

Bilbao: una villa para la historia

Dr. Vicente Palacio Atard

Bilbo, historia sakonerako hiria

Bilbao: a Township for History

El 17 de junio de este año 2000 Bilbao estalló en jubilosa fiesta para recibir a don Diego López de Haro, V Señor de Vizcaya de este nombre, representado escénicamente por un conocido actor que encarnaba su figura. Dos días antes había cumplido Bilbao 700 años desde que don Diego *el intruso* fundara la Villa e iniciara esta su andadura en la Historia. Bilbao no es, por tanto, una ciudad demasíadamente antigua, ni siquiera es la más antigua Villa de Vizcaya, pues la anteceden otras como Durango, Balmaseda, Bermeo y otras más, además de la ciudad de Orduña. Pero tiene siete siglos de Historia en la que se ha proyectado con incontenible dinamismo hasta convertirse en cabeza de Vizcaya, y asomarse al escenario en el que conviven las grandes ciudades europeas de nuestro tiempo.

No se equivocó, por tanto, don Diego al fundar Bilbao, porque las ciudades no se fundan con simples decretos, si han de resistir el curso de la Historia. Las ciudades son, en verdad, el resultado de las condiciones naturales, geográficas, y de las cualidades de sus habitantes; o sea, de la coincidencia armónica de estos dos factores. La confluencia de los ríos ha creado siempre un lugar favorable para el asentamiento humano. La confluencia del Nervión y del Ibaizábal, y la muy próxima del Cadagua era, sin duda, un lugar propicio para que se estableciera allí una población abierta a la comunicación con el mar y con los territorios del interior. Los bilbaínos preexistentes al año 1300 probablemente tuvieron conciencia de su futuro y apostaron por sacar partido a la carta-puebla, y los bilbaínos de hoy han hecho muy bien en recordar al fundador.

Aunque tampoco está de más traer aquí el nombre de doña María Díaz de Haro, sobre todo en estos tiempos en que tan en boga se halla la exaltación de la mujer. Porque en el caso de la Villa de Bilbao, como es sabido, se da la rara circunstancia de haber sido fundada dos veces, pues la sobrina y sucesora de don Diego quiso refrendar lo hecho por su tío que, no obstante la concordia de Arechabalaga, seguía estigmatizado por su más que dudosa legitimidad en el Señorío. El caso es que doña María el 5 de junio en el año 1348 de la Era Hispánica (o sea en 1310 de la Era Cristiana) reprodujo la carta-puebla anterior, sin aludir a la fundación hecha por don Diego, y enunciándola con su exclusivo nombre, “en uno con don Juan mío fijo”.

Cumplido este cortés recuerdo, volvamos a la inicial historia de la Villa. No pretendo dar en esta ocasión un repaso a la Historia de Bilbao, pero sí subrayar algunas constantes históricas que han conformado su personalidad singular. La época fundacional no fue fácil, ni todo era recorrer un camino de rosas. Es un lugar común hablar de las luchas banderizas de los linajes de la Tierra Llana, los oñacinos y gamboínos, perturbadores de la vida pacífica de los bilbaínos, que en 1320 tuvieron que rechazar el famoso asalto de Martín Pérez de Leguizamón. Los bilbaínos de la época fundacional estaban “codiciosos de paz y de trabajo”, como dice el historiador clásico de nuestra Villa, Teófilo Guiard. Para eso levantaron murallas y formaron Hermandades, porque ellos

conocían la sentencia de Salustio que figuraba como lema de las ciudades Hanseáticas, arquetipo de ciudades comerciales de la Edad Media: *Concordia parvae res crescunt, discordia maximae dilabuntur* (“por la concordia crecen las cosas pequeñas, por la discordia se destruyen las más grandes”). El fuero de Logroño que don Diego dio a Bilbao para su organización municipal manifestaba un espíritu de convivencia entre todos sus moradores, a todos los cuales alcanzaban por igual los privilegios, cualquiera que fuera su origen o su condición.

Sin embargo, las murallas y las Hermandades del siglo XIV y de parte del XV no eran suficientes para garantizar el orden y la paz interior del territorio, y por eso se impuso desde la autoridad. Así lo entendió otra mujer, la reina Isabel, que en 1483 visitó Bilbao y juró los fueros, “vestida al uso vizcaino”, según reseñan los cronistas, y que encargó al licenciado Garcilópez de Chinchilla unas nuevas ordenanzas. La mano dura de la ley y el agotamiento de una sociedad hastiada del desorden hicieron posible la paz.

LAS COMUNICACIONES TERRESTRES Y LAS RUTAS MARÍTIMAS

Desde que la Villa se proyecta en el curso de la Historia Bilbao aparece abierta a la doble comunicación con el mar y con la tierra interior. La carta fundacional le había asegurado la libre navegación por la ría, de manera que desde Portugalete nadie pudiera cobrar tributo o peajes a las embarcaciones que entraban o salían con sus mercaderías. También desde la temprana fecha del 4 de enero de 1301, Fernando IV “por ruego del dicho don Diego e por facer bien e merced al referido Concejo de Bilbao sus vasallos...quitamos de Portazgo que le non den en todos los logares de nuestros reynos”, salvo Toledo, Sevilla y Murcia, o sea, autorizaba la libre circulación y exención de impuestos en el valle del Duero y en La Rioja.

Nuestra Villa iniciaba también desde el primer momento el impulso que había de convertirla en cabeza económica de Vizcaya, arrebatando a Bermeo esta posición. Ya en la segunda fundación se había suprimido la subordinación a los alcaldes de Bermeo en los recursos de alzada. Pero lo verdaderamente importante fue el haber logrado que el camino de Orduña en Echévarrri no continuara hacia Bermeo, sino que se dirigiera a Bilbao, pues por mandato de Alfonso XI, en 1315 se ordenaba: “cualesquier que otro camino tomaren...mando al mío prestamero de Vizcaya e a los míos merinos e al preboste de la Villa que les tomen todo cuanto les fallaren por descaminados, e que lo guarden para facer dello lo que yo tuviere por bien”. Como también se prohibió que hubiera ninguna compra o venta en el camino desde Areta a Bilbao, la Villa pudo contar con este camino como principal acceso a la Meseta, no sin tener que salvar la “espantable Peña Goldecho”, como se lee en algunos documentos, es decir, la Peña de Orduña, que habían de salvarla las mercancías a lomo de animales de carga. Lo de “espantable” no parecerá exage-

rada calificación en el siglo XIV o en el XVIII, ya que todavía a mediados del siglo XX sentíamos espanto al bajar por ella en nuestros vetustos automóviles en las noches de niebla nada infrecuentes en aquellos parajes, donde más de un viajero se despeñó al no advertir alguna de sus 17 cerradas curvas.

Los accesos a la Meseta han constituido un permanente problema, porque eran cuestión muy principal para el comercio de Bilbao ya se tratara del camino del Nervión o del Cadagua continuado por el Valle de Mena, por donde en sus tiempos trazaron los romanos una calzada de la que se conservaron restos hasta que se construyó el pantano de Ordunte. Desde Burgos debían llegar a Bilbao las lanas merinas, principal renglón de la exportación castellana, que los bilbaínos trataron siempre de captar por ser uno de los artículos más lucrativos y que en la estiba de los barcos, por su poco peso y gran volumen, mejor se completaba con el hierro, el otro producto de la exportación local de mucho peso y poco volumen.

Los bilbaínos al lo largo de su Historia pusieron gran atención en el problema de las comunicaciones terrestres, para estar siempre en vanguardia, como se comprobó en el siglo XVIII, cuando la apertura del camino directo de Burgos a Santander por la carretera de Reinosa amenazó con desviar el comercio de las lanas hacia el puerto cántabro. Los bilbaínos reaccionaron a tiempo rompiendo la Peña Goldecho, como estudió en un importante trabajo la profesora María Ángeles Larrea. Permítanme que en este punto evoque el nombre del escondido y noble valle de Gordejuela, el pueblo de mi padre y de mis abuelos, hoy marginado de las grandes líneas de circulación, pero que en el siglo XVIII su Concejo mantuvo una iniciativa para desviar por allí el camino del Cadagua y por Arciniega y la Peña de Angulo alcanzar el valle de Losa y la ruta burgalesa.

Si las comunicaciones terrestres han sido una constante preocupación histórica para nuestra Villa, también lo han sido las marítimas. El puerto y la ría eran el punto de partida de las embarcaciones que los mareantes de Bilbao hacían construir en los astilleros ribereños favorecidos por la abundante madera de sus montes y el hierro de sus ferrerías. La construcción naval ha sido una constante de la vida de nuestra Villa. El mantenimiento de las rutas maríneas comerciales llevó desde los primeros tiempos a formalizar las relaciones mercantiles con las plazas del Atlántico europeo, estableciéndolas institucionalmente, como ocurre en Brujas, en Nantes o en La Rochela.

LAS RELACIONES CON BURGOS Y CON LA TIERRA LLANA

La Villa de Bilbao por su relación con Burgos se convirtió en el puerto de Castilla. Pero las relaciones de la ciudad burgalesa y la Villa no siempre fueron buenas y hubo rupturas y discordias por rifirrafes de intereses o emulación, que siempre terminaban con nuevas concordias. En ese juego de desafíos y respuestas la emulación del consulado y universidad de Burgos creado

en 1494 dio impulso a la fundación el 22 de junio de 1511, por carta expedida en Sevilla a nombre de la reina Juana, del *Consulado, Casa de Contratación, juzgado de los hombres de negocios de mar y tierra y Universidad de Bilbao*.

Naturalmente la colisión de intereses y la interpretación de competencias entre los dos Consulados dio lugar a nuevas desavenencias. Alguna vez los desacuerdos llegaron a máxima tensión, y así ocurrió en 1547 cuando los de Burgos amenazaron con pactar con Portugalete para desviar hacia esa Villa el tráfico de las lanas. Esto exacerbó las nada buenas relaciones que entre sí tenían Bilbao y Portugalete, situación que se prolongó hasta la concordia de 1573. Pero los verdaderos perturbadores del comercio marítimo de Bilbao, no eran los de Burgos ni los de Portugalete, sino los Corsarios que abundaban en tiempo de guerras, nada infrecuentes en los siglos XVI y XVII.

Así pues, entre bonanzas y perturbaciones, pero con la constancia en el trabajo y una atenta consideración de las expectativas de futuro, Bilbao llegó a consolidar en el siglo XVI su condición de plaza comercial importante, con sus almacenes, el movimiento de sus muelles, sus astilleros, los talleres artesanos y el trañín de sus angostas calles alineadas sobre la ría. Los viajeros observaban la prosperidad reflejada en sus modos de vida. El Licenciado Poza, en 1587, escribía: “con ser toda Vizcaya una floresta muy hermosa, (Bilbao) es la más amena población de toda ella y aún una de las que lo son en Europa, de muchas que he visto...Por medio de la Villa suben los bajeles y barcos, y en la plaza Mayor se descargan. Aquí es gente ilustre y magnífica en su trato, contratación grande, mucha riqueza, hombres y mujeres muy bien tratados (*es decir, vestidos*) y no verán tan sólo un vestido de sayal”.

Si las relaciones con Burgos fueron a la vez necesarias y ásperas, no menos ásperas y necesarias fueron las de Bilbao y la Tierra Llana del Señorío. Estas discordias fraternas son menos gratas de recordar, pero constituyen algo así como la doble alma de Vizcaya: el espíritu conservador de la sociedad rural y el abierto al progreso de la sociedad de comerciantes y mareantes de la Villa. Los señores de la Tierra Llana recelaban del insolente despliegue de los bilbaínos y dieron así ocasión a conflictos que terminaban también en “concordias”, la más famosa de las cuales fue la del 11 de septiembre de 1638 “para la unión perpetua” de la Villa de Bilbao, la ciudad de Orduña y las villas de Balmaseda y Lanestosa con todas las anteiglesias y demás villas del Señorío.

EL COMERCIO MARÍTIMO: DESAFÍOS Y RESPUESTAS

Entre tanto Bilbao había crecido en vecindario, no obstante la no reducida mortalidad, que se disparaba ocasionalmente con algunas epidemias como la peste de 1530, que dio origen a la devoción a San Roque y a la procesión y Romería anual a su ermita, que se ha conservado hasta el siglo XX. Los presupuestos municipales reflejaban ese crecimiento pues entre 1601 y 1700 se

quintuplicaron. Así llegó Bilbao a entrar en el siglo XVIII durante el cual la población dio un tirón desde los 6.000 habitantes hasta los 11.000 de final de siglo, según los datos del trabajo de Mercedes Mauleón basados en los varios recuentos de vecindario y en los libros de las cuatro parroquias existentes entonces en la Villa, libros que son siempre las mejores fuentes para la historia demográfica preestadística.

A principios de esa centuria tuvo que superar la pretensión de los comerciantes extranjeros de dominar el comercio de Bilbao y conseguir el traslado a Santander del negocio de las lanas. Bilbao, como todas las plazas mercantiles de relieve, había tenido desde muy pronto una colonia estable de extranjeros, principalmente ingleses, franceses y holandeses. Fueron aquellos los que alentaron el proyecto de Santander, aunque no tuvieron éxito. Sin embargo la cuestión de la exención foral aduanera haría renacer poco después el apoyo al puerto santanderino, al construirse la carretera directa Burgos-Santander, y otorgarse otras ventajas para la exportación de las lanas por ese puerto. Poco más tarde la pragmática del comercio libre con América daba a Santander nuevas oportunidades, de las que nuestra Villa quedaba excluida.

Bilbao ya había pretendido en fecha bastante temprana, en 1737, establecer relaciones comerciales directas con Buenos Aires a la manera de lo practicado por la Real Compañía Guipuzcoana de Navegación a Caracas. El historiador argentino José Mariluz Urquijo ha dado cuenta de las infructuosas gestiones llevadas a cabo en Madrid por José de Zavala y el polémico enfrentamiento de este con Fontecha Salazar. Pero ningún proyecto de relación comercial directa con Buenos Aires estaba llamado a prosperar, no sólo por la oposición de Cádiz, sino también y muy principalmente de la propia ciudad de Buenos Aires.

Si el comercio directo con América no le estaba permitido a los negociantes bilbaínos, supieron estos aprovecharse de los privilegios de Santander, aunque por indirecto modo, porque casi la mitad de la flota matriculada en la ciudad cántabra y que hacía la carrera de Indias era de armadores bilbaínos, que aprovisionaban esos barcos desde Bilbao y, a la inversa, los productos americanos llegados a Santander los transbordaban desde allí a nuestra Villa.

Pero la exclusión legal del comercio americano no hizo sino estimular el desarrollo del comercio de Bilbao con los puertos del Atlántico Norte europeo, como lo ha comprobado Aingeru Zabala en un importante estudio. Un gran número de embarcaciones de cabotaje despachadas desde Bilbao arribaba a otros puertos del Cantábrico sin registro aduanero para distribuir las mercancías europeas, practicándose de hecho un efectivo contrabando. Román Basurto nos ha ilustrado también ampliamente de las actividades mercantiles de los bilbaínos en la segunda mitad de aquel siglo, quienes supieron sacar partido incluso a la exclusión impuesta por Inglaterra a los pescadores vascos en las pesquerías de Terranova; porque ellos incrementaron el control en las

importaciones de bacalao, uno de los renglones más lucrativos de aquel comercio.

Las actividades comerciales que habían constituido hasta finales del siglo XVIII el motor principal de su economía, la habían convertida en “una de las plazas más fuertes, poderosas y respetadas de Europa” según la calificaba en su *Discurso sobre el comercio* (escrito entre 1763 y 1780) Juan Antonio de los Heros, natural de Carranza y diputado general de los cinco gremios mayores de Madrid, una de las más importantes empresas comerciales y financieras de España.

EL BILBAO DE LA INDUSTRIALIZACIÓN

Hasta principios del siglo XIX la personalidad de la Villa en la Historia se había proyectado como una plaza mercantil y marinera. Pero no se puede vivir anclado en el pasado. La historia de la Villa nos enseña como alentó en ella un espíritu emprendedor. A lo largo del siglo XIX iba a producirse el nuevo signo de su proyección histórica, al convertirse, por obra de sus empresarios, en motor de las actividades industriales, cuando llegaba la hora de la Revolución Industrial. Los bilbaínos del siglo XIX conservaron la nostalgia del “bocho” apacible, recogido en los repliegues de las maternas montañas que lo ciñen como dijera Miguel de Unamuno. Pero la industria artesanal antigua de las ferrerías cedería el paso a nuevas empresas metalúrgicas y siderúrgicas, y en todo ello la ría del Nervión, que era ya la ría de Bilbao y sus empresarios desempeñaron el papel decisivo.

Un nuevo horizonte se abría en la sociedad, en la cultura y en la economía con la revolución industrial. El mercado y la condición humana adquirían nuevas dimensiones. La zona de libre comercio que configuró el régimen foral había conectado desde el siglo XIV con el mercado exterior por el puerto de Bilbao y con el mercado interior de España por las comunicaciones terrestres y también por las que enlazaban por vía marítima con Cádiz o los puertos habilitados para el tráfico americano.

Pero a mediados del siglo XIX ocurrió la aparición del ferrocarril que revolucionaba los transportes terrestres, y poco después la navegación a vapor revolucionaba también la construcción naval y los transportes marítimos. Una y otra fueron un desafío al que los hombres de esta Villa supieron dar respuesta. La aparición del ferrocarril supuso un riesgo inicial, porque al perfilarse las líneas principales, Bilbao quedaba marginada. El ferrocarril del Norte que enlazaría Irún-Madrid dejaba fuera a nuestra Villa. En ese momento pareció que, por primera vez en la historia, Bilbao perdía el control de sus vías de comunicación. Pero ya se sabe cuál fue la reacción: el proyecto del ferrocarril Bilbao-Tudela a expensas de la iniciativa de los hombres de aquí. El enlace con el nudo ferroviario de Miranda mantendría abierta la comunicación con el mercado nacional, que estaba llamado a constituir el principal objetivo, dada

la debilidad económica frente al mercado exterior dominado por las naciones más avanzadas en el desarrollo de la economía industrial. El ferrocarril no sólo era el transporte rápido y barato necesario a la nueva economía, sino incluso el que haría posible los desplazamientos migratorios de la nueva sociedad que surgía en Vizcaya. Cada vez más Bilbao se convertía no sólo en la capital industrial y financiera de Vizcaya, sino de todo el Norte de España. La creación de la Bolsa en 1891 era algo así como el exponente de los nuevos tiempos.

De este modo es como a finales del siglo XIX había capitaneado la industrialización moderna, de los altos hornos y la construcción naval, y los industriales y financieros bilbaínos llegaron a crear el lobby político-económico más importante de España como dice Manuel González Portillo, y el que más influyó en la legislación económica y arancelaria.

Bilbao había transformado su proyección histórica de lo comercial a lo industrial y financiero. Había de transformar también su aspecto externo, su dimensión urbanística. Una ley del año 1861 reconocía las razones de la Villa para anexionar Abando, Deusto y Begoña, anexión confirmada y parcialmente realizada en virtud de sendas Reales Órdenes de 1870 y 1879, de este modo se perfilaba el ámbito del “ensanche”. La nueva “quinta parroquia” la de San Francisco rubricó el salto de la Villa a la otra orilla del río. Luego desde el puente de Isabel II, el puente de la estación, Bilbao crecería por aquel ensanche que tenía como eje la Plaza Circular, la Gran Vía y la Plaza Elíptica, con un nuevo trazado de calles.

Sin embargo, el proceso urbanístico del Bilbao moderno se había realizado sin respetar las normas de una exigente racionalidad y por eso el informe de Ricardo Bastida, en 1923, denunciaba las deficiencias que se observaban y proponía su propio modelo. “La Ciudad completa” de Bastida proponía articular no sólo el núcleo urbano de Bilbao, sino el complejo de los núcleos urbanos, industriales y rurales, así como las áreas portuarias de su entorno. Era el anticipo del que luego habría de llamarse el “Gran Bilbao”, y en definitiva lo que apuntaba en el horizonte al “Bilbao y la Ría 2000” en el que nos hallamos.

LA HISTORIA DE BILBAO

Así llegamos al Bilbao de nuestros días y del que aspiramos a conocer su Historia. Este pueblo que ha dado muchos empresarios para los negocios, pero pocos santos para los altares, tampoco ha dado muchos historiadores hasta los tiempos recientes, cuando por fin se establecieron los centros universitarios en su entorno. A falta de historiadores, y dejando a salvo con la figura insigne de Teófilo Guiard otros nombres de mérito, Bilbao ha contado con el mejor buceador de su intrahistoria, como lo fue Miguel de Unamuno, el más universal de sus hijos, uno de esos bilbaínos a quienes la galerna del

destino dispersó por el mundo, según el mismo dijera, pero que en su alma latía el corazón de su villa natal y ha sido así ejemplo de la singular personalidad de su pueblo.

Este pueblo sabe que progreso significa transformación, sin perder sus mejores raíces, y por eso su pasado de villa comercial y marinera, de motor luego de la revolución industrial, con sus páginas, unas brillantes y otras dolientes, esta Villa que ha acertado a ser núcleo financiero de la economía moderna proyecta también su historia hacia el futuro y aspira a llevar el sello de su personalidad al avance de la ciencia, de la investigación y el desarrollo, y del cultivo de las artes, que hasta el dolor de los hombres lo transforman en belleza y poesía cuando los poetas han hablado con voz de ángel fieramente humano.

A los historiadores nos corresponde estudiar esta historia. La notable floración de estudios históricos sobre Bilbao producida en el último medio siglo ha permitido profundizar en el pasado de la Villa como se reflejará, sin duda, en este congreso que hoy comienza. Tomen, pues, la palabra los historiadores.