

Allá donde el mar se confunde con la Ría del Nervión: la figura del ingeniero Antonio Aguirre Andrés en las décadas centrales del siglo xx

Fernando Fernández Palacios (UCM)

Mikel Unzueta Portilla (Diputación Foral de Bizkaia-Bizkaiko Foru Aldundia)

Where the sea becomes confused with the Nervión estuary: the figure of the engineer Antonio Aguirre Andrés in the central decades of the century

Resumen

Se hace una pequeña presentación de la figura de Antonio Aguirre Andrés (1894-1978), ingeniero civil nacido en Bilbao y de polifacéticas actividades (entre ellas, la arqueología), y a continuación se analiza un proyecto que realizó para la ría de Bilbao, el proyecto de la dársena de Lamiako, que no llegó a construirse pero que tenía vocación de que el puerto de Bilbao fuera buscando cada vez más el Mar Cantábrico, como así ha sucedido posteriormente. Se termina el trabajo con una provisional bibliografía no arqueológica de Antonio Aguirre.

Palabras clave: Antonio Aguirre Andrés – ingeniería civil – puerto de Bilbao – dársena de Lamiako.

Laburpena

Itsasoak eta Nervion ibaiazabalak bat egiten duten lekuan: Antonio Aguirre Andrés inginiaria XX mende erdian.

Antonio Aguirre Andrésen (1894-1978) aurkezpena egiten da. Ingeniaria, Bilbon jaio zen baina hainbat ekintzetan aditua, arkeologia barne. Bilboko itsasadarrerako egindako egitasmoa aztertzen da, Lamiakoko darsena. Ez zen burutu baina erakutsi egin zuen bidea, Bilboko portua katauriko itsasorantz abiatu behar zenekoa, ondoren gertatu zen bezala. A. Agirreren behin behineko bibliografía egiten da, arkeologia sartu gabe.

Abstract

Antonio Aguirre Andrés (1894-1978), a civil engineer who was born in Bilbao and who was engaged in numerous activities (amongst them archeology), prepared the project for the Lamiako dock. This was not finally built, but the aim was to locate installations of the port of Bilbao closer to the Cantabrian Sea, as has subsequently occurred.

Key words: Antonio Aguirre, civil engineer, port of Bilbao, Lamiako, dock

Hartua-recvido: 10-11-2011- Onartua- aceptado: 10-5-2012

Blas de Otero, *Que trata de España*¹

1. Antonio Aguirre Andrés (Bilbao, 1894-Bilbao, 1978) fue un ingeniero civil de formación, de longeva vida, que en la década de los años 20 tomó destino en Segovia, fruto de lo cual publicó un artículo sobre el famoso acueducto². A partir de 1932 comenzó a colaborar en la *Revista de Obras Públicas*, primero preocupado por la higiene y la sanidad del trabajo y después por los firmes y la unificación de señales en las carreteras españolas. Su colaboración con la revista tuvo un largo punto y aparte en 1936 y no fue sino hasta 1950 cuando volvió a firmar un trabajo en dicha revista, precisamente el trabajo que nos ocupará más adelante.

Después de la guerra Antonio Aguirre obtuvo el cargo de jefe de Obras Públicas en Ciudad Real, y a continuación regresó a su Vizcaya natal, donde en 1955 tenía el cargo de Ingeniero Director de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao³, siendo nombrado asimismo a principios de los años 50 Comisario Local de Excavaciones Arqueológicas de Bilbao⁴. Con el tiempo llegó a ser Delegado Provincial de Excavaciones en Vizcaya y Presidente de la Junta del Museo Arqueológico de Bilbao⁵. Dos libros y tres artículos son los principales frutos impresos de su dedicación a la arqueología vizcaína⁶. Según un contemporáneo suyo, J. Elósegui, Aguirre tenía unas excelentes dotes de organización y trabajo⁷, y en un artículo de 1955 a cargo de Javier de Ybarra se comprueba cómo Aguirre tenía predicamento entre los especialistas de las cosas romanas vizcaínas, ya que al hablar de una posible vía romana uniendo Valmaseda y la ría de Bilbao se dice que nuestro protagonista examinó un camino que a la salida de Valmaseda pasaba junto a la fábrica de boinas La Encartada y que observó que los cantos estaban colocados en punta, lo que no apuntaba a una factura romana⁸.

Antonio Aguirre poseía una colección arqueológica que fue parcialmente estudiada sobre todo por Carmelo Fernández Ibáñez⁹ y que desgraciadamente después de su muerte fue repartida entre sus descendientes, el MAN, el Museo Arqueológico de Bilbao e, incluso, parece que algunas de sus piezas desaparecieron. Fernando Sáenz Ridruejo dice que el interés por la arqueología de Aguirre adquirió casi un carácter profesional, y que en el caso de Emeterio Cuadrado –al que mencionamos más adelante– acabó siendo propiamente su profesión¹⁰. Antonio Aguirre seguía en este sentido y en parte un interés por la historia de las obras públicas en el que le precedían diversos e ilustres ingenieros de caminos.

2. Por orden cronológico, el primero digno de mención es Eduardo Saavedra (1829-1912)¹¹, arabista y autor de *Descripción de la Vía Romana de Uxama a Augustobriga* (1861), trabajo que le abrió las puertas de la Academia de la Historia en calidad de académico correspondiente, institución en la que trabajó mucho en colaboración con Fidel Fita y de la que llegó a ser presidente. También conviene destacar el apoyo que dio a Adolf Schulten para que éste desarrollara sus trabajos arqueológicos en España. Pablo de Alzola (1841-1912), donostiarra que proyectó entre otras importantes realizaciones urbanísticas el ensanche de Bilbao y que publicó en 1899 el libro titulado *Las obras públicas en España. Estudio histórico*, todavía “una obra básica en la materia”¹², es quizá el espejo en donde se quiso ver reflejado en alguna ocasión Antonio Aguirre. Pablo de Alzola llegó a ser alcalde de Bilbao y presidente de la Diputación de Vizcaya¹³. En tercer lugar mencionamos a Evaristo de Churrua (1841-

1 de Otero, 1964, 21.

2 Aguirre Andrés, 1930.

3 Así se presenta en el artículo Aguirre Andrés, 1955.

4 Aparece también como colaborador del Instituto de Estudios Manchegos en la *Memoria del CSIC, años 1952-4*, tomo II, p. 1108.

5 Fernández Ibáñez, 1984, 143, Fernández Palacios, 2005, 89.

6 La cual tratamos de manera monográfica en un artículo que verá la luz próximamente en la revista *Kobie*.

7 Elósegui, 1956, 94.

8 Ybarra, 2003, 169a. Habla de Antonio Aguirre como de la persona que “tan interesantes estudios arqueológicos realizó en la provincia de Ciudad Real”.

9 Fernández Ibáñez, Sáiz Aguirre, 1983; Fernández Ibáñez, 1984.

10 Sáenz Ridruejo, 2007, 45b.

11 Mañas Martínez, 1983, Sáenz Ridruejo, 1990, 341-7.

12 Sáenz Ridruejo, 2007, 40a.

13 Sobre su figura véase Sáenz Ridruejo, 1990, 279-89, con bibliografía.

1917), navarro que trabajó tanto en la ría como en el puerto exterior de Bilbao durante más de 30 años¹⁴ y que, por lo tanto y como veremos, se dedicó a labores que preocuparon mucho a Antonio Aguirre. Por no extendernos más en este apartado, traemos a colación finalmente a Emeterio Cuadrado (1907-2002), responsable de la traída de agua para la expansión industrial del Gran Bilbao e ilustre arqueólogo murciano.

3. Con respecto al puerto de Bilbao, la preocupación fundamental de Antonio Aguirre consistió en habilitar dársenas o fondeaderos debido a la aglomeración de buques. Esta preocupación la plasmó en el proyecto de construcción de una nueva dársena en los terrenos bajos de Lamiako (término municipal de Leioa), en la margen derecha de la ría¹⁵, el cual analizamos más adelante.

Para poner en perspectiva el proyecto de Antonio Aguirre conviene hacer un pequeño repaso a la historia contemporánea del puerto de Bilbao, repaso que podemos comenzar en 1804, cuando a propósito de la zamacolada se propuso la construcción del Puerto de la Paz, el cual no se llegó a realizar. Cuarenta años después, en 1844, el puerto de Bilbao pasó a depender de la Dirección de Obras Públicas del Ministerio de Fomento y en 1872 se creó la Junta de Obras del Puerto y Ría de Bilbao. Con estas bases, en 1877 Evaristo de Churrua dio comienzo a las obras de modernización y en 1887 la Junta de Obras del Puerto construyó el Muelle de Hierro de Portugalete, que eliminó los frecuentes problemas de acceso. Ya a comienzos del siglo XX, concretamente en 1902, se inauguró el Puerto Exterior, al abrigo del Dique de Santurce y el Contramuelle de Algorta, con lo que el puerto propiamente llegó al mar. A continuación, y al abrigo de los diques, se construyeron muelles y espigones hasta su primer culmen en 1994, a partir del cual se inició la ampliación del Puerto con el nombre de Superpuerto de Bilbao. En la labor de construcción de espigones y muelles recién mencionada cabe inscribir el proyecto de Antonio Aguirre que vamos a analizar.

4. Antonio Aguirre se encontró con un puerto de Bilbao que poseía 574 hectáreas de zona de flotación, de las cuales 305 correspondían al Abra o antepuerto, 120,5 al canal o zona de navegación en la mitad inferior de la ría y 64 a la zona de navegación de la parte superior, que no tenía dársenas. En este punto calculó que con el nuevo canal de Deusto habría una zona de fondeo con una superficie de flotación de unas 25 hectáreas.

De manera más detallada, en la mitad inferior de la ría calculó 34,6 hectáreas de flotación de las rías afluentes (Galindo, Asúa y Cadagua, de ínfimos calados), además de las dársenas o fondeaderos de Sestao (17 has.), Udon-do (4,5 has.) y Portu (3,6 has.), estas dos últimas no aptas para el fondeo de barcos mientras que en la de Sestao podían fondear buques de algún porte. Antonio Aguirre se encontró con que el proyecto de construcción del dique seco en la dársena de Sestao estaba aprobado desde 1947.

Por lo que se refiere al antepuerto o puerto exterior, el puerto pesquero de Santurce estaba en construcción y dispondría de 5,5 has. Por su parte, la dársena contigua al dique rompeolas, reservada para buques petroleros de CAMPSA, trasatlánticos y buques de carga, sumaba 3,4 hectáreas, y finalmente estaban los fondeaderos de embarcaciones menores: Las Arenas, Santurce y Algorta, que sumaban en total una superficie de flotación de 1,9 hectáreas.

5. Con un puerto de las características arriba apuntadas, Antonio Aguirre se volcó en un proyecto de construcción de una nueva dársena en los terrenos bajos de Lamiako (término municipal de Leioa), en la margen derecha de la ría, un poco aguas arriba de la altura que correspondía a la dársena de Sestao (fig. 1). Como factores a su favor contaba con que la dársena se situaría cerca del puerto exterior, en una zona abrigada con fácil acceso desde la ría y terrenos bajos en relación con la carretera y zonas adyacentes, en un lugar de fangos y arenas de fácil expropiación. El sitio, de hecho, había sido hasta mediados del siglo XIX una zona de inundación de mareas, pero por esas fechas Máximo de Aguirre Ugarte, industrial y comerciante bilbaíno, compró a la anteiglesia de Guecho 280.000 metros cuadrados y procedió a desecar las marismas y a plantar pinos y árgomas.

La redacción del proyecto de Antonio Aguirre data del 17 de enero de 1948 y fue aprobado el 21 de abril de 1949, pero nunca se llegó a desarrollar. La dársena estaría habilitada para un calado de 9 metros y la entrada se haría por una boca de unos 300 metros de longitud. Para su construcción habría que desviar el camino de sirga de la margen derecha de la ría (carretera de Bilbao a Las Arenas) así como la ría del Gobelás (para que desaguara dentro de la dársena) (fig. 2). Asimismo habría que realizar una excavación o dragado general de la zona de flotación y proceder a la construcción de un dique que separara la dársena y la ría del Nervión.

14 Sáenz Ridruejo, 1990, 309-15.

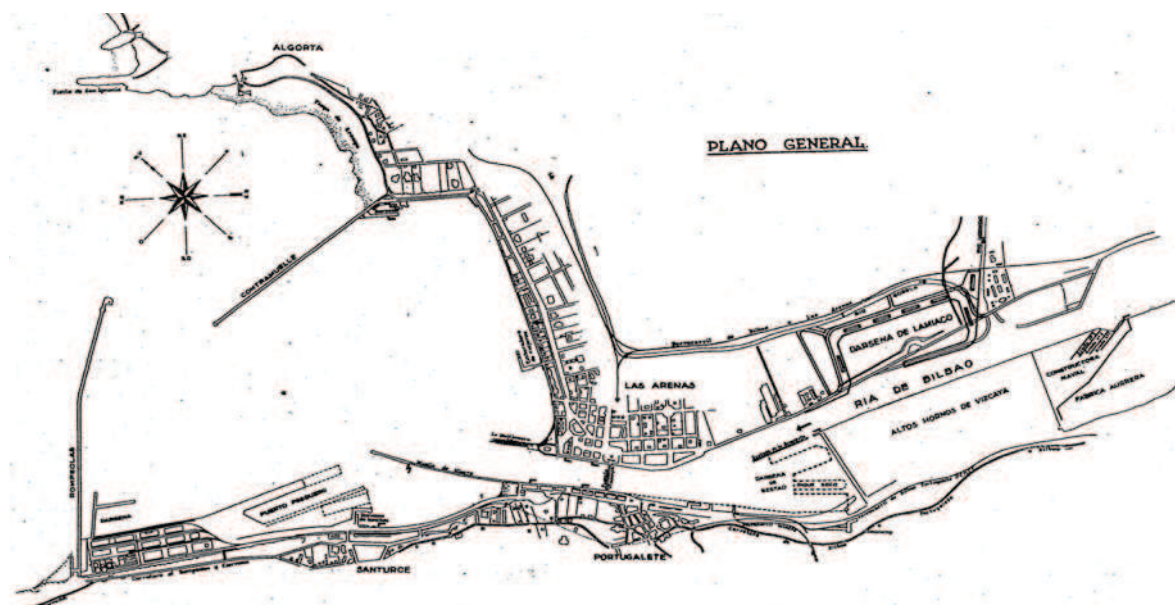
15 Aguirre Andrés, 1950.

El proyecto preveía la construcción de muelles y tinglados en la dársena y en la desembocadura del río Udondo, la instalación de vías de servicio de la dársena así como de enlace con las vías del ferrocarril de Bilbao a Algorta y Plencia, y además la instalación de grúas y demás elementos auxiliares para la explotación portuaria (fig. 3).

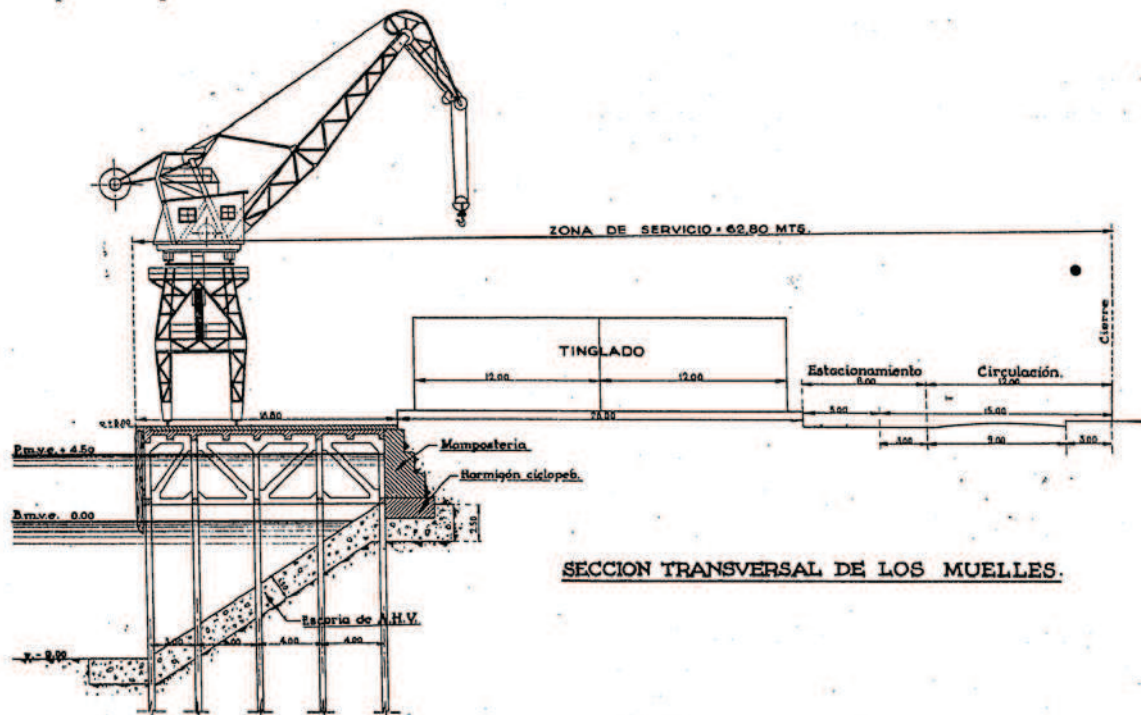
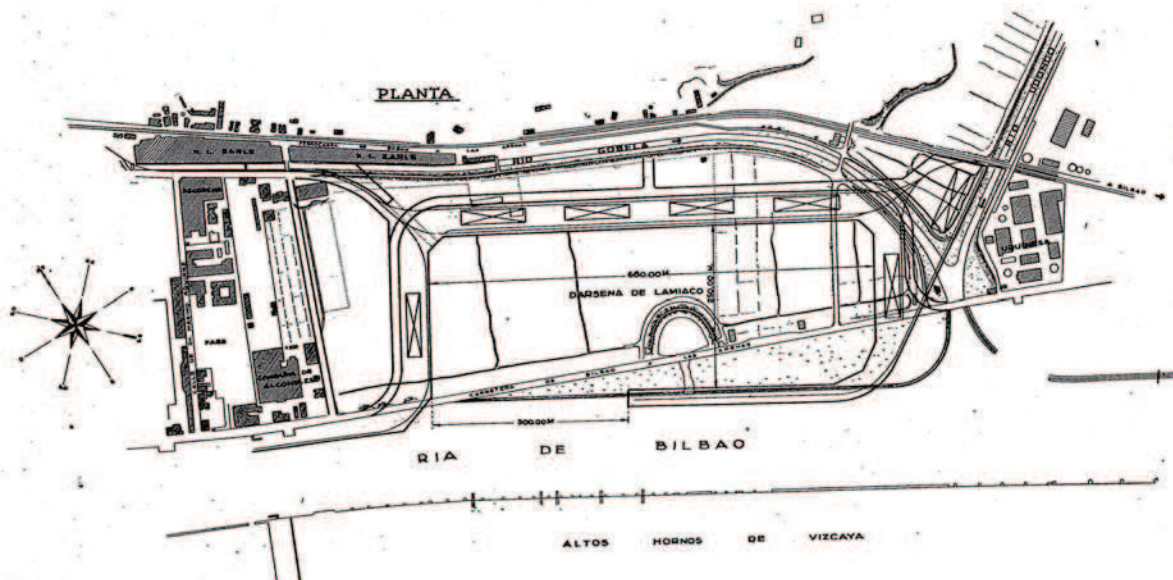
Hoy en día el recuerdo del proyecto de Antonio Aguirre ha quedado inmortalizado en el nombre de una calle de Leioa que se denomina “Calle de la Dársena de Lamiako”, la cual circunda todo lo que fueron los terrenos donde se iba a realizar el proyecto hasta llegar a la desembocadura del río Gobelas. En la actualidad se conoce ese espacio como el “Humedal de Lamiako” y también la “Vega de Lamiako”, la cual está amenazada por la construcción allí de una depuradora así como de talleres y cocheras del tranvía que pondrá en comunicación la estación de metro de Leioa con el campus de la UPV (de hecho cuando escribimos las presentes líneas se ha comenzado definitivamente la segunda de dichas actuaciones).

6. El proyecto de Antonio Aguirre iba orientado en la dirección de buscar cada vez más el mar en un intento de prolongar la ría del Nervión hasta donde se pudiera, siguiendo un poco los esfuerzos previos que había realizado con anterioridad Evaristo de Churrua. El puerto de Bilbao actualmente ha logrado ir más allá ocupando, por la margen izquierda, Santurce-Ciérvana como zona industrial, y a los dos lados de la ría Santurce-Guecho, por una parte, y el Canal de Deusto y Zorroza por la otra. Con ello el puerto de Bilbao es hoy día uno de los centros de transporte y logística más importantes del Arco Atlántico Europeo, provisto de muelles con calados de hasta 32 metros, numerosas conexiones tanto terrestres como ferroviarias, estas últimas especialmente con su red de puertos secos: Azuqueca (Guadalajara), Coslada (Madrid) y Villafría (Burgos). Asimismo, recibe todo tipo de mercancías y buques, y se encuentra operativo las 24 horas del día y todos los días del año, sin problemas de calados ni de mareas. Estas asombrosas equipaciones e infraestructuras han dado como resultado el que en el año 2007 se movieran por el Puerto de Bilbao 40 millones de toneladas y que los ingresos netos derivados del transporte de mercancías a través del enclave portuario, obtenidos por la Autoridad Portuaria y el conjunto de empresas, alcanzaran los 553 millones de euros.

El área de influencia (*hinterland*) más inmediato del Puerto de Bilbao comprende un área metropolitana de un millón de habitantes, pero además en un radio de 200 kms. se asientan cuatro millones de personas, y 16 millones en un radio de 400 kms. El Puerto constituye asimismo una excelente vía de aproximación hacia un mercado europeo de 320 millones de consumidores, supone 419 millones de euros del P.I.B. y el mantenimiento de cerca de 9.286 empleos¹⁶. Bien se podría decir, vistas las anteriores cifras, que *labor omnia vincit improbus*, y en este sentido la aportación de Antonio Aguirre, aunque finalmente no plasmada sobre el terreno, estaba pensada y estudiada con sólidos fundamentos y buscaba, como finalmente ha acabado haciendo el Superpuerto, un estrecho contacto con el mar.



16 Véase <http://www.bilbaoport.es/aPBW/web/es/index.jsp>.



Apéndice: bibliografía no arqueológica de Antonio Aguirre Andrés

- 1- "Seguridad e higiene del trabajo", *Revista de Obras Públicas* 80:1, 1932, pp. 42-4 y 66-8.
- 2- "Seguridad e higiene del trabajo: carteles educativos", *Revista de Obras Públicas* 80:1, 1932, pp. 161-5.
- 3- "El servicio de maquinaria en el Circuito Nacional de Firms Especiales", *Revista de Obras Públicas* 80:1, 1932, pp. 346-9.
- 4- "La unificación de señales en las carreteras españolas", *Revista de Obras Públicas* 81:1, 1933, pp. 282-5, 297-301 y 381-5.

- 5- "Unificación de señales en las carreteras españolas", *Revista de Obras Públicas* 82:1, 1934, pp. 366-9.
- 6- *Travesía de Cáceres: Itinerario VII-IX*, s. l., 1935.
- 7- "La fabricación de gravillas para riegos asfálticos: un problema en vías de solución", *Revista de Obras Públicas* 84:1, 1936, pp. 34-7.
- 8- "La nueva dársena del puerto de Bilbao en Lamiako", *Revista de Obras Públicas* 98:1, 1950, pp. 132-7.
- 9- *Puentes y Puerto de la Ría del Nervión*, Bilbao, Diputación Provincial de Vizcaya, 1957. 2 artículos firmados por N. R. M. y A. Aguirre.

Bibliografía

- Aguirre Andrés, A., 1950, "La nueva dársena del Puerto de Bilbao en Lamiako", *Revista de Obras Públicas* marzo, 132-7.
- Aguirre Andrés, A., 1955, "Una tarde en el yacimiento de "El Redal"", *Berceo* 35, 139-48.
- Elósegui, J., 1956, reseña de Aguirre Andrés, A., *Materiales arqueológicos de Vizcaya*, Bilbao, 1955, en *Munibe*, 1956, p. 94.
- Fernández Ibáñez, C., Sáiz Aguirre, E., 1983, "Un conjunto de puntas de flecha procedentes del yacimiento de "Kurtzia" (Vizcaya)", *Pirineos* 33 (119), pp. 93-9.
- Fernández Ibáñez, C., 1984, "Exvotos inéditos de Despeñaperros en la colección A. Aguirre, de Bilbao", *Boletín del Instituto de Estudios Giennenses* nº 119, pp. 143-6.
- Fernández Palacios, F., 2005, *Lengua e Historia del Asón al Cadagua (épocas prerromana y romana)*, Madrid (UCM, edición en CD).
- Mañas Martínez, J., 1983, *Eduardo Saavedra, ingeniero y humanista*, Madrid.
- de Otero, B., 1964, *Que trata de España*, Barcelona.
- Sáenz Ridruejo, F., 1990, *Ingenieros de caminos del siglo XIX*, Madrid.
- Sáenz Ridruejo, F., 2007, "Ingeniería e Historia", *Ingeniería y Territorio* 78, pp. 38-47.
- Ybarra y Bergé, J. de, 2003, "Lo romano en Vizcaya", en *VIII Congreso de Estudios Vascos (1954)*, San Sebastián, pp. 165-77 (= *Zumárraga* 4, 1955, pp. 11-43).