ría de Bilbao ('Colección Maritimidades', vol. 1.), 2014. ISBN: 978-84-617-2063-7.

RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio. *La vida arrantzale en Santurtzi. Cambios económicos y socioculturales entre los pescadores de bajura (siglos XIX y XX)*, 2ª ed. Bilbao: Ediciones Beta III Milenio, 2010. 491 p. ISBN: 978-84-926-2931-2.

RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio. *La Antropología marítima subdisciplina de la Antropología sociocultural. Teoría y temas para una aproximación a la comunidad pescadora de Santurtzi (Bizkaia)*, 1ª ed. Bilbao: Universidad de Deusto, 1994. ISBN: 84-7485-312-5.

RUIZ DE OLABUENAGA, José Ignacio. "Bilbutopías". *Bidebarrieta. Revista de Humanidades y Ciencias Sociales*. 2000, N° VIII ('Los Bilbao Soñados'), p. 53-72.

SONTAG, Susan. "Contra la interpretación". En: SONTAG, Susan. *Contra la interpretación*, Madrid: Alfaguara, s/l., p. 25-39 (edición original de 1964).

VENTURI, Robert (de); SCOTT, Denise; IZENOUR, Steven. *Aprendiendo de Las Vegas. El simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*, Barcelona: Gustavo Gili, 1978. 228 p. ISBN: 84-252-0878-5.

VIAR FRAILE, Iñigo; SANGALLI UGGERI, Mario. "Ciudades agua. Varanasi: el agua, la ciudad y lo sagrado". En: VV. AA. *BIA. Urban Regeneration Forum. Bilbao Bizkaia Architecture. Nuevos escenarios en torno al agua/ Ur-ertz berriak/ New visions on waterfronts/ De nouveau scénarios autour de l'eau*, Bilbao: Colegio Oficial de Arquitectos VascoNavarro (COAVN). Delegación de Bizkaia, 2016. p. 19-28.

* **Observación para las ilustraciones incluidas:** las imágenes correlativamente numeradas que contiene la presente propuesta de artículo pertenecen a los/as autores/as del mismo, o bien han sido cedidas a nivel personal con permiso expreso para su publicación. Son todas ellas tomas fotográficas obtenidas durante el trabajo de campo sobre el terreno. Agradecemos en especial al antropólogo Juan Antonio Rubio-Ardanaz su cortesía por la cesión generosa de las imágenes que componen las FIGURAS 7, 8, 9 y 10, respectivamente.

6. NOTA BIOGRÁFICA

Isusko Vivas Ziarrusta. Proviene de los campos de las Bellas Artes y la Antropología. Se dedica desde hace veinte años a la investigación académica sobre la escultura en el espacio público y sus relaciones-interacciones con los procesos de remodelación y transformación urbana. En la actualidad se ha centrado en el estudio de aquellos parámetros de la educación reglada de nivel superior, que en el contexto universitario, actúan con mayor relevancia en la instauración de modos concretos de entender la enseñanza artística y la transmisión del saber del arte. Su visión transdisciplinar enfatizada por una mirada “estética” heterodoxa derivada de las artes plásticas en general y la escultura en particular, se extiende hacia ámbitos como las cuestiones socio-antropológicas y culturales. Su labor docente se enmarca en el Departamento de Escultura de la Universidad del País Vasco (UPV/EHU). Asimismo, realiza publicaciones, exposiciones y participa en congresos sobre las áreas de conocimiento citadas.

Amaia Lelerikabeaskoa Gaztañaga. Proviene del campo de las Bellas Artes. Desarrolla su trabajo tanto en el ámbito de la práctica artística-escultórica como en la investigación académica, en la temática de los territorios híbridos y limítrofes entre el objeto escultórico y el objeto de diseño de mobiliario. En la actualidad se ha centrado en el estudio de aquellos parámetros de la educación reglada de nivel superior, que en el contexto universitario, actúan con mayor relevancia en la instauración de unos modos concretos de entender la enseñanza artística y la transmisión del saber del arte. Su labor docente se enmarca en el Departamento de Escultura de la Universidad del País Vasco (UPV/EHU). Su dedicación concluye en resultados de obra plástica y en la publicación de artículos en revistas científicas, libros y catálogos. Ha participado en exposiciones colectivas e individuales de carácter nacional e internacional, obteniendo varios premios y becas de creación.

Isusko Vivas Ziarrusta. He comes from the fields of Fine Arts and Anthropology. For twenty years he has been dedicated to academic research on sculpture in the public space and its relations-interactions with urban remodeling and transformation processes. At present, it has focused on the study of those parameters of regulated higher education, which in the university context, act with greater relevance in the establishment of concrete ways of understanding artistic education and the transmission of art knowledge. His trans-disciplinary vision, emphasized by a heterodox "aesthetic" look derived from the plastic arts in general and sculpture in particular, extends to areas such as socio-anthropological and cultural issues. His teaching work is part of the Department of Sculpture of the University of the Basque Country (UPV/EHU). Likewise, it publishes, exhibits and participates in congresses on the aforementioned areas of knowledge.

Amaia Lelerikabeaskoa Gaztañaga. She comes from the field of Fine Arts. She develops her work both in the field of artistic-sculptural practice and in academic research, in the subject of hybrid territories and bordering between the sculptural object and the object of furniture design. Currently, it has focused on the study of those parameters of regulated higher education, which in the university context, act with greater relevance in the establishment of concrete ways of understanding artistic education and the transmission of art knowledge. Her teaching work is part of the Department of Sculpture of the University of the Basque Country (UPV/EHU). Her dedication concludes in results of plastic work and in the publication of articles in scientific journals, books and catalogs. She has participated in collective and individual exhibitions of national and international character, obtaining several prizes and creation scholarships.