

Breve introducción a la Ría de Bilbao

Francisco Javier Uribarri

Bilbao es un pueblo que cada vez se va haciendo más denso y más interesante. La ría es una de las cosas más sugestivas de España. Yo no creo que haya en la Península nada que dé más impresión de fuerza, de trabajo y de energía como esos catorce o quince kilómetros de vía fluvial. Lo que me parece es que la gente de Bilbao no está todavía a la altura de la ciudad, al menos a la altura de su río.

Pío Baroja.

“Las horas solitarias”

Bilbao fue puente y puerto antes que Villa; puente para el paso de lanas y otras mercancías de Castilla hacia el puerto de Bermeo y puerto por su Ría que, por su particular ubicación y calado, permitía que los barcos se protegieran de los rigores de una mar brava quince kilómetros tierra adentro. Desde entonces se erige la Ría en principal protagonista de la historia de Bilbao y su entorno.

Villa y puerto anterior a Bilbao fue Bermeo pero a partir de la concesión por D. Diego Lopez de Haro en 1300 del dominio de la Ría a Bilbao, en su nombramiento de Villa, ésta fue desarrollando toda una actividad marinera y portuaria, que llevó a convertirlo en el primer puerto de Euskadi y, posteriormente, de España. Este dato cobra especial relevancia si recordamos que en 1300

y hasta finales del siglo XIX el territorio de Bilbao se reducía a los actuales barrios del Casco Viejo y Bilbao la Vieja.

La Ría, en aquellos tiempos, era un hermoso humedal compuesto de marismas y arenas que discurría formando numerosos meandros y pequeñas islas. Perdía su condición de Ría en Bilbao, junto a la Isla de San Cristóbal, en el barrio de la Peña. Allí se construyó un azud, que rompía el paso de la marea y donde se captaban las aguas dulces del Nervión-Ibaizabal que, a través de los Caños, llegaban a la alberca situada junto a San Antón, que abastecía de agua a la Villa.

En el centro de aquella Bilbao, desde el Arenal hasta el puente de San Antón, se atracaban los barcos. Pronto, además de las operaciones de carga y descarga se empezaron a desarrollar otras actividades como reparaciones de velas, carenados de cascos y reparaciones varias hasta llegar a la fabricación de velas, grandes reparaciones y construcciones de barcos.

Así se fue desarrollando un tejido social de veleros, carpinteros de ribera, portuarios, maquinistas, pilotos, patronos, capitanes, fletadores, transitorios, consignatarios, agentes de aduanas, armadores..., y todo ello en un territorio reducido y escaso de recursos, con problemas de abastecimiento de agua, con un recorrido de mareas de más de 4 metros, con unas avenidas (“aguadutxus”) que anegaban y destruían la Villa cada dos por tres y que exigía unas continuas labores de reconstrucción de edificios y muelles.



Colección de fotos de la Ría de Bilbao

De arriba abajo, 1-Muelle de Ripa; 2-Uribartarte en la década de 1930; 3-Zona del Arenal entre 1810 y 1920; y 4- alrededores de Ripa-Arenal

Fue una constante pelea contra el agua. El agua de la mar y del cielo. Y una constante pelea, también, contra el permanente acoso de las aldeas cercanas que pugnaban por el control y dominio de la Ría.

A mediados del siglo XIX, el proyecto del Puerto de la Paz supuso un intento de ahogar a la villa en su casco viejo, construyendo un ambicioso puerto en Abando, actual Ensanche de Bilbao. Felizmente no se desarrolló. Posteriormente, en el año 1874, la Villa sufrió el último

acoso oficial de las aldeas, en el Sitio Carlista, que fue roto el 2 de mayo de 1974. Nuevamente salió airosa. Se le tituló “Invicta Villa de Bilbao”.

A partir de la rotura del cerco carlista y hasta el fin de siglo, Bilbao vivió un crecimiento espectacular. Pasó de los menos de 30.000 habitantes, a 100.000. Se produjo un auge excepcional de las explotaciones mineras; la fusión de pequeñas siderurgias alumbró Altos Hornos de Vizcaya; se realizan las grandes obras de consolidación de los muelles de la Ría y Puerto exterior de Bilbao; se materializan las anexionaciones de las poblaciones vecinas de Begoña, Abando y Deusto; se realizan proyectos importantísimos de infraestructuras, como la Estación de Ferrocarril de Abando, el plan de saneamiento de Uhagón, el Plan del Ensanche, los grandes Astilleros, el Puente Vizcaya... La actividad portuaria seguía centrada fundamentalmente en la vieja Bilbao, pero empieza a extenderse por toda la Ría: Zorroza, Erandio, Baracaldo, Sestao ... y salta finalmente al Abra, con la construc-

ción del rompeolas y los muelles anejos. El fuerte crecimiento de la actividad siderometalúrgica y naval, unido al de las explotaciones mineras y al del comercio de la Villa, genera un espectacular aumento de las actividades portuarias que congestionan materialmente la Ría. Es el primer puerto de España.

A partir de mediados del siglo XX se hace imprescindible potenciar el puerto exterior, ante las crecientes demandas de atraques y la progresiva reivindicación de recuperación de usos urbanos para las zonas portuarias de Bilbao.

Hoy en día, el viajero que recorre la Ría, en las embarcaciones al uso, entre el Ayuntamiento de Bilbao y el puerto viejo de Santurce, solo descubre pequeñas actividades portuarias marginales en Zorroza y Baracaldo. El resto de la Ría está desnuda, añorando viejos tiempos de esplendor y anhelando nuevos usos.

La vieja Ría congestionada con sus muelles abarrotados, ha dado paso a unos nuevos usos urbanos tal y como se recoge en las fotografías anexas.



Colección de fotos de la Ría de Bilbao

Izquierda: posición en el plano de los lugares registrados en las fotos: Abajo, primera fila y de izquierda a derecha: 5 y 6-Muelle de Ripa (dos fotos) y 7-Zona de Abando. Abajo, segunda fila y de izquierda a derecha, fotos actuales de 8-Muelle de Ripa, 9-Zona de Abando y 10-Superpuerto de Bilbao (Fotos de Ina Álvarez)

