

# Tesoros Portugalejos Portugaleteko Altxorrak

## El Muelle de Hierro de nuestra Ría



Errekako Burdin Kaia

**Edita:** Ayuntamiento de Portugalete  
**Colección:** Tesoros Portugalujos nº2  
**1ª edición Mayo 2003 - Tirada 500 Ejemplares**  
**Impresión:** Gráficas Berriz  
**Foto cedida por:** Autoridad Portuaria de Bilbao  
**D.L.: BI - 1181 - 03**

# "EL MUELLE DE HIERRO DE NUESTRA RÍA"

Uno de los objetivos que el Área de Cultura del Ayuntamiento de Portugalete perseguía cuando puso en marcha la colección "Tesoros Portugalujos", era el de ofrecer a la ciudadanía una selección de lo mejor de nuestro patrimonio documental, artístico y paisajístico. Portugalete cuenta entre su rico patrimonio con un auténtico tesoro: nuestra Ría.

Efectivamente, en torno a la Ría han emergido tesoros únicos en el mundo: nuestro Puente Colgante, el Mareómetro, el Muelle de Hierro, las propias obras de canalización de la Ría y un sinfín de ejemplos.

Basta un simple vistazo para comprender lo peculiar de nuestro paisaje, fraguado en torno a la Ría y al hierro. El futuro *Museo de la Industria*, ubicado en la llamada *Casa del Mar*, será un excelente observatorio del proceso emprendido por las portugalujas y portugalujos de antaño, quienes, con mucho esfuerzo y tesón, transformaron el entorno geográfico para dar vida nueva al Abra que hoy admiramos.

El célebre escritor y miembro de la Real Academia de la Lengua Española, el insigne portugalijo Juan Antonio de Zunzunegui, supo plasmar esa Ría como muy pocos. Sus obras de *pequeño tonelaje*, como gustaba llamarlas, suponen hoy la mejor fotografía del frenético sivivir de la Ría y los hombres y mujeres de entonces. En *Bajo mi cielo metalúrgico*, título de una de sus obras más conocidas, Zunzunegui recoge un paseo por los albores de la industrialización, un paseo por las obras de transformación de un espacio volcado al mar y forjado con hierro y acero, un paseo por nosotros mismos.

Por eso, estas breves páginas de la colección "Tesoros Portugalujos" deben estar dedicadas a los portugalujos y portugalujas que contribuyeron a transformar el Portugalete de entonces para obtener el Portugalete que somos hoy. En estas páginas se pretende esbozar un recorrido virtual, una ruta por el pasado, desde la Ría primitiva a los proyectos de futuro. Es, sin duda alguna, una obra de arte que entremezcla tres elementos de excepción: el agua salada de nuestra Ría, el duro hierro de nuestros Montes de Triano, y el ímpetu de las gentes del Portugalete de antaño. Sirvan estas líneas de reconocimiento y homenaje.

Santiago Pérez  
Concejal Delegado de Cultura.



María José Lanzagorta Arco  
Licenciada en Geografía e Historia

Portugalete siempre ha sido una Villa ligada a la ría y al mar. Tanto la economía como las formas de vida de Portugalete han sido determinadas por su emplazamiento geográfico a la entrada del estuario de la ría del Nervión. La historia social y económica del País Vasco se ha caracterizado como una carrera al mar, como una constante preocupación por explotar los recursos marítimos y disponer de las instalaciones portuarias ajustadas a las necesidades de cada momento.

Al iniciarse la actividad mercantil de Bilbao, sus habitantes se vieron atraídos por este enclave. Los barcos que entraían o salían de Bilbao se veían abocados a continuos naufragios, debidos a la existencia de una barra de arena en el tramo final del curso fluvial que dificultaba la entrada. Por esta causa, la ensenada natural, donde más tarde se fundara Portugalete, se convirtió en el foco de atracción de una población seducida por las posibilidades económicas de la zona. La recogida de los botines procedentes de los naufragios, el establecimiento de locales donde albergar a los náufragos o la fijación de la residencia de personas conocedoras de la ría, serían algunos de los motivos que conllevan la consolidación de este asentamiento humano.

## PORTEGALETE Y SU RÍA EN EL TIEMPO

Como veíamos en la introducción, una serie de circunstancias llevarían a Portugalete a un florecimiento del pequeño poblado y de su puerto. Esta localidad obtendría de la mano de doña María Díaz de Haro la categoría de Villa, el día 11 de junio de 1322. Díaz de Haro consideró este paraje ideal para el desarrollo de operaciones de carga y descarga de mercancías a la entrada de la ría. Esta fundación se inscribe en una fase de apertura al mar en la que obtienen carta de población varios núcleos costeros vizcaínos, como serían Plencia, Bilbao, Lequeitio y Ondárroa. Con este bloque de aforamientos, las autoridades del Señorío perseguían ampliar el frente costero del territorio vizcaíno, con el objetivo de explotar las posibilidades económicas que la mar ofrecía.

Durante la Edad Media y la Edad Moderna la villa, siempre ligada a la ría, realizaría las funciones de puerto de exportaciones de hierro vizcaíno y lana castellana vía Flandes. Exportación lanera, por tanto, de un lado, y transporte marítimo de mineral de hierro, de otro, serían los dos flujos comerciales que, junto al que se canalizaba en los viajes de retorno, sirvieron de apoyo a la pujanza que Portugalete adquirió durante los siglos XV y XVI en el ámbito del tráfico mercantil naval.

Hasta el siglo XVI no sería un puerto importante, pero fue en este siglo cuando se acomete la ampliación de su puerto sobre la dársena y hasta la localidad de Sestao, todo ello ligado a un incremento de la actividad mercantil. Desde su fundación, el poder comercial y del puerto de Portugalete supondría una molestia para Bilbao en su idea expansionista de llegar al mar. En el siglo XVII, Portugalete contaría todavía con buenas condiciones portuarias, pero estaba empezando a convertirse en un simple apéndice instrumental de la actividad mercantil bilbaína; una especie de escala portuaria, dependiente de Bilbao y plenamente subordinada a él. Con el paso del tiempo se acentuaría esta tendencia, sobre todo a partir de las postimerías del XVII, en que Bilbao experimentará un ascenso fulgurante.

Este ascenso de Bilbao comportaría el hundimiento de la potencia naval y mercantil de Portugalete, que recibiría la puntilla definitiva con la pérdida de los derechos de carga y descarga. Como consecuencia de todo ello, la actividad marítima portuguja quedaría reducida casi exclusivamente al auxilio de las embarcaciones de gran tonelaje a su entrada o salida de la ría. Cabe destacar en este sentido que, según una inspección de embarcaciones llevada a cabo en el Señorío en el año 1740, Portugalete solamente registró 10 lanchas de 25 quintales cada una, es decir, simples lanchas

de atoaje. Asimismo, un testimonio documental fechado en 1802, dice que la mayor parte de su vecindario se ocupaba principalmente de auxiliar en el paso de la barra a las embarcaciones que entran en la ría, para lo cual había 9 lanchas.

La capital vizcaína disputaría en todo momento con Portugalete el dominio de la ría. Bilbao, que contaría con el apoyo del Consulado y la Casa de Contratación, así como con las disposiciones de la Chancillería de Valladolid, arrebató a Portugalete su exclusividad mercantil y el espacio fluvial que abarcaría desde cerca de Barrica hasta Erandio por la margen derecha y desde Somorrostro a Luchana por la margen izquierda, en un pleito que se iniciaría en 1792 y que terminó en 1796. En el siglo XIX, las nuevas actuaciones de la Junta de Obras del Puerto, acaecidas de la mano de Evaristo Churruga, incidieron decisivamente en la economía portuguense, configurando un nuevo puerto a finales de ese siglo.

Otro sector influiría en la vida social y económica de la Villa: el turismo. A fines del siglo XIX, este nuevo elemento incidiría decisivamente en el devenir de la villa. Este factor determinaría la calificación de la villa como una de las primeras localidades vizcaínas de carácter residencial y turístico de alto postín, ligada a la temporada de baños. La burguesía local y bilbaína, lo mismo que muchas familias inglesas, se asentarian en la población.

## EVOLUCIÓN URBANA EN TORNO A LA RÍA

Durante la Edad Media, su núcleo urbano, rodeado por murallas, se organizaría de cara a la ría y a la desembocadura de ésta en el mar, ejes centrales de su vida económica. Tendremos que esperar hasta el siglo XVI para asistir a la primera expansión intramuros, coincidiendo con la ampliación portuaria de la villa hacia Sestao. En el siglo XVIII aparecerían dos nuevas áreas urbanizadas, entre ellas el Muelle Viejo, que más tarde pasaría a denominarse Muelle Nuevo.

Ya en el siglo XIX se produciría la expansión y consolidación protoindustrial de la comarca a lo largo de la centuria, basada fundamentalmente en la minería. La villa se transformó a lo largo del siglo XIX en un centro poblacional de doble cariz, acogiendo a lo más conspicuo de la burguesía bilbaína y comarcal y, al mismo tiempo, a la población trabajadora, siempre en aumento, de las minas y las nuevas factorías. Las zonas bajas de la población, junto a la ría en el Muelle Nuevo, y los escarpes de Abaro y Peñota, serían los parajes elegidos por los vecinos más destacados y poderosos para emplazar sus majestuosas edificaciones.

## LA ÉPOCA DORADA DE PORTUGALETE

De todos es sabido que Portugalete no fue un centro minero, ni tuvo industria instalada en su municipio. Mantenía sus rasgos de antigua villa, con un tono elitista; su suelo no resultaría afectado por los trenes mineros, ni por la instalación de cargaderos de mineral, ni su cielo se vería afeado por los tranvías aéreos. La nueva clase enriquecida con el negocio minero elegiría esta villa para desarrollar un estilo de vida señorial. Se mezclaron las casas solares tradicionales con las segundas residencias, con edificios señoriales en el Muelle de Churruga y en Peñota. No fue casualidad que los grandes hombres de la industria minera, Martínez Rivas, Martínez Rodas, Chávarri y Gandarias, construyeran sus residencias en Portugalete de cara al mar. Ya en el siglo XIX, esta villa perdería su tradicional identidad portuaria para convertirse en una villa veraniega, con su estación de baños. Portugalete fue elegido como lugar de veraneo por la burguesía bilbaína por su clima suave y su pequeña y agradable playa.

En un escrito de 1873, Escorihuela daba la cifra de 900 personas que se acercaban a la villa de Portugalete con el objetivo de tomar baños de mar en Peñota, la playa y el muelle viejo. Comprobamos que esta villa, fue el punto de reunión de una sociedad cosmopolita, donde también existieron las visitas de la realeza, como Amadeo de Saboya, la Reina Regente María Cristina, Alfonso XIII, quienes divulgan su especialización turística a lo largo de toda España. En 1876 es otorgada la concesión del balneario a don Fermín Arnedo y a don Emiliano de Arriaga; dicho balneario se consagraria como la pieza clave de un proceso que acabaría configurando a Portugalete como foco receptor de adineradas y pudientes familias.

Con la llegada del siglo XX, comenzaría el "deterioro" de esta villa como importante estación de baños. Por un lado, la creciente industrialización en las anteiglesias cercanas y, por otro, la construcción del puerto exterior, que restaría superficie a la ya reducida playa de El Salto, y asimismo, la consolidación de Getxo, en la Margen Derecha, durante los primeros años del siglo, como centro residencial permanente y de veraneo de la burguesía dirigente. La pluma del escri-

tor Zunzunegui también se haría eco de este éxodo en su obra "Chiplichandle", cuando dice: "Ahora todos se van a ver near a la otra orilla, que es más elegante, sobre todo desde que el pueblo se ha obrerizado".

## LA BARRA DE PORTUGALETE

Este nombre de barra de Portugalete aparece desde antiguo señalando la embocadura de la ría. No resulta fácil precisar su posición, pero, dado el defectuoso encauzamiento natural de dicha embocadura, es probable que su origen no anduviera lejos de ella, como lo justifica su nombre, pues, de haber estado a más de un kilómetro del pueblo viejo, más propio hubiera sido llamarla de Santurce, que se encontraría algo más cerca. En un documento de 1503 se puede leer:

"...la canal de la barra que está cerca de la Villa de Portugalete, se hallaba en mal estado y era de condición variable, por lo cual muchos navíos y gente se pierde...".

A pesar de la peligrosidad y las dificultades que ofrecía la barra en estos años, no era obstáculo para temer ataques de los corsarios europeos. Así, en 1532, ante la falta de vigilancia en la entrada de la barra y en el Solar, los corsarios atravesaron dicha barra, se apoderaron de algunas naves mercantes ancladas en el fondeadero y se las llevaron. Dos años después de que los corsarios asaltaran el navío del capitán Pedro de Santurce, matando a parte de la tripulación, Bilbao ofrecería 1000 ducados para construir un fuerte frente al canal. Consideraban que la artillería existente en el Solar, con sus artilleros, no era suficiente.

Una de las características de la barra es su movilidad. Las máximas amplitudes entre las que variaba su canal son desde cerca de los peñascos de la costa de Santurce, hasta encima del extremo de la escollera de la Mojijonera. Cuando toma la primera posición, se dice que el canal está por la Traviesa y basta su simple inspección para reconocer los peligros que un buque podía correr al embocarlo, pues, debiendo para ello presentar un costado a los golpes de mar, nada más fácil que ir a naufragar sobre los bancos de arena.

Tres viajeros famosos, Paret en 1786, Jovellanos en 1791, y Humboldt en 1801, dan una visión de la barra en sus escritos. La visita de Luis Paret, el pintor, quedaría plasmada en sus dibujos. Jovellanos escribiría en su diario: "Portugalete, situado en la entrada de la ría, en el continente de ella y del mar, pueblo destinado por su naturaleza a recibir un gran comercio, y reducido hoy a un pobre puerto de pescadores por la exclusiva, enorme y tiránica Bilbao. La barra, enfrente, es de arena mudable. El Consulado la tiene señalada con una boyas y asalariado un piloto que la muestra a los buques, los encamina por ella con una bandera en la mano y les avisa de no tamarla cuando hay peligro".

Del mismo modo escribiría Humboldt en sus "Apuntes sobre un viaje por el País Vasco en primavera de 1801". "El Ibaizabal desemboca en Santurce, más allá de Portugalete, en el mar, que forma allí un abra ancha y pintoresca. Junto a Santurce, está la barra a menudo peligrosa para los barcos, y enfrente una aldea: Algorta. El río tiene por ambos lados muelles de piedra bien conservados. Portugalete ... se mantiene principalmente de conducir adentro y afuera los buques que llegan y salen. El práctico que primero viene en ayuda de un buque en peligro, obtiene doble premio. Por eso se apresuran a menudo demasiado a través de la barra y perecen allí con frecuencia".

Todos estos comentarios nos dan una idea de lo peligrosa que era la barra de Portugalete y del papel importante que jugaba en la villa.

## LA INDUSTRIA

Dentro de los cambios socioeconómicos, demográficos y urbanísticos que sucedieron en Vizcaya a fines del XIX, la primera transformación radical sería la del sector minero. Entre los siglos XVI y XVIII el hierro era el segundo producto en importancia que se exportaba hacia los países del norte de Europa a través del puerto de Bilbao. A mediados del siglo XIX tuvieron lugar dos hechos importantes. En primer lugar, la modificación del Fuero, que otorgaba mayor permisividad a la exportación del mineral en bruto; y en segundo, la llegada del convertidor Bessemer, para la fabricación de acero. En Vizcaya puede hablarse de una confluencia de factores positivos, como son la cercanía de las minas a los puertos

de embarque, el hierro de calidad alta y de fácil extracción, así como la navegación de retorno y la existencia de una mano de obra apropiada, abundante y barata.

En 1841 se crearía la primera sociedad para la transformación del hierro, Santa Ana de Bolueta; en 1855, los Ibarra instalan la fábrica Nuestra Señora del Carmen en Baracaldo; de la fusión de esta fábrica con la que Víctor Chávarri creó en 1882 en Sestao, La Vizcaya, nacerían los Altos Hornos de Vizcaya.

En el siglo XIX, en Vizcaya se habían dado los principales pasos para la revolución industrial, con la existencia de una industria siderúrgica, una estructura financiada y fortalecida por la creación del Banco de Bilbao en 1857. Pero resultaba evidente que todo esto no se hubiera dado sin una adecuada infraestructura. De tal modo, la burguesía local emprendería la construcción de una serie de ferrocarriles necesarios para el desarrollo económico. Pero resultaba vital la comunicación.

## LA RÍA Y LOS POETAS

Varios autores han cantado en sus obras a la ría y a los encantos que ella les producía, han evocado a su tierra, en este caso Portugalete. Una figura que evocaría en muchas de sus escritos el paisaje del cielo plomizo con la ría como telón de fondo, sería el portugués Juan Antonio de Zunzunegui.

Nació Zunzunegui en Portugalete el día 21 de diciembre de 1900, en la calle Nueva, junto al cantón del Muelle, donde habitaban sus padres. Años antes sus padres habitaban una casa en el mismo Muelle, pero al irse los veraneantes en invierno, aquella zona quedaba solitaria y sus padres se trasladaron a la calle Nueva, donde vivía un tío suyo, llamado Miguel Loredo.

Desde muy joven se decantaría por los libros y no por el negocio familiar; él mismo afirma que nació con entrañable vocación de escritor, para gran contrariedad de su padre, que, como buen hijo de la ría, amaba los negocios. Estudió el bachiller en los jesuitas de Orduña, continuando sus estudios en las universidades de Deusto, Valladolid y Salamanca, a donde acudió por prescripción médica del doctor Areilza.

Presentándose con una carta de éste, conoce a Unamuno, al que le llegaría a unir una gran amistad y que sería, según sus palabras, el autor que más le influyó. Por un traslado de su familia a Madrid, termina en su universidad la carrera de Derecho, y a partir de 1948, salvo sus estancias veraniegas en Portugalete, se quedó a vivir definitivamente en Madrid. Ocupa en 1960 el sillón que dejó vacante en la Real Academia Pio Baroja.

Zunzunegui es uno de los novelistas españoles más importantes del siglo XX, pudiendo considerársele como el cronista literario de la vida y costumbres de la sociedad portuguésa y bilbaína del primer tercio del siglo, sobre todo de las capas burguesas de su población. Conocedor como era del mundo del capital, las finanzas y el comercio, supo retratar fielmente sus peculiaridades con las grandes y las turbias miserias de sus gentes.

Para dividir su extensa producción literaria le gustaba utilizar el término "flota" y, según el tamaño de sus volúmenes, los consideraba de "gran tonelaje" y de "pequeño tonelaje". Entre los primeros destacan: Chiripi, El Chiplichandle, ¡Ay... estos hijos!, El barco de la muerte, La quiebra, La úlcera, El supremo bien, La vida como es, Esta oscura desbandada, El premio y Una ricahembra. De "pequeño tonelaje", Cuentos y patrañas de mi ría, Vida y paisaje de Bilbao, El hombre que iba para estatua, Dos hombres y dos mujeres en medio, El trabajo y la vida o la muerte y El adiós a una mina de hierro y otros relatos y esbozos de mi país.

Murió en 1982 y fue enterrado en el panteón familiar, siguiendo sus deseos: "Me gustaría, el día de marcharme a la otra orilla, que me entierren en el campo santo de mi pueblo, oyendo el rumor del Abra, porque no sé por qué se me ha metido a mí en la cabeza que los muertos oyen". Todos sus sentimientos los llevaría a sus obras; así, en Bajo mi cielo metalúrgico podemos leer párrafos como éste:

"Sobre todo en las noches maduras de agosto los convertidores Bessemer improvisaban un cielo misterioso y fantasmal. Yo me acurrucaba, pensativo y deslumbrado, bajo aquel cielo poderoso y viril, del que mi madre me había dicho alguna vez, servía para alertar a los marinos en las noches bituminosas y torvas... Uno es hijo de su cielo y de su pa-

saje... Yo empecé a escribir bajo este cielo... Y no lo puedo evitar, pero más tarde he llevado siempre este cielo, derramador e impetuoso, en mi retina."

Zunzunegui es indiscutiblemente el novelista del Bilbao de hoy, como Unamuno lo fue del Bilbao de la carlistada. La interpretación que da de los ambientes que analiza no es la del costumbrista, que empequeñece el cuadro, sino la del moralista que lo agranda y lo universaliza. Zunzunegui es ante todo moralista, porque estudia las costumbres según un criterio moral.

El libro "El adiós a una mina de hierro y otros apuntes y esbozos de mi país" es una recopilación de trabajos breves en torno a aspectos históricos, folclóricos, que miran a la tierra y los hombres de Vizcaya. Sus obras tienen un valor autobiográfico, ya que el autor se introduce como protagonista y nos habla de su paisaje de infancia, de su vida de niño, de su ambiente familiar. Muchas son a lo largo de su obra las descripciones de paisaje y ambientes de la tierra que le vio nacer: "El piropo a la ría", "La ría de Bilbao cecea", así como la descripción de los muelles de atraque de la ría.

## EL MUELLE DE HIERRO

Al ingeniero Josef Crane se le debe el encauzamiento de la ría desde Desierto hasta Portugalete, trozo de ría que, como antes hemos dicho, era de difícil y peligrosa navegación. Este ingeniero evaluaría el importe de las obras para dejar la ría navegable desde Bilbao hasta muy cerca de Portugalete; el importe ascendía a 192.745 pesos escudos de a 15 reales, que se sacarían a censo en 1754, con un permiso del Rey. Cabría decir que desde Portugalete hacia la barra ya la ría se hallaba encauzada por las obras realizadas.

En 1753 el Ayuntamiento de Bilbao se compromete a sufragar la mitad del coste de la obra proyectada por Crane para canalizar y limpiar la ría desde Bilbao hasta Portugalete. El 30 de abril se acuerda la ejecución "de la obra pared seca, sobre la que se halla, empezando desde el Solar de Portugalete hasta dar con la que se hizo más abajo en los arenales de dicha Villa".

Tendría que pasar casi un siglo para la construcción del muelle de hierro, la gran obra de ingeniería que llevaría a cabo el director de la Junta de Obras don Evaristo Churruca en el año 1881. Las obras finalizaron en el año 1887 y acabaron con la fatídica barra arenosa, haciendo navegable la ría, después de aciagos siglos para la entrada y salida de los buques, dejando de ser el puerto de Bilbao uno de los más peligrosos del mar Cantábrico. Se buscaba con este muelle dar solución a un problema histórico de la ría poniendo una barrera que evitara el crecimiento y, sobre todo, el movimiento de la barra arenosa. Fue una obra decisiva en el movimiento del tráfico portuario del Nervión. Su sistema de construcción fue una novedad en la época y un reto técnico sin precedentes.

A medida que la obra avanzaba, se arrojaba desde ella la piedra, por medio de vagones y también de gabarras que se sujetaban a los pilotes de hierro, para formar la escollera de basamento; y cuando, pasado un invierno al menos, sometida a la acción del mar, se veía que se había enterrado lo suficiente en la arena del fondo para adquirir su posición de equilibrio, se procedía a la construcción del macizo de hormigón.

En mayo de 1882, teniendo la escollera unos 300 metros de longitud y a pesar de que el macizo de hormigón construido sólo tenía 90 metros lineales, se empezó a notar una importante mejora en la barra; así, en las mareas vivas de mediados de dicho mes, que fueron poco elevadas, salieron del puerto varios buques con 17 pies ingleses de calado.

La ingeniosa obra de don Evaristo Churruca dio como resultado el hecho de que las propias mareas y las corrientes ahondaran en el cauce del río Nervión por causas naturales, eliminando la acumulación de arena en el estuario portuguero. Con anterioridad a la construcción del muelle, todos los sistemas empleados, las canalizaciones y las obras de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, apenas habían conseguido resultados satisfactorios. Supuso un acuciante problema para la ya entonces floreciente industria de Vizcaya y la minería. En el año 1875 llegó a paralizar toda la navegación durante tres meses.

A la terminación del muelle acudió la Reina María Cristina para colocar la última piedra del morro. La inauguración oficial se realizó cuatro años más tarde con asistencia del Rey Alfonso XIII y su madre, la Reina Regente Doña María Cristina. Con motivo de esta visita, se crearía en el Ayuntamiento una comisión, la cual prepararía los actos a celebrar.

Se engalanarían con colgaduras las casas, se colocarían banderas, tanto en la plaza como en los dos Muelles, asimismo se colocaría un arco de triunfo en la plaza con el escudo de España en la parte superior y en la parte inferior el lema La N. Villa de Portugalete saluda a S.S.M.M. y A.A.. También con motivo de esta visita se daría un rancho extraordinario a los pobres de Santo Hospital y a los que se alimentaban de dicho rancho. Acordaron igualmente arreglar el Santo Hospital, por si la Reina deseaba visitarlo, y a la vez enseñarle los planos del nuevo que se tenía proyectado construir.

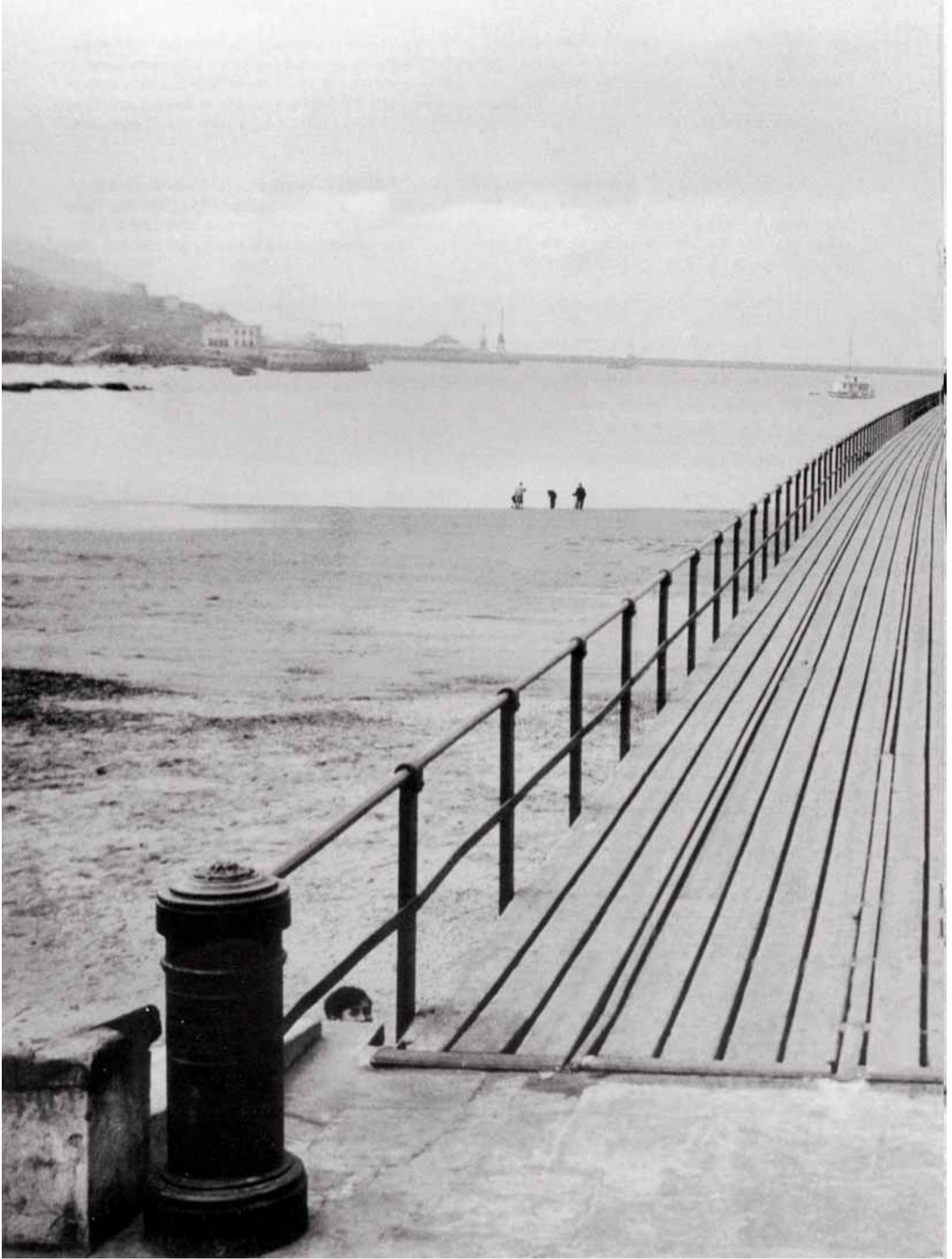
Ya en el siglo XX, en 1933 el armazón original se sustituyó por vigas metálicas que unen horizontalmente los píves. El ya centenario Muelle de Hierro, como continuación al Muelle Nuevo, se adentra en plenas aguas del Abra. Tiene 820 metros de longitud, con una suave curvatura al final, en cuyo extremo se alza una sencilla torre de señales en forma de monolito. Su estructura cuenta con dos pisos transitables, el interior comunicado con el superior por medio de diferentes tramos de escaleras.

Asimismo, se encontraba al comienzo del Muelle de Hierro un mareómetro, cerca del lugar que ocuparía la desaparecida Torre de los Pilotos. Construido en París y colocado en el año 1883 por la firma Borrel-Wagner, sirvió para el conocimiento de bajamares y pleamares, conocimiento que era imprescindible para la navegación de entonces. El ingenio permitía conocer con exactitud la profundidad del cauce de la ría en todo momento. Las embarcaciones, según el calado, podrían acceder al interior de la ría, o esperar a que el mareómetro indicase una pleamar adecuada, evitando de esta forma que barcos de gran calado encallaran por no haber suficiente profundidad.

## CONCLUSIÓN

A lo largo de estas páginas hemos hecho un repaso al pasado de una Villa tan importante como Portugalete, su relación con la ría, con el mar, su fuerte influencia en los negocios marinos, con su Muelle de Hierro, construido por don Evaristo Churruga, para dar entrada a los buques que salían o entraban por la ría hacia Bilbao. Aquella gran obra permitió superar los tradicionales inconvenientes que presentaba la famosa barra que obstaculizaba el tráfico marítimo, debido al reducido calado de la ría a la altura de Portugalete. La misión prioritaria de Churruga sería terminar con el problema de la barra movediza, mediante la construcción de un espigón prolongado.

En estos momentos históricos que vivimos, apostando por la revitalización del Gran Bilbao, con unos objetivos turísticos y culturales, es de suma importancia el propiciar las investigaciones que nos descubran nuestro auténtico pasado histórico, tanto industrial como cultural. Todo pueblo que ha sufrido una transformación lleva detrás de ésta una historia que la ha causado. Para entenderlas, no basta saber que han sucedido, habrá que investigar cuáles han sido las causas que han llevado a ese pueblo, en este caso, Vizcaya, a tal situación. Y para ello se deben potenciar dichas investigaciones, para llegar a entender las transformaciones urbanísticas, sociales, culturales, económicas y políticas de Vizcaya, que la han llevado a lo que hoy en día es y a lo que se quiere que sea en un futuro. Sin duda alguna, el futuro Museo de la Industria, en la llamada Casa del Mar, está llamado a convertirse en un referente obligado de nuestra historia, esta historia brevemente descrita a lo largo de estas páginas.



Uno es hijo de su cielo y de su paisaje

En "Bajo mi cielo metalúrgico"

Juan Antonio de Zunzunegui

Real Académico de la Lengua Española Portugalujo



# ERREKAKO BURDIN KAIA

Portugaleteko Udalaren Kultura Sailak *Portugaleteko Altxorrak* bilduma abian jarri zuenean zerabiltzan helburuetako bat herritarrei gure agiri, arte eta paisaiaren ondarea erakustea zen. Eta Portugaleteren ondare aberats horretan benetako altxorra dugu: itsasadarra, alegia.

Hala da, bai. Itsasadarren inguruan beste altxor batzuk sortu dira, zinez bereziak: Zubi Esekia, mareometroa, burdin kaia, itsasadarra ubideratzeko lanak eta beste adibide asko.

Nahikoa dugu inguruan apur bat begiratzea, itsasadar eta burdinaren arabera bilakatutako gure paisaia honen bereziaz jabetzeko. Hemendik gutxira Itsas Etxea delakoan zabaldu behar dugun Industriaren Museoa paregabeko behatokia izango dugu, ederki erakutsiko baitigu nola antzinako portugaletarrek, ahalegin eta kemen handiz, goitik behera aldatu zuten ingurua, gaur miresten dugun abra berria munduratzeko.

Juan Antonio Zunzunegi, Portugaleteko seme, idazle ospetsu eta hizkuntza es painolaren Errege Akademiako kideak bikain deskribatu zigun itsasadarra. Bere "tona gutxiko" idazlanak (horrela esaten zien Zunzunegik berak bere idazlan txikiei) argazki ezin hobeak dira egun itsasadarren bizitasunarena eta garaiko andre-gizonek egindako lan eskergarena. Zunzunegiren nobela ezagunenetako bat *Bajo mi cielo metalúrgico* izenekoa da; liburu horretan industrializazioaren hastapenak agertzen dizkigu eta itsasoari begira aritzen zen toki bat burdinaz eta altzairuz aldatu zuten obrak: geure historia bera, azken batean.

Horregatik eskaini nahi dizkiegu *Portugaleteko Altxorrak* bildumako orri apur hauek aspaldiko Portugalete gaurko Portugalete bilakatu zuten portugaletarrei. Orriotan ibilbide birtuala zehaztuko dugu, iraganalditik geroaldira, antzinako itsasadarretik etorkizuneko egitasmoetara, hiru gauza paregabe bateratzen ditugula: bateko, itsasadarren ur gazia; besteko, Triano mendietako burdina; eta hirugarren, iraganeko Portugaleteko andre-gizonak. Izan dakizkien lerro xume hauek eskerrona eta omenaldia.

Santiago Pérez  
Kultura zinegotzia



Maria José Lanzagorta Arco  
Geografia eta Historiako lizentziaduna

Portugalete lotu-loturik bizi izan da, betidanik ere, itsasadar eta itsasoari. Herriaren kokalekuak, Nerbioi itsasadarraren ahoan, erabat ezarri zituen herriko ekonomia eta bizimoduak. Egia esan, Euskal Herriko historia guztian itsasoa helburu izan da, historia guztian iraun baitu itsas baliabideak ustiatzeko kezkak eta portuetako instalazioak uneko beharretara egokitzekoak.

Bilbotarrek, merkataritzan hasi bezain laster, Portugaleteri ezarri zioten begia. Bilbora sartu edo Bilbotik irteten ziren itsasontziak sarritan hondoratzen ziren itsasadarraren azken tarteunean, hareazko barra gainditu ezineko oztopoa zelako. Gauzak horrela, esan bezala, inguruko biztanleek begia ezarri zioten badia naturalari, ekonomiaren aldetik onuragarria izango zelakoan. Geroago, Portugalete fundatu zen badia hartan. Hara biltzen ziren, bada, inguruko biztanleak, ontzi galduen harrapakinen bila, naufragoen ostatuak antolatzera edo itsasadarreko langileen etxeak egitera. Horregatik guztiatagatik kokatu ziren hemen aurreneko biztanleak.

## PORTEGALETE ETA ITSASADARRA IRAGANEAN

Sarreran esan dugun bezala, hainbat kausak eragin zuten Portugalete herri txikiaren eta portuaren loraldia. Apur bat geroago, 1322ko ekainaren 11n hain zuen, María Díaz de Haro andreak hiri bilakatu zuen. María Díaz de Haro andreak oso aproposa iritzi zion Portugaleteri ontziak zamalanetan ari zitezen itsasadarraren sarreran. Portugalete fundatzearekin batera, Bizkaia itsasorantz zabaldu nahi izan zuen jardun-eremua eta horren ildotik lortu zuten puebla karta Bizkaiko kostaldeko beste zenbait gunek ere bai: Plentzia, Bilbo, Lekeitio eta Ondarru. Foru-estate horien bitartez, Bizkaiko agintarieki kostaldea indartu nahi zuten, itsasoko baliabideak hobeto ustiatzearren.

Erdi Aroan eta Aro Modernoan hiriak itsasadarrari lotua iraun zuen; portuan Bizkaiko burdina eta Gaztelako artilea esportatzen zen Flandes aldera. Artilea eta burdin minerala eramanez, batetik, eta itzultzeko bidea antolatuz, bestetik, Portugaletek nolabaiteko indarra hartu zuen XV. eta XVI. mendeetan itsas merkataritza arloan.

Dena den, XVI. mendean egin zen garrantzizko portua, XVI. mendean zabaldu baitzen portua dartsenaren gainean Sestaoraino, horrekin batera merkataritza jarduna areagotzen zelarik. Fundatu zenetik bertatik, Portugaleteko portuak eta merkataritza arloan zeukan botereak gogaitu egin zuten Bilbo, handitzeko asmoa zerabilela, itsasoraino iristearren. XVII. mendean ere Portugaleteko portua sasoian zebilen; hasia zen, ordea, bilakatzen Bilbokoaren osagarri soila, eskala moduko zerbait, Bilboren mendekoa erabat. Denbora joan ahala, gero eta mendeago jarri zen Portugalete, batez ere XVII. gizaldiaren hondarrean, Bilbok gorakada itzela bizi izan zuenean.

Bilboren goratze horrek behera ekarri zuen Portugaleteren indarra nabigazio eta merkataritzari zegokionez. Azken kolpea, behin-betikoa eta hilgarria, zamalanetarako eskubideak galdua jaso zuen. Horren guztiaren ondorioz, itsas jarduna erabat murritz zuen: Portugaleten tona askoko ontziei itsasadarrean sartzen edo itsasadarretik irteten laguntzen zitzaien, besterik ez. Esan dezagun hortaz 1740. urtean Bizkaian egin zen ontzien ikuskatze baten arabera, Portugaleten 10 txalupa baino ez zegoela, bakotza 25 kintalekoa: beste ontzi batzuk atoian eramateko txalupa hutsak, alegia. Halaber,

1802ko agiri batek badio portugaletetar gehienak oro har itsasadarrean sartzen ziren ontziei barra gainditzen laguntzen ari zirela eta, horretarako, 9 txalupa zegoela herrian.

Bilbo, bada, une oro aritu zen lehian, Portugaleteren aurka, itsasadarra zeinek menderatu. Bilbok, Kortsuletxe, Kontratazio Etxe eta Valladolideko Kantzilertzaren laguntza zeukala, erraz kendu zion Portugaleteri merkataritzako esklusibitatea eta lan-eremu zabala: hots, Barrikaren ondotik Erandioraino itsasadarraren eskuinaldean eta Somorrostrotik Lutxanaraino ezkerraldean. Horretarako, Bilbok 1792.ean hasi eta 1796.ean bukatu zen auzia irabazi behar izan zuen. XIX. mendean, aldiz, Portuko Lan Batzarrak Evaristo Churrucari gomendatu zizkion lanei esker, portu zeharo berria izan zuen Portugaletek mendearen hondarrean eta horrek ondorio nabarmenak ekarri zizkion herriko ekonomiari.

Beste sektore batek ere, ordea, izan zuen eragina Portugaleteko gizarte eta ekonomian; turismoaz ari gara. Esan bezala, XIX. mendearren amaieran Portugalete goi mailako jendearen egoitza eta turismo hiri bilakatutako Bizkaiko herrietarik aurrenetako bat izan zen, bainu aldieta gehienbat. Bilboko eta eskualde osoko burgesak eta Inglaterrako familia asko Portugaleten kokatu ziren.

## HIRIAREN BILAKABIDEA, ITSASADARRAREN INGURUAN

Erdi Aroan Portugaleteko hirigunea, hormaz inguratua, itsasadarri eta itsasadarraren itsasoratzeari begira antolatu zen. XVI. mendean, ordea, aurreneko aldiz handitu zen herria hormen barruan, portua ere Sestaorantz zabaltzen zelarik. XVIII. mendean bi alde urbanizatu ziren; horietako bat, Kai Zaharra, geroago Kai Berria izena hartu zuena.

XIX. mendean industrializatzearen hastapenak gero eta ikusgarriagoak dira eskualde osoan, gehienbat meagintzaren ondorioz. XIX. mendean, bada, Portugalete aurpegi biko herria egin zen: batetik, esan bezala, Bilboko eta eskualdeko burges gorenengak kokatzen ziren herrian eta, bestetik, gero eta langile gehiago zetorren meategi eta lantegi berrieta. Biztanle dirudun eta boteretsuenek herriko behealdean, itsasadarraren ondoan, Kai Berrian eta Abaro eta Peñota mal-karretan eraiki zituzten jauretxe eder-ederrak.

## LORALDIA

Denok dakigunez, Portugalete sekula ez da izan meategia; lantegirik ere ez da egon udalerrian. Alderantziz, kutsu zaharrari eusten zion, elitismo apur batez eutsi ere. Portugaleteko lurra ez zuten ukitu meategietako trenbideek, ez eta zamatziek ere; Portugaleteko zerua ez zuten itsustu aireko tranbiek. Meagintzari esker aberastutako gizarte klaseak, beraz, Portugalete aukeratu zuen goi mailakoen bizimodua egiteko. Horrela, bada, tradiziozko leinu-etxeak, bigarren egoitzak eta jauregiak elkarrekin nahastu ziren Churrucako kai eta Peñotan. Meagintzako familia importanteenek (Martínez Rivas, Martínez Rodas, Chávarri eta Gandarias) Portugaleten egin zituzten etxeak, itsasoari begira. Beraz, herriak, XIX. mendean, utzi zion itsas portua izateari eta udategi bilakatu zen, bainutegi eta guzti. Udategi aukeratu zuten, bada, Bilboko burgesek, eguraldi epela eta hondartzatik polita zeukanako.

Escorihuelak, 1873ko idazki batean, bazioen Portugaletera 900 bat lagun ohi zetorrela urtero bainu hartzera, Peñotan, hondartzan eta Kai Zaharrean. Hala da, bai: Portugaletera alde guztietako jendea biltzen zen, errege-erreginak ere bai, hala nola Amadeo Savoikoa, María Cristina Erregina Erregentea eta Alfonso XIII. Erregea. Horiei esker, Portugaleteren aipua Espainia osoan ibili zen, turismoaz ari zirelarik. 1876an bainuetxearen emakida eskuratu zuten Fermín Arnedo eta Emiliano de Arriaga jaunek; bainuetxeak familia dirudun boteretsu gehiago erakarri zuen Portugaletera.

XX. mendean, aldiz, bainutegiaren gainbehera etorri zen. Hainbat kausa aipa dezakegu horren azalpen gisa: batetik, inguruko elizateetan gero eta lantegi gehiago instalatzen zen; bestetik, kanpoaldeko portua egin zen eta El Salto hondartzatik txikiari eremu zati bat kendu zitzaion; eta hirugarrenik, mendearen hasieratik bertatik, Getxo, itsasadarraren eskuinaldean, gero eta indar handiagoa ari zen hartzen, burges agintarien bizileku eta udategi gisara. Zunzunegi idazleak

ederki eman zigun burgesen lekualdatze horren berri; "Chiplichandle" liburuan, hortaz, hauxe dio: "Aspalditik hona denak ohi doaz beste aldera uda ematera, dotoreagoa delakoan, herria langilez bete zaigu-eta".

## PORTEGALETEKO BARRA

Portugaleteko barra aspaldi-aspalditik agertzen zaigu itsasadarraren ahoan. Ez da erraza, ordea, haren kokaleku zehatza zein zen jakitea; dena den, ahoaren ubide naturala nahiko akastuna zenez gero, oso litekeena da barra hortik gertu egotea. Barraren izenak berak ere hala dio, herritik kilometro batera edo egon balitz, hau da, Santurtzitik hurbilago Portugaletetik baino, Santurtziko barra esango baitzioketen. Horretaz, 1503ko agiri batean irakur dezakegu Portugaleteko barraren kanala egoera txarrean zegoela eta lekuz aldatzen zela; eta, horregatik, itsasontzi eta jende asko galdu egiten zirela.

Barraren arriskua gorabehera, Europako kortsarioak erasoka etorri ziren behin baino gehiagotan. 1532. urtean, esa-terako, barraren sarreran eta Solar aldean zaindaririk ez zegoela, kortsarioek gainditu egin zuten barra, ainguralekuan zeuden merkataritzako ontzi batzuez jabetu eta eraman egin zituzten. Beste batean, Pedro de Santurce kapitainaren ontzia eraso zuten eta tripulazioko batzuk hil zituzten. Hortik bi urtera, Bilbo hiriak mila dukat eskaini zuen kanalaren aurrean gotorlekua eraikitzeo, Solar aldean ohi zeuden artilleria era artilleroak nahikoak ez zirelakoan.

Barra, esan bezala, lekuz aldatzen zen. Kanala, beraz, Santurtziko kostaldeko haitz aldetik Mojjonera harri-lubetaren muturraren gainera joan zitekeen. Lehen kokaleku hori hartzen zuenean, esaten zen kanala Traviesa aldean zebile-la; ikusi bezain laster konturatzen zen edonor, hor ibiliz gero, ontziek albo batean jasoko lituzketela itsas kolpeak eta, horrela, erraz hondoratuko zirela baizadian.

Hiru bidaiai ospetsuk (Paret 1786an, Jovellanos 1791n eta Humboldt 1801ean) eman ziguten garaiko Portugaleteren berri. Luis Paret margolariak bere marrazkietan islatu zuen herria. Jovellanosek hauxe idatzi zuen egunkarian: "Portugaletek, itsasadarraren ahoan eta itsasotik gertu datzalarik, berez jaso behar zuen merkataritza jardun handia; hala ere, Bilbo hiri handi tiranoak arrantzale portu pobre bilakatu du. Portugaleteko barra herriaren aurrean datza eta harea mugikorrez egina da. Kontsuletxeak buia jarri du barra non dagoen adierazteko eta pilotu bat kontratatu du itsasontziei erakuts diezaien: eskuan bandera daramala erakusten die bidea eta ez abiatzeko esaten die arriskua dagoenean".

Humboldtek ere idatzi zuen Portugaletez "Apuntes sobre un viaje por el País Vasco en primavera de 1801" liburuan: "Ibaizabal ibaia Santurtzi aldean itsasoratzen da, Portugaletez harago, abra zabal ikusgarri batean. Santurtzitik gertu dago barra entzutesua, oso arriskutsua itsasontzientzat; eta, horren aurrean, herrixka bat dago: Algorta, alegia. Ibaiak albo bietan ditu harrizko kaiak, ongi kontserbatuak. Portugaleten jarduera nagusia, datozen eta doazen ontziak barrura eta kanpora gidatzea da. Arriskuan dabilen ontzi bat laguntzera aurrenen datorren pilotuak sari bikoitz lortzen du; horregatik, presaka, presa handiegiz agian, abiatzen dira barran barrena eta bertan hiltzen dira sarri".

Idazki horiek guztioek begi-bistara dakarkigu Portugaleteko barraren arriskua eta zein neurritaraino zen importantea herrian.

## INDUSTRIA

Bizkaian, XIX. mendearren hondarrean, aldaketa ugari gertatu zen gizartean, ekonomian, demografian eta hirigintzan. Lehenengo aldaketa bortitza, dena den, meagintzak ekarri zuen. XVI eta XVIII. mendeetan burdina Bilboko portutik Europako Iparralderantz irteten zen bigarren produktua zen, garrantziaz ari bagara behintzat. XIX. mendeko erdialdean, berriz, bi gertaera aipagarri ditugu: batetik, forua aldatu zen eta, horrekin batera, baimen gehiago eman zen mineral gor-dina ustiatzeko; eta bigarrenik, Bessemer bihurgailua hasi zen abian, altzairua egiteko. Bizkaik, gainera, beste hainbat abantaila zeukan, industriaren alde; esaterako, meategiak itsas portutik gertu zeuden; burdina kalitate oneko zen eta

ateratzen erraza; Bilbotik irteten ziren ontziek itzultzeko bidea antolatua zeukaten; eta, azkenik, langile egokiak, ugari eta merkeak zeuden.

1841ean sortu zen burdina transformatzeko lehen sozietatea: Santa Ana Boluetakoak, hain zuzen. 1855ean Ibarratarrek Barakaldon kokatu zuten Karmelgo Ama lantegia. Lantegi hori La Vizcaya izenekoarekin (Víctor Chávarrik fundatua, Sestaon, 1882an) fusionatu zen eta hortik jaio ziren Bizkaiko Labe Garaia.

XIX. mendean, Bizkaian, eginak ziren, beraz, industria iraultzarako lehen urratsak, industria siderurgikoa baitzen, Bilboko Bankuak, 1857.ean sortuak, finantzatu eta indartua. Hala eta guztiz, begi-bistakoa zenez gero horretarako guztirako azpiegitura egokia behar zela, burgesiak garapen ekonomikorako behar ziren trenbideak egiteari ekin zion, komunikazioa funtsezkoa zelakoan.

## ITSASADARRA ETA LITERATURA

Hainbat idazlek laudatu dute itsasadarra, haren xarma, eta lurra, kasu honetan Portugalete. Juan Antonio Zunzunegi portugaletarrak, besteak beste, idazki askotan islatu zuen itsasadarraren gaineko zero berun kolorekoa.

Zunzunegi Portugaleten jaio zen 1900.eko abenduaren 21ean, Kale Berrian, kaiaren kantoitik gertu, gurasoak bertan bizi ziren-eta. Urte batzuk lehenago, gurasoak kaiko etxe batean bizi ziren, baina negu partean, udatiarrek alde eginda, inguru hora bakarti samarra zenez gero, Kale Berrira aldatu ziren, amaren neba baten etxera, hain zuzen. Miguel Loredo zuen izena Zunzunegiren osaba hark.

Zunzunegi gazte-gazterik izan zen liburuei atxikia, familiaren negozioari barik. Hark berak idatzi zuen idazle izateko gogoz jaio zela, aitaren gogoz bestera, aita, itsasadarraren semea azken batean, negozio zalea baitzen. Batxilergoa ikasi zuen Urduñako jesuitekin eta gero Deustua, Valladolid eta Salamancako unibertsitateetan ibili zen. Salamancara Areilza doktoreak aginduta joan zen.

Salamancan, eskuan Areilza doktorearen gutuna zeramala, Unamunori aurkeztu zitzzion. Lagun minak egin ziren. Zunzunegiren esanetan, Unamuno ukitu handiena egin zion idazlea izan zen. Zunzunegiren familia Madrila aldatu behar izan zenez gero, Madrilen bukatu zituen Jose Antoniok Zuzenbide ikasketak eta, 1948tik aurrera, Portugaleten emandako udaldiak albo batera utzita, Madrilen kokatu zen behin eta betiko. 1960an hizkuntza espanolaren Errege Akademiako kide izendatu zuten, Pío Barojak utzi berria zuen eserlekua har zezan.

Zunzunegi XX. mendeko idazle espanyarretatik garrantzizkoeneko bat da. Esan dezakegu mendearen lehen here-neko Portugalete eta Bilboko gizartearen bizimodu eta usadioen kronika literarioa egin zuela, burgesena batez ere. Ederki ezagutzen zituenez gero kapitalaren mundua, finantzak eta merkataritza, potret zehatz-zehatzta egin zien horrelako jendearen bertute eta akatsei.

Bere idazki ugariaz ari zenean, "ontzidi" berba erabili ohi zuen Zunzunegik. Horrela, bada, liburuak, tamainaren arabera, "tona askokoak" edo "tona gutxikoak" ziren. Tona askokoak dira, beraz: *Chiripi, El Chiplichandle, ¡Ay... estos hijos!, El barco de la muerte, La quiebra, La úlcera, El supremo bien, La vida como es, Esta oscura desbandada, El premio eta Una rica hembra*. Eta tonak gutxikoak, berriz: *Cuentos y patrañas de mi ría, Vida y paisaje de Bilbao, El hombre que iba para estatua, Dos hombres y dos mujeres en medio, El trabajo y la vida o la muerte eta El adiós a una mina de hierro y otros relatos y esbozos de mi país*.

1982an hil zen eta familiaren panteoian ehortzi zuten, berak nahi zuen bezala: "Gustatuko litzaidake, bestaldera noan egunean, neure herriko kanposantuan ehortziko banindute, abraren marmarra entzuteko moduan, zer dela eta ez dakit, baina bururatu zait hildakoek entzun egiten dutela".

Sentimendu guztiak eraman zituen idazlanetara; horrela, bada, "Bajo mi cielo metalúrgico" liburuan paragrafo hau dugu: "Batez ere abutztuko gau umeletan Bessemer bihurgailuek zero misteriotsua, mamuen modukoa, sorrarazten zuten. Ni kikildu egiten nintzen, pentsakor eta litoraturik, zero boteretsu eta kementsu haren azpian; amak behin batean esan

zidan zero hark gidatu egiten zituela itsas langileak gau bituminoso beldurgarrieta... Denok gara geure zeruaren eta geure paisaiaren seme-alabak... Nik zero horren azpian ekin nion idazteari... Eta ordutik aurrera, nahi eta nahi ez, neu-rekin batera eraman dut beti zero hori, isurle eta oldarkorra, begietan".

Zunzunegi, dudarik ez, gaurko Bilboren nobelagilea da, Unamuno karlistadaren Bilborena izan zen bezala. Zunzunegik, bere giro hori aztertzean, ez du kostunbristaren ikuspuntua hartzen, ez du ikusitakoa txikitzen; alderantziz, moralistaren ikuspuntua hartuta, ikusitakoa handitu eta unibertsal bilakatzen du. Zunzunegi, ezer baino areago, moralista da, usadioak moralaren irizpideaz aztertzen ditu-eta.

"El adiós a una mina de hierro y otros apuntes y esbozos de mi país" liburuak hainbat idazlan labur biltzen ditu historiaz eta folkloreaz, Bizkaiko lur eta gizon-emakumeei buruz. Zunzunegiren lanak autobiografikoak dira neurri batean behintzat, egilea bera pertsonaietako bat izan ohi baita bere haurtaroko paisaiaz, ume denboraz eta familia giroaz mintzatzen zaigularik. Bere lan guztietan askotan deskribatu zigun jaioterriko paisaia eta giroa ("El piropo a la ría", "La ría de Bilbao cecea") eta itsasadarreko kaiak ere bai.

## BURDIN KAIA

Josef Crane ingenieriari zor diogu itsasadarra Desertutik Portugaleteraino ubideratu izana. Esan bezala, itsasadarren tarte hori zaila eta arriskutsua zen nabigatzen. Cranek berak kalkulatu zuen zenbat kostatuko zuen itsasadarra Bilbotik Portugalete ondoraino nabigagarri egiteak: hamabost errealeko peso ezkututan zenbatekoa 192.745 zen. Zenbateko hori 1754. urtean eskatu zen mailegu gisara, Erregeak horretarako baimena eman ondoren. Orduan ubideraketa egina zen Portugaletetik barraraino.

1753. urtean Bilboko Udalak konpromisoa bereganatu zuen Cranek proiektatutako lanaren erdia ordaintzeko, hau da, itsasadarra Bilbotik Portugaletera ubideratu eta garbitzearen kostarearen erdia finantzatzeko. Apirilaren 30ean erabaki zen lanari ekitea Portugaleteko Solar aldetik hasita, "beheago, hareatzan, egin zena topatu arte".

Hortik ia mendebetera, burdin kaia egin zen. Hala da, bai; 1881. urtean Evaristo Churrucak, Portuko Lan Batzarraren zuzendariak, ekin zion ingeniaritzaren handi horri eta 1887an bukatu zuen. Horrela galdu zen betiko zoritzarreko barra hareazkoa; horrela egin zen itsasadarra nabigagarri, ontziek mende beltz asko eman ondoren sartu-irtekera zailetan; horrela utzi zion Bilboko portuak izateari Kantauri Itsasoko arriskutsuenetako bat. Kaia eginda, beraz, konponbidea eman zitzaion itsasadarren betiko arazoari, ditxosozko barrari oztopoa bat jarri baitzitzaion gora joan ez zedin eta, gehienbat, mugi ez zedin. Lanak eragin handia izan zuen portuko trafikoan. Egiteko sistema, gainera, zeharo berria izan zen garaian, horren teknika estreinako aldiz erabili baitzen munduan.

Lana aurrera zihotza, burdinazko piloteei lotutako bagoi eta gabarrak harriz bete eta bota egiten ziren basamentuko lubeta osatzeko. Horren ostean, gutxienez negubetea igaro behar zen, itsasoak lanari eragin ziezaion; eta ikusten zenean harria nahiko sartuta zegoela harean, hau da, orekari eusteko moduan, ormigoizko blokeari ekiten zitzaion.

1882ko maiatzean, harri lubeta 300 bat metro luze zenean eta ormigoizko blokeak 90 metro lineal besterik ez zeukan arren, nabaria izan zen barrak hobera egina zuela; izan ere, maiatzaren erdialdeko ur bizietan, nahiz eta oso biziak ez ziren izan, hamazazpi oin ingeleseko sarkuradun hainbat ontzi irten ziren portutik, arazorik gabe irten ere.

Evaristo Churrucak jaunaren lan bikain horri esker, ur bizek eta korronteek eurek sakondu zuten Nerbioiren ubidea eta oztopatu zuten ahoan harea metatzea. Kaia egin aurretik erabili izan ziren sistema guztiak, Bilboko Portuko Lan Batzarrak egindako ubideraketa eta lan guztiak osta eman zuten emaitza onik. Barra benetan arazo latza zitzaien Bizkaiko industria jaio berriari eta meagintzari: 1875ean barra zela kausa zeharo gelditu zen nabigazioa hiru hilabetez.

Kaia bukatu zela ospatzeko ekitaldieta Maria Cristina Spainiako Erregina etorri zen Portugaleterera, zehatzago kai muturren azkeneko harria kokatzen. Inaugurazio ofiziala, aldiz, lau urte geroago egin zen eta horretara Alfonso XIII. Erregea etorri zen eta haren ama Maria Cristina Erregina Erregentea ere bai. Bisitaldi hori zela-eta, Udalak batzordea eratu zuen ospatu beharreko ekitaldiak antola zitzan. Batzordearen aginduz, beraz, etxeko fatxadak apaindu ziren, ban-

deratxoak jarri ziren hala plazan hola kai bietan, eta garaitza-arkua ere jarri zen plazan, goraidean Espainiako armamena zuela eta behe aldean, aldiz, honako irakurgarri hau: *La Villa de Portugalete saluda a S.S.M.M. y A.A. Halaber, errege-erreginen bisita ospatzeko, aparteko baziaria eman zitzaien Ospitale Santuko eta herri guztiko pobreei. Azkenik, batzordeak erabaki zuen konpondu egingo zutela ospitale hori, Ereginari, bisita eginez gero, ospitale berriaren planoak era-kusteko xedezi.*

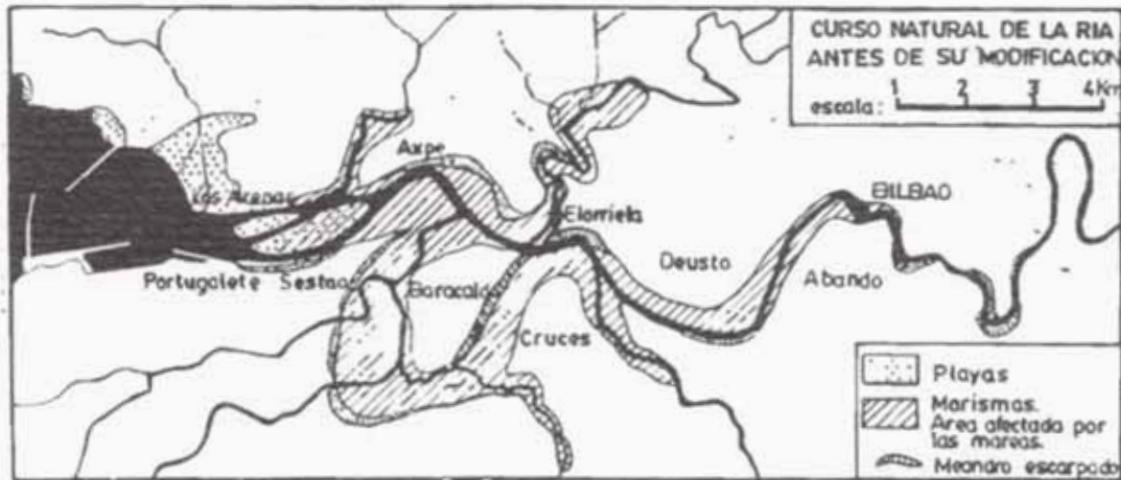
XX. mendean, 1933an, kaiaren jatorrizko armazoiaren ordez, metalezko habeak jarri ziren, piboteak horizontalean lotzeko. Burdin Kaiak ehun urte bete ditu eta, Kai Berriaren luzapen moduan, abrako uretan barrena abiatzen da. 820 metro luze izanik, bihurgune leuna dauka azken aldean, eta muturrean, aldiz, seinale dorre xume bat, monolito itxurakoa. Kaiaren egiturak bi solairu ditu, bata bestearen azpikoa, hainbat eskailera zatiz lotuta; solairu bietan ibil daiteke oinez.

Burdin kaiaren hasieran, pilotuen dorrea, jadanik galdua, zetzan lekutik gertu, mareometroa dago. Mareometroa Parisen egin zuen 1883an Borrel-Wagner enpresak. Itsasgora-itsasbeheren berri ematen zuen, horren berri jakitea ezin-bestekoa baitzen nabigatzerakoan. Aparailuak zehatz adierazten zuen itsasadarraren ubideak une oro zeukan sakonera. Ontziek, bere sarkura kontuan hartuta, itsasadarrean barrena abia zitezkeen edo, bestela, gelditu behar izan ziren, mareometroak itsasgora egokia noiz adieraziko zain. Horrela, sarkura handiko ontziek ez zuten hondoan jotzen, nahiko sakonera ez zegoela.

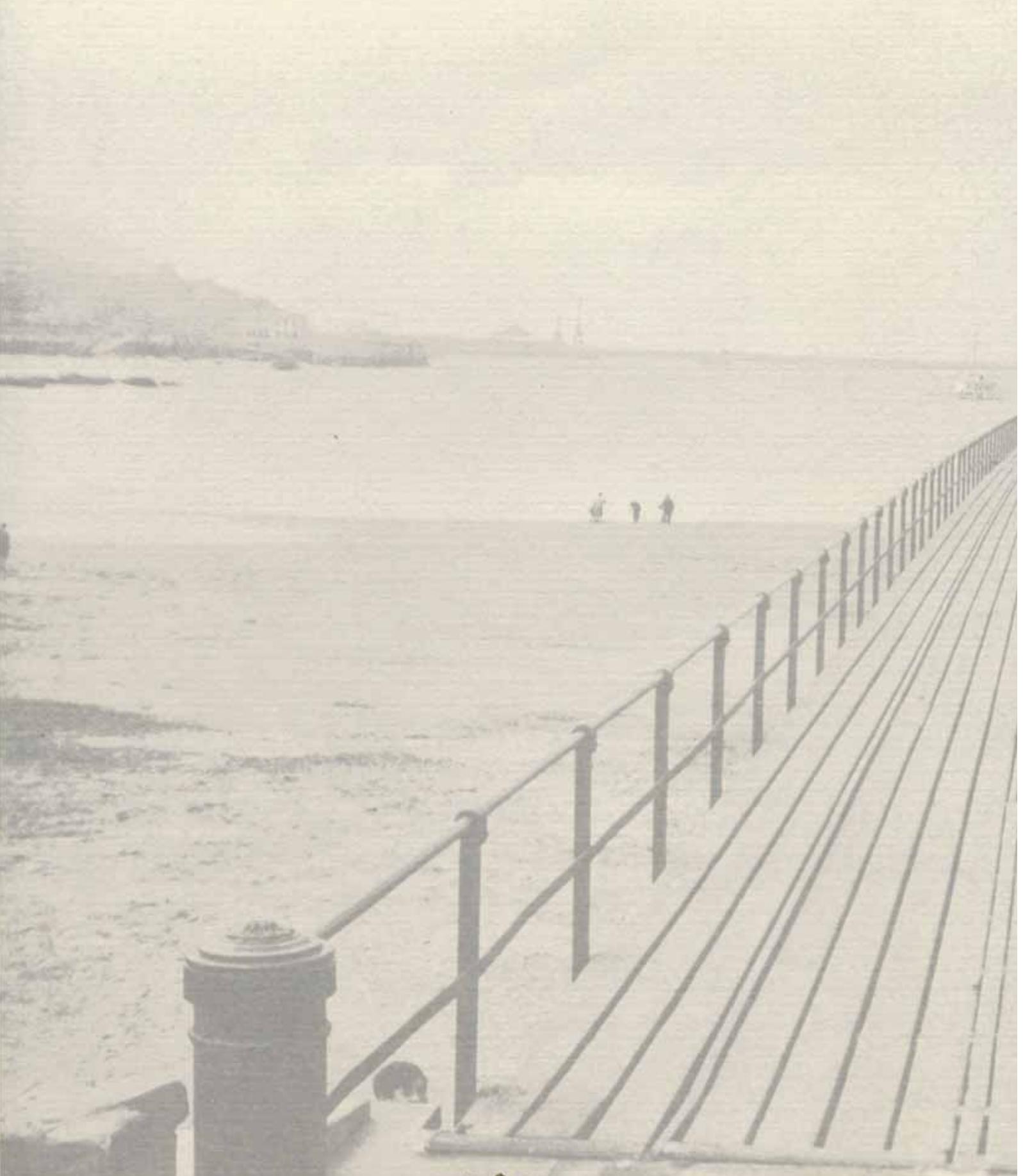
## ONDORIO GISARA

Orrialdeotan aurretik egin diogu begirada Portugalete hiri garrantziskoaren iraganari. Hizpide erabili ditugu, bada, Portugaleteren, itsasadarraren eta itsasoaren arteko harremana, Portugaleteren eragin nabarmena itsas negozioetan eta burdin kaia ere bai, Evaristo Churrucak egina ontziek itsasadarrean Bilbora joan edo Bilbotik irteteko modua izan zeazten. Lan handi horri esker lortu zen azkenik barra entzutetsua gainditzea, barrak ontzien ibilera oztopatzen baitzuen, Portugalete aldean itsasadarrak sakonera txikia zeukalarik. Churrucak, beraz, deuseztatu egin zuen betiko lekuz aldatzen zen barra hura, kai-mutur luze-luzea eginez.

Gaur egun, une historikoetan bizi garela eta Bilbo Handia berpiztearen aldeko apustua egin dugula, gehienbat turismo eta kulturari dagokionez, garrantzi handikoa da historiaren ikerkuntzari laguntzea, geure iraganaren berri izan dezagun bai industria bai kulturaz ere. Aldatu egin den herri orok dauka atzean aldaketa horren zergatia. Biok ulertuko baditugu, ez da nahikoa izango zer gertatu den jakitea, baizik eta, horretaz gain, ikertu egin beharko dugu zerik eraman duen herri hori (gure kasuan, Bizkaia) dagoen egoera horretara. Eta, horretarako, esan bezala, ikerketak sustatu behar dira, egunen batean ederki ulertuko baditugu Bizkaia hirigintzan, gizartean, kulturan, ekonomian eta politikan bizi izan dituen aldaketak; izan ere, aldaketok egin baitute gaurko Bizkaia eta etorkizunerako nahi dugun Bizkaia ere bai. Dendarik ez, hemendik gutxira Itsas Etxea izenekoan kokatuko den Industriaren Museoa ezinbestez aipatu beharko dugu geure historiaz, orrialdeotan labur-labur azaldu dugun historiaz, aritzen garen guztietan.



Fuente: Luis Vicente GARCÍA MERINO. La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao. Editado por el IVAP, Bilbao, páginas 167 y 178.



PORTEGALETEKO  
UDALA  
KULTURA SAILA



AYUNTAMIENTO DE  
PORTUGALETE  
AREA DE CULTURA