

«...El paisaje es una suma de la extensión territorial y el tiempo significados en un campo formal...».

ISUSKO

Entre dos siglos: transiciones temporales y mutaciones estéticas en el paisaje industrial de

VIVAS ZIARRUSTA

la ría de Bilbao

Notas preliminares: la radical transformación de un paraje singular

«La ría fue la arteria vital de Bilbao. Hubo un momento en su historia en que se vio tan concurrida, albergó tanta fuerza y energía que para nada desmereció a la apreciación de Blasco Ibáñez cuando, impresionado, la calificó de “prodigiosa”. Eran otros tiempos».

Imanol Villa

¹ Vivas Ziarrusta, Isusko; Arnaiz Gómez, Ana

1) «Un cementerio industrial de ruinas escultóricas en la Ría de Bilbao», *FABRIKART. Arte, Tecnología, Industria, Sociedad*, n.º 6, Universidad del País Vasco/EHU, Bilbao, 2006, pp. 120-135.

2) «Los paisajes y su reverso: identidad cultural y estética en la percepción del territorio vasco», *FABRIKART. Arte, Tecnología, Industria, Sociedad*, n.º 7, Universidad del País Vasco/EHU, Bilbao, 2007, pp. 180-198.

En dos artículos anteriores publicados en esta misma revista Fabrikart (n.º 6 y 7 respectivamente)¹ dábamos cuenta de los paisajes póstumos que, tamizados con el enfoque dirigido desde las disciplinas artísticas, se hacían presentes a lo largo de la ría de Bilbao tras los acontecimientos de desahucio, disolución y desmantelamiento industrial. En el final del siglo xx, las tensiones entre lo funcional-productivo y la estética del territorio se van dirimiendo hacia el lado que reverbera el carácter simbólico del espacio, plasmado en unos itinerarios estético-arqueológicos que delatan la destitución y el olvido de unos imaginarios

heredados, a la postre, en la idea de «cementerio de la industria». Nos encontrábamos así ante los «paisajes y su reverso», siguiendo el curso de la ría como paradigma testimonial de unas identidades culturales acuñadas con el devenir de los siglos pero ciertamente alterables en el tiempo. En la ocasión que ahora se nos brinda, estimamos la pertinencia de atraer nuestro interés hacia el cambio de siglo, saludando también al nuevo milenio que trae consigo la reconversión de los emplazamientos fabriles en extensiones urbanas, donde cualquier símbolo industrial prontamente será re-convertido en mera reliquia investida de cierta entelequia pseudo-monumental. En los márgenes y aledaños superpoblados de la ría, si durante el instante finisecular entre los siglos XIX y XX las líneas de ferrocarril constituyeron esa unión imprescindible a fin de compactar el territorio metropolitano con hilos de conexión tal que extensas catenarias, junto a los procesos de destierro de los signos industriales, los nuevos puentes se alzan como piezas clave en las uniones e intersecciones metropolitanas que ya nunca más podrán ser interrumpidas por el paso de los grandes cargueros navegando hacia el Abra. El tránsito fluvial siempre preferente, con el desafío de cruzar la ría y salvar las diferencias orográficas, ha constituido la legendaria función portuaria sustituida por el diseño de ambientación.

Durante los años 30 del pasado siglo XX, refiriéndose a la alta ocupación industrial que ya se notaba en la ría de Bilbao y, especialmente, la margen izquierda de la metrópoli, el antropólogo José Ignacio Homobono recuerda cómo se acuñó el término «*errekartia*» que en euskara pretendía denominar una suerte de territorio «mesopotámico» entre ríos (produciéndose un juego de palabras entre «*errekartia*» y «*ezkerraldea*», que significa: margen izquierda). Con esta etiqueta, una especie de «Babilonia de hierro» representaba en Bilbao todo tipo de maldades e inmoralidades: hábitos perniciosos, indiferencia religiosa y una retahíla de vilezas denunciadas por ciertos sectores sociales y poderes fácticos. Esta visión horrenda se contraponía, por así decirlo, al paisaje imaginado de la utópica arcadia pastoril, presente hasta la saciedad en el imaginario vasco. Salvando las lógicas distancias, unos patrones similares de pensamiento funcionarían en la fase actual de reinención, remodelación y rehabilitación urbanística para el inicio del siglo XXI. Se configura física y mentalmente una «*errekartia*» postmoderna, arquitectónica, en buena medida «depurada de identidades» y «aplacadora» o des-activadora de ideologías; atomizada, uniforme y anónima. Si bien el componente de la «irracionalidad más irracionalizable» puede resurgir desde las brasas encendidas que subyacen entre las cenizas férricas que ardían antaño en las «hogueras» de los altos hornos.



FIGURA 1
 Recorrido del tren de la margen izquierda, con el trazado siempre adaptado a la topografía del borde de la ría; en este caso entre el apeadero de San Mames (desaparecido) y la estación de Olabeaga, donde existían desde 1868 los diques secos, prolegómeno de lo que sería la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques. Fotografía de 2008.

El tren de la memoria: cruzando puentes en los albores del siglo XXI

«La identidad ha sido, de hecho, definida como una “construcción simbólica” y necesita fundamentarse en la memoria que, por su parte, se presenta como una “selección social del recuerdo”».

Matteo Manfredi

En noviembre de 2003 se clausuraron las puertas del apeadero San Mames que Cercanías Renfe tenía en las inmediaciones de Abandoibarra (fig. 1). Motivo de tristeza para algunos y símbolo de la imparable renovación urbanística para otros, lo cierto es que ese hecho marcó un hito simbólico del triunfo de la ciudad postmoderna, de la ciudad «ensimismada» y «progresiva» de los paseos y las «derivas» sobre la ciudad del hierro, aquella otra urbe moderna como gran factoría de la industria incipiente y después consolidada, los enlaces ferroviarios, los «tránsitos laborales» hacia la fábrica y las memorias colectivas ya un tanto encriptadas en el sueño compartido de la nostalgia más o menos esfumada. Esa estación pertenecía a la línea de ferrocarril que nació en 1888 con el objetivo de transportar trabajadores y el propio hierro de las minas hacia los embarcaderos de la ría. Estructuras de carga que jalaban el frente de agua y componían la imagen cotidiana de un paisaje estéticamente modelado por los procesos y componentes de la producción. Pocos de aquellos instrumentos y mecanismos de trabajo han pervivido hasta nuestros días, y los que lo han hecho se han visto obligados a sucumbir a la musealización y monumentalización que los convierte de «vestigios sin lugar». Pedazos de tiempo pretérito y restos desubicados en unos parajes sometidos al ultraje histórico y al extrañamiento provocado por el olvido amnésico, no del todo consciente sino hipnótico y apresurado por acción y efecto de múltiples somníferos-pastiche, inductores de unos confusos letargos prolongadamente condescendientes.

Si el tren contribuyó sobradamente tanto a los desplazamientos humanos como de mercancías a lo largo del espacio ribereño en el Bajo-Nervión, afincando una entidad metropolitana identitaria que arraigaría en Bilbao a lo largo del siglo XX, no menos importantes fueron los puentes pensados y adaptados en exclusiva para amoldarse a las características cambiantes de la navegación marítima. De esta manera, el nuevo puente de Euskalduna (fijo y de un gálibo reducido) que desde San Mames enlaza con el espacio-charnela entre la ribera de Deusto y el parque de Botica Vieja, no viene sino a confirmar el lavado de cara y la transformación estructural sin precedentes de una ría que jamás volverá

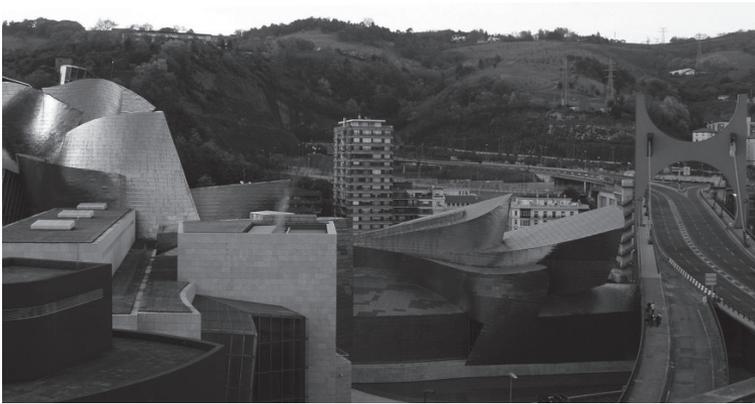


FIGURA 2
Vista semi-aérea del Guggenheim al lado del puente de La Salve (2008).

a ser navegable tal como lo fue, salpicada de puentes giratorios ya desaparecidos, puentes levadizos y basculantes decimonónicos (Deusto y Ayuntamiento), el longevo puente trasbordador de Portugalete² y otros puentes más altos y novedosos (La Salve, Rontegi) [figs. 2-3(a, b, c)-4] que aún testificaron durante el último tercio del siglo xx servidumbres propiciadas por la necesidad de «abrir el camino» a grandes buques que portaron tanto las semillas como el fruto férreo de las últimas coladas de Altos Hornos, antes de firmar su definitiva acta de defunción.

2 Puente de Vizcaya, diseñado por el insigne Alberto de Palacio Elissagüe entre los años 1890 y 1893, volado en 1937 durante la Guerra Civil y vuelto a levantar en 1941 por el ingeniero Arancil.



FIGURA 3

a) Histórico puente levadizo de Deusto, inaugurado en 1936 y concebido a imagen de los de Chicago tras un viaje del arquitecto Bastida a dicha ciudad, símbolo de las luchas obreras en la década de 1980 y en la actualidad con el ascensor anexo para el acceso peatonal a Abandoibarra. Partiendo del precedente del puente de Isabel II que elevaba su tramo central, con la industrialización se desarrolló una mecánica que permitía una movilidad alternativa. b) Pasarela del P. Arrupe en Abandoibarra, apoyada sobre los elevados soportes, no para facilitar el tránsito fluvial sino el tráfico rodado en ambas márgenes. c) Puente de Euskalduna con un gálibo relativamente reducido, que impone la barrera en el límite de la navegabilidad de la ría para nuestros días. Así, cada nuevo puente ha ido abriendo puertas a una nueva era urbana, a medida que se restringen los tramos navegables de la ría.



FIGURA 4
Vista del puente trasbordador (foto de 2007), cortesía de D. Xabier Güenaga.

³ La denominada «era del ferrocarril» con sus nuevas huellas de hierro trazadas en el territorio, recuerda a su paso que la civilización tecnológica de la velocidad y las rutas de comunicación disponía de otro elemento transformador del paisaje.

⁴ *Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano. Exploración del entorno e identificación de temas críticos*, Andersen Consulting; Diputación Foral de Bizkaia; Gobierno Vasco. Departamento de Economía y Planificación, s/l., s/f., 334 p.

⁵ «Vendredi Saint en Castille» (1896).

⁶ «Los puentes, elementos fundamentales en la funcionalidad urbana, han tenido el compromiso de salvar la diferencia topográfica de sus márgenes, la distinta configuración de sus respectivas tramas urbanas, el nivel bajo de sus orillas respecto de la lámina de agua y, sobre todo, la legendaria función portuaria de las riberas. [...] Los puentes de Bilbao se caracterizan en su concepción porque una vez superado el cauce fluvial todavía se prolongan hasta conectar con la trama urbana permitiendo, bajo esos extremos, la continuidad de los muelles y el paso de trazados de ferrocarril. Los puentes representan períodos concretos de la actividad portuaria, de la expansión territorial y de la historia de la urbe». Uriarte, Iñaki: «Metamorfosis del espacio portuario fluvial de Bilbao», *Portus*, n.º 7, abril de 2004, 23 p.

⁷ Uriarte, Iñaki: «El paisaje de la Ría (II)», *Bilbao*, n.º 204, mayo de 2006, 35 p. Para este autor el «camino hacia la estación» contiene, además, valores simbólicos de citas, encuentros y relaciones en el comienzo o el final del trayecto. Todo ello ha estado condicionado históricamente por paseos repletos de árboles, incluso cipreses como en los cementerios, que significan el camino. Son imágenes sustraídas que, en cierto modo, han pertenecido al acervo compartido.

En este sentido, es preciso reconocer que emblemas simbólicos como los puentes o el ferrocarril³ que venimos destacando, evidencian «en su realismo, las no tan gratas consecuencias del progreso: los paseantes deben soportar sobre sus cabezas el estrepitoso rugir de las veloces locomotoras que pasan sobre el puente y las aguas del río no resultan ya tan apacibles»⁴. El tren «integrado» y colorista del Monet más impresionista en la estación de Saint-Lazare, contrasta con el oscuro tren estrepitoso que sobresalta la procesión de la «España negra» en la imagen de Darío de Regoyos⁵. El misticismo popular de la sociedad rural tradicionalmente encuadrada en el campo no casa demasiado bien con los símbolos de la modernidad y el progreso que, realizados por su escala y el punto de vista, entendemos que son a todas luces peligrosos para un mundo que tiende a desaparecer irremediamente (recordemos la idea de la sucia «*errekartia*» que introducíamos al comienzo —paisaje rotundo percibido con unas señas de identidad—, como contrapunto a la pureza de la campiña —visionada o imaginada igualmente como paisaje, con otros signos distintos de identificación y pertenencia—). Elogio de la modernidad y la industrialización, el ferrocarril representa un contexto urbano vertiginoso y plagado de acontecimientos que depara su transcurso; vías, estaciones, cruces e intercambiadores, hendiduras y puentes⁶ en los que se realiza especial énfasis como reclamos de atractivo estético:

«El signo del tiempo hizo que los pintores impresionistas en París quedaran fascinados y fuese uno de sus temas favoritos, como símbolo de progreso y recurso compositivo, las estaciones de ferrocarril, los trenes y el humo. Esta alusión a la contemporaneidad tuvo en Bilbao un motivo muy adecuado en la Ría donde el barco y la navegación serán protagonistas en el repertorio artístico. La paulatina e intensiva industrialización de sus márgenes compondrán un escenario saturado de elementos de gran reclamo visual como fábricas, chimeneas, astilleros y grúas reflejados de forma notoria [...] en este dinámico espacio fluvial capturando instantes que todavía son vivencias reticentes en la memoria»⁷.

El tren invadió en Bilbao las laderas montañosas y los tradicionales paisajes de las vegas de ribera, representando el símbolo de modernidad económica, social y cultural, y unas condiciones de transporte totalmente nuevas. Facilitó el comercio y la migración comunicando los centros productores y los mercados, la casa y la fábrica, las materias primas con la industria, la industria con el mar; ello constituye la dimensión metropolitana que se va retejiendo a partir del último tercio del siglo XIX, lo cual induce paralelamente un cambio en la fisonomía del territorio y del paisaje que se vuelve metropolitano. No obstante, entre la margen derecha y la margen izquierda se garantizaba la transitabilidad con los botes-pasaje, lo que nos lega una serie de construcciones ribereñas que atesoran la memoria imborrable de unos oficios tradicionales

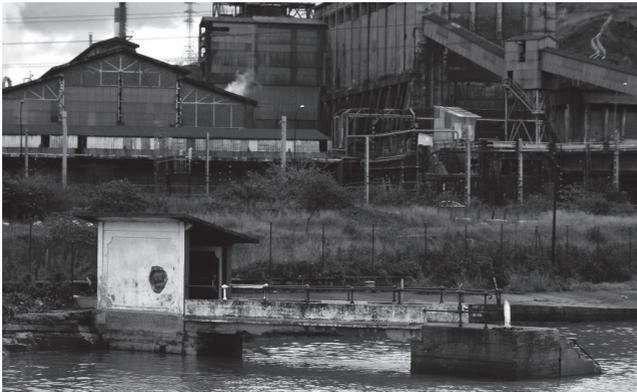


FIGURA 5
Arquitecturas y construcciones mínimas como testimonio del oficio de los boteros para el pasaje de la ría (fotografía de 2008).

asociados indistintamente a la ría y a la industria (fig. 5). La encrucijada del transporte se dibujaba así en la ría de Bilbao con el tránsito longitudinal de las gabarras de mineral y el tránsito transversal de orilla a orilla de las gentes que circulaban hacia los lugares de trabajo⁸. La evolución del ferrocarril se desarrolla de forma paralela al crecimiento urbano, a los ensanchamientos, a las anexiones y a los procesos de suburbanización de la ciudad que ocupa su entorno inmediato en una irremediable sucesión de urbanización invasora que raras veces atiende a criterios de planificación racional en la margen izquierda. Surge así un espacio interurbano económicamente zonificado para la implantación industrial, promoviendo también una segregación social que se encuentra en la base de la mentalidad e ideología de los grupos sociales dominantes que emanciparon el territorio amoldándolo a sus intereses comerciales y mercantiles; tendiendo puentes, trazando carreteras y vías férreas.

El río se ha integrado en la fisonomía de los núcleos urbanos que los atraviesa siendo para ello el puente una infraestructura indispensable de cohesión, determinando las formas concretas de asentamientos humanos para el desarrollo de la vida ciudadana. La importancia de los puentes en Bilbao es manifiesta si observamos la opinión de arquitectos e ingenieros que han tratado de cerca estas cuestiones, resultando especialmente bien emplazados los puentes «arteriales» en los cambios de orientación de la ría —de recta a curva—, marcando los meandros y con conexiones de ejes importantes de la estructura viaria. El crecimiento de Bilbao ha modelado unos emplazamientos geográficos marcados por los saltos sucesivos de ribera a ribera; desde Bilbao La Vieja hasta el primitivo Casco Viejo, después hacia Abando con el ensanche, posteriormente hasta Deusto, San Inazio y Erandio y a continuación otra vez hacia los núcleos urbanos de la margen izquierda. El tren y el puente plasman así una nueva identidad social visualizada en las formas estéticas.

⁸ González Portilla, M.: *Bilbao en la formación...*, *op. cit.*, 464 p. «Nos encontramos en los albores de lo que se ha dado en llamar la sociedad de masas, constituyendo los ferrocarriles, los tranvías, etc., en pilares imprescindibles de las sociedades inmersas en procesos de aceleración social y económica. La población se instala paulatinamente en la modernidad, abandonando de manera definitiva las estructuras propias de sociedades de Antiguo Régimen. Aparecen nuevos hábitos, distintas prácticas relacionadas con la cotidianeidad que imponen los desplazamientos diarios». *Idem*, 467 p.



FIGURA 6
Puente de Bizkaia. Portugalete. Fotografía de 2007.

Por consiguiente, el puente que resuelve hendiduras en el territorio y posibilita circulaciones en diversas direcciones por encima y por debajo, circulaciones siempre entrecruzadas, simboliza un «fervor» industrial no excesivamente alejado del fervor religioso simbolizado en una catedral como cúspide del poder unido a la divinidad. Idea que acierta en apuntar Luis Badosa contraponiendo el puente de hierro, símbolo de la industria con la catedral, símbolo del orden religioso. Observamos que estos ideales se traslucen a veces en las arquitecturas inequívocas de la modernidad industrial, con la arquitectura del hierro y su adscripción estilística a tipologías constructivas del revivalismo más medievalista. Entre Portugalete y Algorta, el susodicho puente trasbordador presentaría el icono del poder industrial con la arquitectura del hierro repleta de reminiscencias neogóticas en una metrópoli floreciente (fig. 6), cerca del gran templo de Las Mercedes en Las Arenas (fig. 7) que magnifica, en su gigantismo, el «poder intemporal» vinculado también a la burguesía industrial de una época.



FIGURA 7
Monumento al ingeniero de caminos, canales y puertos Evaristo Churruga (inaugurado en 1939, coincide con la reinauguración del puente de Deusto tras la Guerra Civil) e iglesia parroquial de Las Mercedes (Las Arenas, foto de 2007).

Arquitecturas del nuevo milenio «versus» imágenes para un cambio de siglo

«La cultura de nuestro tiempo es la cultura del espectáculo, una cultura que tiene necesidad de trivializar para divulgar las cosas. Y es legítimo, pero yo creo que al mismo tiempo los museos abandonan funciones esenciales».

Jorge Oteiza

Si a los templos nos referimos, es preciso aludir una vez más al templo postmoderno por antonomasia que no es sino el museo concebido como

una suerte de exaltación publicitaria de un concepto incierto de cultura, el cual conecta bien con las estrategias de reclamo y atracción turística. A medida que los territorios de la producción industrial se transforman en lugares de reproducción «cultural» vemos que algunos de esos paisajes familiares de vivencias compartidas reaparecen ante nuestros ojos, tal que objetos de deseo y lugares de seducción quizás desplazados de nuestras memorias más sensibles e íntimas. Bien tendríamos que preguntarnos si esa impresión de imposibilidad de reconocimiento, «lejanía» e «irrealidad» no se debe acaso a la disipación de las señas de identidad histórica que confirieron durante un prolongado trecho temporal su carácter inconfundible. Unos de esos signos desaparecidos son los talleres de Euskalduna en una explanada (Abandoibarra) donde al principio el Plan General de Ordenación Urbana no preveía tan siquiera el Guggenheim sino un museo de la técnica y de la industria⁹. Las reminiscencias que perduran se encuentran en los diques¹⁰ de lo que fueron los astilleros reconvertidos en el Museo Marítimo de la Ría de Bilbao, así como un pequeño e interesante edificio recuperado aunque nefastamente pintado, donde se alojaban la bomba de agotamiento de los diques y la carbonera al lado de la grúa Carola, que se alza como excrecencia relíctica descontextualizada.

El caso del Guggenheim como hito urbano significativo es clarificador debido a la forma de concebir e interpretar un lugar concreto de la ciudad constituido por un frente de agua con usos industriales en declive junto a la traza del ensanche, en las inmediaciones de un parque instituido bajo unos cánones decimonónicos y muy cerca de un puente que costosamente se integraba en el entorno. Este último elemento resulta así mismo rodeado y literalmente engullido por el «abrazo» de la gran estructura revestida de titanio y formada por un conglomerado metafórico de proas y cascos maclados de barcos varados junto a la ría (figs. 8a, b).

⁹ En aquel lugar existía una fábrica de maderas, joya del modernismo aplicado a la construcción industrial en Bilbao, clasificada en el catálogo de patrimonio industrial. Curiosamente, en el lugar que ocupa el museo se ubicaría un palacio de congresos, mientras que sobre el actual suelo del Palacio Euskalduna se afincaría el fallido museo de la técnica.

¹⁰ Los diques alineados en un mismo eje longitudinal Este-Oeste con sendas puertas (una intermedia y otra para la salida a la ría) ya estaban proyectados en el ensanche de la villa de 1876, aunque la Compañía Euskalduna no se funda como tal hasta 1900.

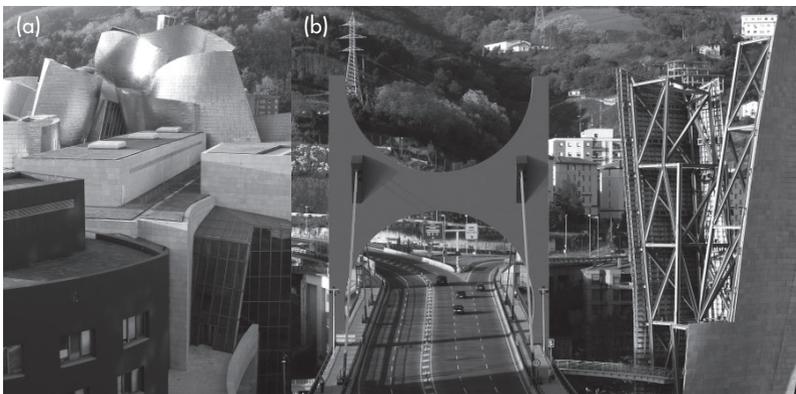


FIGURA 8
a) Varios sólidos intersectados componen la arquitectura del Guggenheim.
b) Las estructuras del edificio que alberga el museo dialogan con el puente de La Salve (1972), convertido «solemnemente» en «arco triunfal» de cartón-piedra por Daniel Buren, 2007.

La «imagen simbólica» del museo Guggenheim se cristaliza en la memoria colectiva de Bilbao aún cuando los contenedores del puerto interior funcionaban y en la creación de la nueva ciudad, la institución norteamericana constituía parte de la «solución al problema» como ironizaba el arquitecto Antonio Román. Sin embargo, el museo es el resultado de un punto de inflexión como las inundaciones de 1983 que marcaron la realidad urbana ya de por sí deteriorada de Bilbao, a partir de donde comienza a construirse la idea de la nueva ciudad con intereses inicialmente económicos y empresariales, sin demasiado miramiento por la imagen emblemática tan «rentable» a posteriori. Fue entonces cuando se redactaron los avances del Plan General de Ordenación Urbana (1989) y después el Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano (1992), desarrollados tardíamente en comparación con otras ciudades.

Con operaciones de marketing como el Guggenheim y las arquitecturas «ensimismales» (coro disonante de «voces solistas») se asiste al hecho de que lo más reconocido sea lo más famoso en boca de Theodor Adorno, con el «éxito asegurado» de «arquitecturas» con puro valor de cambio¹¹ mediante «acuerdos sociales» que «erigen la apariencia de lo inmediato» para la «realización de aquello que todo el mundo hace»¹² dentro de la «cultura oficial» dirigida a la «liquidación del individuo». En todo caso, «es un afortunado acontecimiento exclusivamente arquitectónico, escasamente museístico y apenas cultural, de curiosidad colectiva, efectos lúdicos y sociales convulsivos cuya influencia durará todavía unos pocos años más»¹³.

En arquitectura y en urbanismo «la superestructura de la apariencia no es mera y simplemente el encubrimiento de la esencia, sino que surge de esta misma esencia de modo coercitivo. La igualdad de lo ofrecido, que todos tienen que aceptar, se enmascara en la rigidez del estilo universalmente vinculante»¹⁴. Lo mismo sucede en las artes plásticas (contenido del continente; el museo contemporáneo o continente reconvertido en contenido) de modo que las «masas» son en ocasiones vilmente engatusadas por los «fetiches». Reconvertidos en «rutas y rutinas» de cultura consumible por las masas, lo que interesa en los museos es que el visitante, turista o ciudadano extraño en su propia ciudad, pueda «ver» sin «mirar», contemplándose a sí mismo en el «gran mecanismo público» de T. Adorno, «aunque no logre ejercer sobre este ni la más mínima influencia»¹⁵. Afuera quedan los restos industriales; los «residuos depravados y en putrefacción del individualismo romántico»¹⁶. Por otro lado, difícilmente se reconocen los límites entre los espacios públicos y privados: en la antesala frente a la entrada del Guggenheim (igual que en el área del Museo Marítimo de la Ría de Bilbao) no se

¹¹ Ya decía B. Brech que «cuando una obra artística se transforma en mercancía, el concepto de obra de arte no resulta ya sostenible en cuanto a la cosa que surge». Brech, Bertolt: *Der dreigroschen-prozess*, citado por: Walter Benjamín, *Discursos interrumpidos I* («La obra de arte en la época de su reproductibilidad técnica»), Taurus, Madrid, 1973, 30 p. Autores como el propio Jean Baudrillard, en su pensamiento dedican un paréntesis a identificar cómo en la vorágine del desarrollo del consumo en las sociedades avanzadas de la «tardomodernidad» o «sobremodernidad» (Marc Augé), los objetos llegan a perder su valor de uso para convertirse en elementos de los sistemas de símbolos.

¹² Adorno, Theodor: *Disonancias. Música en el mundo dirigido*, Rialp, Madrid 1966, 33 p. T. Adorno realizó estos comentarios en 1938, en el marco de una crítica sobre lo que denominaba, sintetizando mucho, música «seria» y música «ligera». Ideas que, de alguna manera, son válidas para ilustrar las cuestiones que aquí nos interesan y que mencionamos acerca del arte y la arquitectura sin considerar por ello que recaemos en una extrapolación desmedida.

¹³ Uriarte, Iñaki: «Metamorfosis del espacio portuario...», *op. cit.*, 24 p.

¹⁴ *Idem*, 35 p.

¹⁵ *Idem*, 59 p.

¹⁶ *Idem*, 62 p.

percibe claramente hasta donde se extiende el espacio expositivo, incluyendo entre otras cosas mobiliario portuario recuperado, obras artísticas (escultura pública) y mobiliario urbano que no se corresponde con los diseños utilizados por la municipalidad (piezas exclusivas o no identificables en otros contextos de la ciudad). En ese espacio semipúblico o pseudo-privado —liminal e intermedio— es donde se constata, por ejemplo, la importancia de los elementos urbanos como identificadores de territorios conocidos, e incluso las memorias añejas que impregnan los lugares (fig. 9).

Barakaldo y Sestao: dos municipios metropolitanos unidos por una misma fábrica

«Las ciudades grandes son todas infernales. Son un error de nuestra cultura, de nuestra época. En ellas no se puede vivir».

Antonio López

Si nos apresuramos a abandonar el «vergel paradisiaco» de Abandoibarra hacia la metrópoli postindustrial, la propia «estética el paisaje» que nos delataba el hecho de unidad paisajística ligada a las explotaciones siderometalúrgicas en las vegas llanas de la ría, asoma en la actualidad produciendo lapsos o «interrupciones narrativas» en la visión de la imagen urbana, tal y como sucede en los terrenos desocupados tras el declive de la industria. Todo un páramo entre Desierto y Urbinaga que últimamente se está ocupando otra vez con las infraestructuras del metro y los equipamientos del área de Galindo. En dicho contexto hasta ahora inhóspito, la obligatoria mirada en perspectiva desde las cotas inferiores hacia la colina repleta de edificación que preludia la estampa de Sestao, hace presagiar las diversas fases de crecimiento urbano aglomerado, dejando al descubierto en una misma línea de construcción edilicia todo un repertorio residencial que testimonia el transcurso inexorable del tiempo, desde las barriadas obreras del primer tercio del siglo XX hasta los bloques masificados de los años del desarrollismo. Lo que rememora las «hendiduras urbanas» que la presencia y persistencia industrial ocultaba y ahora sobresalen de la forma más explícita e indiscreta, provocando grandes «vacíos urbanos» que incluso dilatan espacialmente los densos extremos de la ciudad.

Tras los derribos y el desmantelamiento de Altos Hornos, cuyos órganos pulmonares de acero insuflaron un aliento de vida inmiscuida en las «venas» tubiformes imbricadas en la textura urbana de Barakaldo y



FIGURA 9

Edificio de la bombeadora y grúa Carola en los muelles de Euskalduna, utilizada para el anuncio de eventos lúdico-culturales y/o musicales de la villa (2006).

Sestao, si nos situásemos imaginariamente en la confluencia del río Galindo con la ría de Bilbao, pronto reconoceríamos la licitud de enmarcar en esa porción de terreno los síntomas inequívocos que acechan en el trecho temporal de las décadas del cambio de siglo (1990-2000). La imagen del paisaje reaparece plena de indicios tangibles que acentúan el rostro de la rápida transformación.

En esa zona de Barakaldo se conservó el antiguo edificio de la central eléctrica de AHV. (Altos Hornos de Vizcaya), denominado pabellón Ilgner puesto que albergaba la maquinaria —que aún se mantiene tras un minucioso proceso de restauración— de dicha empresa que convertía la corriente alterna procedente de la red externa en corriente continua para uso siderúrgico¹⁷. Por otro lado, los nuevos equipamientos iconos de la transformación se han consolidado con el estadio de fútbol de Lasarre que se erigió en la zona norte de Galindo a cargo de Bilbao Ría-2000¹⁸, además del polideportivo que recuerda ligeramente a una moderna nave industrial, por lo que se ha pretendido recuperar una ilusión imaginaria del carácter fabril; simulación en la que intervienen inclusive materiales constructivos como el hormigón, el aluminio o la piedra caliza. La percepción de la sofisticación en el paisaje, acompañada de tonalidades monocromas —gris y negro Markina— y la apelación a recursos locales con toques exóticos participa en ese proceso de reinención de paisajes. Los espacios anexos se rematan a menudo con elementos móviles y fuentes cibernéticas «a pie de calle» que producen efectos ambivalentes de luz y niebla, susceptibles de ser modificados «a gusto de los consumidores» del paisaje. Esto es, lo que anteriormente podía ser un mobiliario urbano monumental sujeto a la contemplación, «desciende ahora de su pedestal» por utilizar los términos que proponía Rosalind Krauss para la escultura-monumento (estatua) y se somete a la interacción con los usuarios que recrean diferentes ambientes «a la carta», similar a como se entiende y se organiza la nueva museografía.

Otro de los espacios a intervenir por los arquitectos Javier Fresneda, Javier Peña y Javier San Juan es la plaza de Prometxeta, conectando con la nueva Avenida de Altos Hornos como un «canto evocador a la desmemoria», en el casco urbano de Barakaldo reforzando la unión con los frentes construidos para consolidarse como «ensanche de la ciudad». La mayor parte de los edificios de reciente construcción se agolpan en torno a ese espacio público presidido por otra «torre singular» constituida por el «volumen traslúcido» de rigor a modo de «linterna». Levemente inclinada a partir de una altura intermedia, recordaría ligeramente a las «grúas desaparecidas de la ría», además de los motivos «escultóricos» para la «ornamentación» de la plaza. Se evidencia

¹⁷ El edificio con plaquetas de ladrillo visto asemeja una estructura griega de la antigüedad con frontón clásico (se aprovechan sus elementos simbólicos que ayudan a mantener cierta memoria histórica). La actual sede del CEDEMI se construyó en 1926. El responsable de la restauración ha sido el arquitecto José Luis Burgos.

¹⁸ Concebido en acero y policarbonato con planchas de grandes dimensiones, su cubierta de gran ligereza visual y carácter traslúcido garantiza un máximo de iluminación. Eduardo Arroyo fue el arquitecto que ganó el concurso Europan-5 para este estadio. Con la pretensión de ser así mismo un edificio proyectado de manera que se integre en el terreno, se quiso evitar que constituya un obstáculo visual en el acercamiento de la trama urbana hacia el frente de agua de Galindo.

una vez más la necesidad de competir, a menor escala, con el referente de Abandoibarra¹⁹ mediante una propuesta de ciertas semejanzas. Entre tanto, hemos de preguntarnos «¿qué queda del Baracaldo industrial? Queda la añoranza de un mundo que se ha ido»²⁰. Puesto que el urbanismo de nuevo cuño que «crece» ahora «sembrado» a la vera de amplias zonas verdes, salpica la geografía con edificios en altura para contrarrestar la escasez de suelo (con proyectos como Prometxeta, San Vicente, Beurko, recinto ferial del BEC²¹, torres de Sefanitro²², etc.) de modo que la segunda urbe vizcaína en población perfilará, una vez soterrada la trinchera ferroviaria, su *skyline* majestuoso sobre las lámina acuosas.

Durante el último lustro se ha procedido a la adecuación del parque de la ribera de Galindo como un paseo longitudinal para la revalorización de los frentes de agua, con un recorrido principal sobre la orilla del río y un itinerario secundario entrelazado con el principal, como los caminos de sirga utilizados antaño para el arrastre de gabarras (penoso oficio de las «sirgueras») y reconvertidos en «*bidegorris*» o carriles «cicloturísticos». La jardinería protege y a la vez separa los diferentes espacios de forma que los volúmenes, coloridos e incluso los aromas muestren las variaciones según las estaciones y las épocas del año, por lo que nos encontramos otra vez con el «paisaje premeditadamente cambiante». «Colores», «olores» e incluso «sabores» y/o «sonidos» que otrora siempre fueron los mismos: el color ardiente de las rítmicas llamaradas, soplando a bocanadas desde las mismas calderas en las entrañas de los infiernos férricos, con sórdidos olores de herrumbre y sangre. Humo de negras cenizas, encapotado bajo la espesa niebla blanca teñida de gris, con los «restos óseos» del acero volatilizado puestos en suspensión gracias a los oscuros aires enrarecidos. Balizas luminosas, fuentes y diversas piezas diáfanas observan ahora las viejas y endurecidas «colinas rojas» con sus terrazas ya recubiertas de verde, síntoma inexcusable del fin de las explotaciones a cielo abierto en los «montes de hierro» y la desaparición de la neblina, tras la cual relucen, en la lejanía del valle, los horizontes antes perdidos entre la tierra y el mar²³.

No obstante, en este enclave de Urban-Galindo cerca de la dársena de Portu se reinauguró a finales de setiembre de 2002 el viejo cargadero de mineral de la empresa Franco-Belga de las Minas de Somorrostro, que constituía una de las últimas estructuras industriales con su presencia estética más que notoria. En esta construcción remozada resalta el mero uso de mirador sobre la ría, por su carácter monumental y estético, aunque se evidencia sobradamente su aspecto simulácrico dada la pérdida de función aparente de la estructura originaria, desechando así mismo sus propiedades más intrínsecas; al presentarlo como «residuo

19 Al igual que el «Paseo de la Memoria» de Abandoibarra, en Galindo-Barakaldo también existía la intención de establecer otro «paseo escultórico» en el parque de la ribera de la ría, desde la dársena de Portu.

20 Gurrutxaga, Ander: «Paseo por la ciudad: desde Bilbao a Santurce», *Fabrikart. Arte, tecnología, industria, sociedad*, n.º 5, Bilbao 2005, 115 p. Igualmente, en la remodelación del barrio baracaldés de Lutzana el Plan Especial de Reforma Interior preveía la idea de dos torres como mojones que marcarasen en ese punto la centralidad metropolitana de Bilbao, rediseñando el valor cualitativo de un espacio ahora «desubicado», convirtiéndolo en el «segundo ensanche» de Barakaldo.

21 En el espacio ocupado antiguamente por el tren de laminación de Ansio.

22 Sobre las ruinas de la simbólica factoría aún sin desmantelar del todo, se prevé que las chimeneas de Sefanitro sean sustituidas por estos hitos que señalicen el centro geográfico del Bilbao Metropolitano.

23 Menos mal que el pequeño Museo de la Industria recientemente inaugurado en Portu-galete (Rialia), va a ser un «reducto suficiente» para salvaguardar si no «ocultar» los iconos que permanecerán «cuasi-intactos» en la «des-memoria de las futuras generaciones»; las «fábricas y el humo», símbolos históricos aunque incómodos de la margen izquierda, entre cuatro paredes y evocaciones más bien compasivas, pseudo-nostálgicas y arquetípicas que tienen por objeto recrear mal que bien la grandiosidad de un paraje que un día fue. Esto es, «melancolía sin utopía», «recuerdo sin reivindicación» y «homenaje póstumo» a un «paisaje desaparecido» y desheredado. Es curioso y sorprendente comprobar cómo el reducido espacio que en Bilbao queda para la evocación de todo un mundo industrial, mecánico y humano, precise de una serie de maquetas de fábricas a escala mínima, puesto que de lo contrario tan siquiera caben en las estancias disponibles.

24 Es loable, sin embargo, que se haya procedido a restaurar y adecuar el embarcadero ubicado también en la dársena de Portu (obra del estudio de arquitectura Lázaro, Guillermo & Asociados.), máxime si se tiene en cuenta que aún sigue siendo una modesta infraestructura de cierto uso funcional que proporciona servicio a los botes que circulan, atravesando la ría, entre Barakaldo y Erandio; lo cual atesora la herencia de uno de los oficios históricos en torno a la ría, en franca decadencia y a punto de extinguirse. La rehabilitación del pequeño habitáculo a modo de «finger» de embarque con planchas de acero corten, rememorando visualmente la construcción naval característica de la zona, constituye una estructura estéticamente muy peculiar en ese territorio resbaladizo entre la arquitectura y el mobiliario, que contribuye a mantener aunque sea simbólicamente el hilo de un tránsito urbano de orilla a orilla con resonancias propias de una memoria asociada los lugares que «enlaza».

25 Aunque los letrados no dudan en «apoyar» la conservación, se asevera que el organismo carece de medios para afrontar los gastos de restauración y conservación (junto a la estructura principal deben mantenerse equipos auxiliares como la nave de colada, las «estufas» y los conductos para la expedición de gases), ofreciendo a las instituciones vascas la cesión gratuita del equipamiento. El horno se declaró monumento con el máximo nivel de protección en 1998. La decisión ya fue anteriormente recurrida por AHV, Aceralia y el propio Ayuntamiento de Sestao, estimando que iba a ser una «mancha impresentable» que alteraría sus planes de reforma urbana para el antiguo terreno industrial. Más tarde se reclamó la creación de una fundación para la conservación y el mantenimiento del alto horno, donde podría implicarse la iniciativa empresarial privada aparte del Ministerio de Cultura que podría estar interesado en incluir el inmueble dentro del Plan Nacional de Patrimonio Industrial. En estos momentos el Ministerio de Cultura ha adjudicado a la multinacional Freyssinet los trabajos de restauración para convertirlo en museo de la siderurgia. Inaugurado en 1959 con su hermano gemelo (desmontado en 1999), el horno no podrá funcionar por la degradación irreversible.

congelado» en un entorno «liberado» ya forzosamente de su carga y connotación industrial. Materiales como el acero inoxidable contrastan de una forma chirriante con los elementos primitivos. La «tematización» de este reducto industrial se hace quizás más notable con la inclusión de paneles informativos describiendo —y descubriendo— pedagógicamente las funciones del cargadero cuando se encontraba en funcionamiento, esto es, cuando aún atendía a una función de uso desestimada por el devenir de la historia y la evolución tecnológica en los mecanismos y sistemas productivos²⁴ (fig. 10).



FIGURA 10

Viejo cargadero remozado junto al puente de Rontegi (1983). A finales del siglo XIX los 23 cargaderos de mineral estaban ubicados en el «pasillo fluvial» entre Olabeaga y Portugalete. Fotografía de 2005.

Todo ello sucedía casi paralelamente al recurso judicial ante los tribunales que interpusieron los abogados de AHV contra la catalogación de «monumento» concedida «*in extremis*» al último alto horno²⁵ abandonado en su lugar de anclaje originario: la «pastilla» de Sestao. Este «monumento decrepito» estaba siendo para algunos una especie de «estimulación reivindicativa» inaceptable, poco menos que una «mancha imborrable» fantasmagórica de los «bordes fluviales fabriles, duros, compartidos con unos asentamientos sociales muy contrastados. [...] Un glosario, histórico, social y laboral, del asentamiento de una nueva era, convirtiendo la

Ría en el escenario de la industrialización de Bizkaia»²⁶. Residuos «estéticos» cuya sola presencia «solemniza el paisaje fluvial» como «apertura de Bilbao hacia el mar». Para el arquitecto Iñaki Uriarte, «la vía de unión más importante» de la villa con el mundo y el escenario donde mejor se expresó, en tiempo pasado, la «identidad moderna» de Bilbao. La peculiaridad territorial que debiera de ser un acicate para la «reinterpretación del cauce fluvial como cualidad paisajística», exigiendo «profundas reconsideraciones» sobre criterios de reutilización de instalaciones industriales, se convierte cada vez más en una especie de sugestión que justifica presuntas remodelaciones especulativas.

²⁶ Uriarte, Iñaki: «Ría de hierro», *Bilbao*, n.º 197, octubre de 2005, 29 p.

Breves anotaciones finales: mimesis y reinención del paisaje

«De alguna manera la Ría es nuestra razón de ser, es el alma de un lugar que debemos valorar y respetar frente al despropósito institucionalizado de borrar todo indicio de la memoria, donde los ingenios de la cultura y estética industrial son tratados como despojos, lo mismo que sencillos y coherentes asentamientos residenciales plenos de humanidad han sido y pretenden ser demolidos».

Iñaki Uriarte

Habiendo sido dos localidades sumamente concurridas y densificadas, unidas por una misma fábrica-estandarte (AHV), entre Barakaldo y Sestao está surgiendo velozmente una «*errekartia*» (territorio entre ríos) que no hace sino reinventar los imaginarios del paisaje. Refrendando una estética postmoderna deudora de las estrategias vigentes para la revalorización de las ciudades, en los frentes de agua de la ría se van perfilando paulatinamente diseños urbanos o ambientes provistos de arquitectura, escultura pública y mobiliario que ya pertenecen casi a la esfera de las referencias plásticas comunes, repetidas hasta la saciedad en unos y otros lugares. Templos-museo (pabellón Ilgner), torres emblemáticas (Prometxeta), puentes-pasarela (Urbina), jardines «escultóricos» (Galindo), anacronismos conservados (cargadero), infraestructuras emergentes (campo de fútbol, polideportivo) y «ensanches» residenciales²⁷ (figs. 11-12a, b, c) descubren sus filiaciones iconográficas con otros lugares consolidados o en fase de consolidación. Reflejando casi punto por punto una serie de coincidencias manifiestas (Guggenheim, torre de César Pelli e «Isozaki Atea», «Paseo de la memoria», grúa Carola, centro comercial Zubiarte y manzanas de pisos lujosos en Abandoibarra y Uribitarte), sin olvidar en todo caso el «bilbainismo» un tanto irónico e improbable de recolocar el arco de San Mames cumpliendo la función de puente peatonal para Zorrotzaurre, o el empeño dudosamente oportunista del Guggenheim en Urdaibai,

²⁷ Dos de los arquitectos seleccionados para diseñar los bloques del polígono fueron Dolores Palacios y Federico Soriano, artífices unos años antes del Palacio Euskalduna.



FIGURA 11
Restauración integral del pabellón Ilgner como antiguo elemento funcional y actualmente simbólico. Foto de 2007.



FIGURA 12
a) Vega de Abandoibarra en Bilbao con centro comercial, palacio y puente de Euskalduna.
b) Torres de Isozaki en los antiguos muelles de Uribitarte y pasarela «Zubi-Zuri» de Calatrava.
c) Vega de Galindo en Barakaldo.
Nuevas edificaciones, 2007.

extrapolando a la ría de Gernika la más o menos rentable iniciativa bilbaína en la ría del Ibaizabal-Nervión.

Conjuntamente con las arquitecturas esplendorosas dando la bienvenida al nuevo milenio, el urbanismo finisecular para el cambio de siglo (xx-xxi) que en ocasiones mimetiza con «imágenes blandas» de «baja intensidad» (Abandoibarra-Barakaldo) y la singularidad de los puentes neonatos que, subrayando una vez más la transversalidad corroboran la desaparición de unos sistemas y medios de vida que labraron el paisaje borrado y reescrito a modo de palimpsesto, hemos visto cómo un emblema especialmente simbólico que surca el paisaje sería el ferrocarril. Último superviviente con resonancias de la industrialización, absorbido por el modelo postmoderno de ciudad y de territorio que «ya no puede soportar tanto cadáver industrial» (Ana Arnaiz²⁸). Cadáver que sobresale como «huella indeleble» en proceso de detritificación de memorias e identidades adormiladas en el «cementerio fabril».

Rescatamos así para finalizar este concepto o categoría de «camposanto de la industria» que manifestábamos en uno de los artículos precedentes, repleto de tumbas y panteones sobre los que se levantan los nuevos monumentos megalómanos; no para reavivar la memoria de aquellos difuntos que bajo la tierra yacen como inertes moradores de ultratumba, sino para mayor gloria y congratulación de quienes permanecemos,

28 Realizando un paralelismo con los «difuntos» de otra índole (personas desaparecidas), esta autora desgana cómo en otra época tuvo su relevancia el ferrocarril para el traslado de los fallecidos y el cortejo fúnebre al cementerio de Derio, fuera de la villa de Bilbao por razones higiénicas. El tránsito como «ritual de paso» se consolidaba en este medio de transporte. Cuando se descendía del tren, las inmediatas murallas del camposanto constituían un límite: lugar sagrado y protegido.

cada vez más desligados de esa ría teñida de ocre y rojo parduzco gracias al noble material de laboreo, reconvertida fundamentalmente en ría de titanio, de acero corten y vidrio por causa y efecto del predominio absoluto de los materiales de simulación estética.

Bibliografía

Adorno, Theodor, *DISONANCIAS. MÚSICA EN EL MUNDO DIRIGIDO*, Rialp, Madrid, 1966.

Badosa, Luis, *ARTE E INDUSTRIA. INFLUENCIA DE LAS FORMAS INDUSTRIALES EN EL ARTE DEL S. XX, 1900-1945*, Universidad del País Vasco/EHU, Bilbao, 1995.

Benjamín, Walter, *DISCURSOS INTERRUMPIDOS I* («La obra de arte en la época de su reproductibilidad técnica»), Taurus, Madrid, 1973.

Cava Mesa, María Jesús, «Construcción y reconstrucción del Puente de Deusto (II)», *BILBAO*, n.º 233, enero de 2009.

—, «Construcción y destrucción del Puente de Deusto (I)», *BILBAO*, n.º 232, diciembre de 2008.

González Portilla, Manuel (dir.), *BILBAO EN LA FORMACIÓN DEL PAÍS VASCO CONTEMPORÁNEO*, Fundación Banco Bilbao Vizcaya (BBV), Bilbao, 1995.

Gurrutxaga, Ander, «Paseo por la ciudad: desde Bilbao a Santurce», *FABRIKART. ARTE, TECNOLOGÍA, INDUSTRIA, SOCIEDAD*, n.º 5, Bilbao, 2005.

Krauss, Rosalind, «La escultura en el campo expandido», en: *LA ORIGINALIDAD DE LA VANGUARDIA Y OTROS MITOS MODERNOS*, Alianza Forma, Madrid, 1996.

Uriarte, Iñaki, «El ferrocarril de la Ría (II)», *BILBAO*, n.º 232, diciembre de 2008.

—, «El ferrocarril de la Ría (I)», *BILBAO*, n.º 231, noviembre de 2008.

—, «El paisaje de la Ría (III)», *BILBAO*, n.º 204, mayo de 2006.

—, «Los puentes de la Ría, tránsito y navegabilidad», Bilbao, n.º 200, enero de 2000.

—, «Ría de hierro», *BILBAO*, n.º 197, octubre de 2005.

—, «Metamorfosis del espacio portuario fluvial de Bilbao», *PORTUS*, n.º 7, abril de 2004.

VV. AA., *PLAN ESTRATÉGICO PARA LA REVITALIZACIÓN DEL BILBAO METROPOLITANO. EXPLORACIÓN DEL ENTORNO E IDENTIFICACIÓN DE TEMAS CRÍTICOS*, Andersen Consulting; Diputación Foral de Bizkaia; Gobierno Vasco. Departamento de Economía y Planificación, s/l., s/f.