



MARÍTIMAS

ITSASOKOAK



ITSasmuseum

Núm.

03

JUL 2021

55

*Itxasoan hur guzia, zeruietan izarra,
oihanetan itzalori, lur guzian belharra
egunari iguzkia, gau geltzari ilhuna
lehen faltaturen dira ezi hura gugana,
bailenetan egiazki gu bagaude hargana.*

55

*Del mar el agua, del cielo las estrellas,
de los bosques la sombra, de la tierra las hierbas,
del día el sol y de la negra noche las tinieblas
antes desaparecerán que no que ella nos falte,
si es que nosotros le somos leales.*

Bernat Etxepare

Linguae vasconum primitiae, 1545



INTRODUCCIÓN

Un aniversario siempre es un buen momento para echar la vista atrás, hacer balance de la evolución y tomar consciencia del camino que deseamos recorrer. Recientemente se han cumplido 25 años de la constitución de la Fundación del Museo, que abrió sus puertas hace ahora casi 18 años, efeméride que se cumplirá en noviembre. Es por tanto un museo joven aún, que poco a poco entra en la edad adulta mejorando su colección y propuesta. Pero esta juventud arraiga sobre unos diques que estos días han cumplido 153 años desde que la Sociedad Diques Secos de Bilbao los abriera en 1868. Luego fueron integrados en la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, hasta que pasaron a formar parte de la colección de Itsasmuseum.

Sobre estos mismos diques y muelles se ha restaurado el Kulixka, el yate que ha adquirido Isuntza Arraun Elkartea como embarcación de apoyo, lo que fortalece el posicionamiento de Erain, abriendo el abanico de intervenciones desde el Nuevo Anchústegui, que sigue siendo el foco con todo el proyecto de restauración científica asociado, hasta otras embarcaciones de madera de interés histórico, ya que éste fue construido en Murelaga a principios de los 80.

Sobre estos mismos diques estuvo en numerosas ocasiones Agustín Ibarrola para captar la fuerza del trabajo, de las fábricas, los astilleros e industria que poblaba nuestra ría en la década de los 70, presentes en la obra que recoge la exposición *Ibarrola en la ría. Agua, hierro, fuego y aire*, comisariada por Irrintzi Ibarrola.

Finalmente, en la sección *Historias de mar*, disfrutamos de la mano del amigo de Itsaslagun Juanmari Rekalde que, como siempre, indagando en archivos, prensa y registros marítimos, nos trae historias de barcos, naufragios y rescates.

Jon Ruigómez Matxin
Itsasmuseum Bilbao

LA PIEZA. Sección destinada a poner en valor la colección marítima de Itsasmuseum, a través de la pieza destacada, la pieza restaurada o el bien recibido en donación

153 aniversario de los diques secos del Museo Marítimo Itsasmuseum

En 2018, con ocasión del 150 aniversario de la construcción de estos diques realizamos un documental de la mano del realizador audiovisual **Fer Navarro**: su construcción, su integración en *Euskalduna* y el momento actual en el que forman parte del Museo.

El primer punto refiere pues a la construcción de los diques secos. Gracias a la labor de investigación de **Juanmari Rekalde**, indagando en el Archivo Histórico Provincial de Bizkaia, hemos encontrado dos escrituras firmadas ante el notario **D. Serapio de Urquijo**. La primera, el 4 de junio de 1866 en la que se

determinan las condiciones bajo las cuales debían ejecutarse las obras de cantería de los nuevos diques.

La escritura notarial tras prodigarse en todo un lujo de detalles sobre las medidas de los diques nos revela que se han de emplear materiales de buena calidad, como piedra de mampostería traída de las canteras de Iturrigorri, piedra de sillería de las canteras de Galdakao e incluso detalla que una parte de la arena para las mezclas de mortero debe proceder de la barra de Portugalete.

La segunda escritura, de 21 de julio de 1866 en la que comparecen **D. Ezequiel de Urigüen**, **D. Santiago de Arana y Ansótegui**, constructor de buques; **D. Luis de Abaitua y Adaro**, comerciante; **D. Eduardo Coste y Vildosola**, comerciante y **D. Gregorio de Pradera y Maguregui**, comerciante formalizan la sociedad para la construcción de un dique mayor y otro menor, en el sitio conocido con el nombre de *San Mames Peco*.

Es también interesante cómo recoge la prensa el acontecimiento de la inauguración hace 150 años, que como en el documental narra tan detalladamente **Teófilo Guiard**.

El Diario de Comercio de Santander hace ese día la siguiente declaración:

Una de las necesidades más imperiosas que dejan sentirse en el comercio marítimo, es la construcción de diques que permitan a los buques, cómoda y fácilmente, a la par que con la economía posible, hacer las reparaciones y recorridas que con frecuencia necesitan.

Entre nosotros, por desgracia, se carece de casi todo lo necesario, así de dársenas, donde puedan las embarcaciones pequeñas ponerse al abrigo del rigor de los tiempos, como de diques donde se hagan, cuando es necesario, las recorridas de todas las naves. Esto hace que paguemos al extranjero mucho más que lo que debíamos pagar, con perjuicio notorio de la marina, del comercio y del País. Así lo ha comprendido Bilbao, que, dando al asunto toda la importancia que tiene para un puerto de regular significación y movimiento, ha llevado a cabo la obra de una dársena y dique en San Mames.

Por su parte, el *Irurac Bat* recoge el carácter festivo del acontecimiento:

Magnifico era el aspecto que los diques ofrecían en el momento de su inauguración y los que han visitado Inglaterra creían hallarse en uno de

aquellos espaciosos y solidos docks. En los buques se veía a las familias y amigos de los interesados y en tierra un gentío alborozado, en cuyos semblantes se retrataba la satisfacción que les causaba ver concluida una obra que les dará trabajo.

El segundo hito corresponde al momento en el que los diques secos son integrados en *Euskalduna*, siendo mejorados y ampliados con un tercer dique. El periódico "El Nervión" del martes 28 de marzo de 1905 dice textualmente:

"En la marea de esta mañana a primera hora, se verificó la inauguración del nuevo dique, señalado con el N^o3 de los que en Olaveaga ha construido la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques.

[Tras dar detalles técnicos relata]. Ha inaugurado este dique el yath de recreo del señor Sota GOIZEKO IZARRA. Después hizo su entrada majestuosa la hermosa fragata escuela AMA BEGOÑAKOA, dirigida por su nuevo capitán Sr. Meaure y dirigida la maniobra por el capitán de los Diques, D. Ruperto Mendiguren y hallándose presente el veterano capitán, padre de este, D. Domingo Mendiguren, generalmente conocido por Chomin. Es este uno de los empleados más antiguos de la importante casa del Sr. Sota..."

Y hablando de Sota... En el libro de Ibañez, Ibarra y Zabala se recoge parte del discurso que imparte **Ramón de la Sota**, el 9 de junio de 1917 con ocasión de la botadura del vapor *Artagan-Mendi*.

"No he de incurrir en la tontería de haceros la historia de la construcción naval en Bizkaia. Sabido es que de tiempo inmemorial existían astilleros en todos los pequeños puertos de la costa.

Me he limitado a recordaros las construcciones de la segunda mitad del siglo pasado, que muchos de vosotros habéis conocido y que dieron gran fama a los Arana, Garli, Mendi-guren y otros.

Entonces se construía en las dos márgenes de la ría, desde Ripa a Zorroza, y de aquellos astilleros salieron más de un millar de buques, que hicieron conocer nuestra bandera en los más apartados mares.

Pero el continuo adelanto que en todos los órdenes de la vida viene realizándose constantemente por ley Divina, hizo que la aplicación del hierro y el acero a la construcción naval introdujese una revolución en aquella industria que determinó la desaparición de los astilleros cuya primera materia era la madera".

Decíamos que el primer hito es la construcción de los diques, el segundo es su integración en Euskalduna y el tercero es el actual, su recuperación por parte del Museo Marítimo.

El 7 de marzo de 1995, el dique 1 se encontraba soterrado debido a que, desde los años 70, la actividad de Astilleros Euskalduna había disminuido y se limitaba a la reparación naval.

Poco después, el 31 de mayo de 1996 se constituye la Fundación Museo Marítimo Ría de Bilbao, en cuya acta fundacional se establece como primer objetivo programático lograr la *"Ubicación del Museo en los diques secos de Euskalduna y terrenos adyacentes en la zona de Abandoibarra aguas abajo desde el nuevo puente"*.

Todas las instituciones apoyaron el proyecto y se lograron fondos públicos y privados para sacarlo adelante. Podemos decir que gracias al Museo y al esfuerzo de muchas personas e instituciones hoy contamos con el conjunto patrimonial de primer orden que suponen estos diques y que son parte fundamental de nuestra colección.

[Ir a la colección](#)

ERAIN. Sección en la que dar cuenta de la evolución del proyecto Erain y en concreto, de la restauración del *Antxustegi*

Restauración de la cubierta del yate *Kulixka*

Jon Ispizua San Nicolás

Entre los objetivos del taller Erain de Itsasmuseum está colaborar en la conservación de las embarcaciones tradicionales de madera que aún se conservan en Euskal Herria, aun no perteneciendo a la colección de embarcaciones de Itsasmuseum.

Así cuando Isuntza Arraun Elkarte de Lekeitio adquirió el yate *Kulixka* a mediados del 2020 nos dimos cuenta de que la embarcación necesitaba una reparación de urgencia. De inmediato se estableció un marco de colaboración entre Itsasmuseum e Isuntza Arraun

Elkartea de Lekeitio para llevar a cabo su restauración en el taller Erain.

El *Kulixka* es uno de los pocos barcos de madera de cierto tamaño que se conservan en Bizkaia. Se construyó en el Astillero *Viuda de Murelaga* de Lekeitio en 1980 con casco típico de nuestra costa, similar al de los pesqueros de su época, con un amplio "abanico" en proa, popa tipo trainera y un pronunciado arrufo.

El trabajo principal consistió en la reparación de la cubierta sin intervenir en las tapas de trancanil. Se tuvo en cuenta trabajar con materiales de las mismas características que los originales, tablas de iroko de 32 milímetros de espesor. Las tablas de cubierta se unieron a los baos utilizando tirafondos inoxidables de calidad A-2 de 80 milímetros.

Para el sellado de la cubierta se utilizó Sikaflex 290 DC Pro.

Al intervenir en la cubierta hubo que reconstruir el embono de proa, el embono de popa y su banco. En el caso del banco, éste se

hizo abierto por su parte baja para una mayor limpieza y en consecuencia una mejor conservación de la cubierta.

La cabina se reparó en zonas que presentaba podredumbre en los tableros. Aunque no se trataba de partes grandes sí era necesaria su reparación para evitar la entrada

de la lluvia. El banco que tiene la cabina en la proa se renovó ya que hubo que desmontarlo para sustituir los tableros que están bajo el mismo.



[Más sobre Erain](#)



Preparación de los baos de la zona de proa



Zona de proa de la cubierta a falta de calafatear. Fue necesario retirar el embono antiguo para rehacer la cubierta en la roda



Colocación de tapines para tapan agujeros de los tirafondos de la cubierta



Lijado de la cubierta



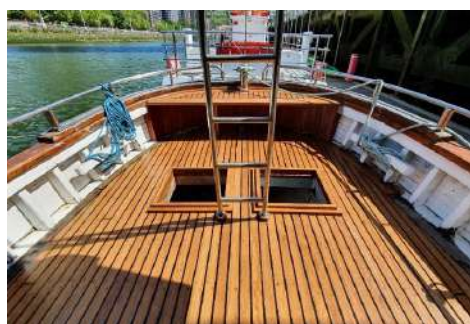
Elaboración del embono de proa



Calafateado con algodón de la junta entre la tapa de trancañil y la cubierta



Sellado y lijado de las juntas de cubierta con Sikaflex 290 Dc Pro



Vista de la zona de popa una vez barnizada la cubierta



Vista de la zona de proa una vez barnizada la cubierta



Lámina de la embarcación dibujada por el voluntario de Itsasmuseum Carlos Pueyo



Vista del barco, popa, una vez terminado el trabajo en la cubierta

LA TEMPORAL. Sección en la que profundizar en algún aspecto relacionado con la exposición temporal del momento

La transición artística de Agustín Ibarrola

Irrintzi Ibarrola

La exposición del museo marítimo *Ibarrola en la ría, agua, fuego, hierro y aire* muestra un momento singular en la trayectoria artística de **Agustín Ibarrola**. Durante los años 60, Ibarrola había creado toda una iconografía del mundo del trabajo y de la lucha antifranquista. Sus obras eran verdaderas *estampas populares* que daban testimonio de la explotación del hombre por el hombre, de la dureza de las condiciones de vida del pueblo trabajador, del dolor de los oprimidos y del anhelo de libertad y justicia del pueblo. A mediados de los años 70, coincidiendo con el periodo de transición democrática, Ibarrola

experimentó también su propio proceso de transición artística. Con la reconquista de las libertades durante la transición, el artista experimentó la necesidad, casi podría decirse que vital, de distender su actitud militante, que él mismo confesaba podría reducirle a un realismo simple y demagógico, y avanzar en la depuración de su lenguaje plástico. En sus lienzos, junto con los elementos figurativos, llevados a su expresión cada vez más simple y esquemática, comienzan a aparecer tensiones geométricas y cromáticas que se construyen con espacios plásticos ocupados por grupos de líneas paralelas trazadas con precisión. Es difícil establecer cómo se fraguó en la paleta del artista este recurso estético tan obsesivamente utilizado durante este periodo, el propio Ibarrola indica que las líneas representan la materialización plástica del recuerdo de los barrotes de la prisión (Burgos 1962-65 y Basauri 1966-1969), pero, y sin que tenga que entenderse que hay contradicción en ello, también lo atribuye a la influencia de artistas a los que admira como **Fernand Leger** y **Piet Mondrian**. En cualquier caso, vuelve al primer plano

del discurso pictórico ibarroliano *la interactividad del espacio plástico* del **Equipo 57**, vuelve la preocupación por las leyes relacionadas con el color, con las líneas, con las formas, la relación entre el fondo y la forma, las relaciones entre planos, la dialéctica positivo-negativo.

Más que retomar los conceptos analíticos explorados 20 años atrás con el Equipo 57, Ibarrola hace una interpretación personal de la interactividad del espacio plástico y encuentra una primera versión de lo que él denomina *línea estructural*, una línea que no trata de producir un fenómeno naturalista, sino que estructura un espacio no renacentista, un espacio de tipo cubista: lo que está detrás, el fondo, se viene adelante y determina y construye la figura. Los planos interactúan. En definitiva, la intensidad dramática que en la etapa anterior residía en los elementos figurativos del cuadro se transfiere ahora a los componentes estéticos del tratamiento espacial.

El objetivo de la exposición presentada en el Itsasmuseum es el

de mostrar ese momento preciso en el que el artista es consciente de haber encontrado un nuevo mecanismo creativo. Se quiere mostrar ese periodo de intensa fecundidad creativa en el que esos dos componentes del arte Ibarroliano, el social, y el analítico-espacial, se encuentran y comienzan a convivir. Es un momento significativo en la trayectoria de Ibarrola ya que fueron los conceptos analíticos de relación entre fondo y forma, línea y color desarrollados en estos lienzos los que le permitieron, ya en los años 80, adentrarse en el bosque de Oma y trazar aquella primera raya blanca con la que quiso *invertir la perspectiva renacentista* y crear imágenes bidimensionales en un espacio tridimensional. Lo que vino a continuación, el Bosque de Oma, los Cubos de la memoria de Llanes, el Ecoespacio O´Rexo de Allariz y las Piedras de Muñogalindo (Ibarrola en Garoza) es ya historia del arte. Del arte y la naturaleza. ■

[Ir a exposiciones temporales](#)

HISTORIAS DE MAR. Sección con artículos de temática marítima o entrevistas de personas relacionadas con el mar

Vapor **SANTANDER BILBAO**

Juan María Martín Rekalde

En el siglo XIX, la comunicación por tierra entre Bilbao y Santander, pasaba por Balmaseda, Bercedo, Lanestosa, Ramales, La Cabaña y Puente Solís, atravesando los puertos de montaña de Irús, en valle de Mena, los Tornos y Alisas, en Santander.

A finales de la década de los cincuenta de ese siglo, se abrió el llamado "*Camino de costa*" que saliendo de Bilbao pasaba por Somorrostro, Castro Urdiales, Solares y llegaba a Santander.

Esta nueva vía, con muchos me-

nos kilómetros que la anterior, tenía el inconveniente de cruzar la ría de Treto, en la desembocadura del Asón, lo cual, se hacía en una barcaza remolcada a la sirga, pero las crecidas del río, por lluvia o deshielo, obligaban a suspender su servicio.

Estas razones hacían que el transporte por mar fuera más eficaz, tanto para carga como para pasajeros.

El comerciante bilbaíno **D. Pedro de la Colina** encargó a los Sres. **Tomás Wingate & C^o** de Glasgow, en el año 1856, la construcción de un vapor al que pusieron por nombre **SANTANDER BILBAO**, por ser estas dos capitales las que iba a unir.

Fue a recogerlo a Glasgow el capitán **D. Ramón Ezequiel de la Mar** y como apoderado del constructor, legalizó la venta en Bilbao. Franqueó la barra de Bilbao, el jueves 9 de octubre de 1856, a las 08:30 de la mañana.

El periódico bilbaíno "*Irurac Bat*" lo describió así:

El buque es de hierro y hélice, cala seis pies y mide 18 pies ingleses de manga; tiene dos máquinas colectivas; está armado de goleta y en el espejo de popa tiene dos escudos con las armas de Bilbao y Santander, bordeadas con una cinta con este lema y sostenidas por dos manos, dos palmas que las ciñen.

Encima y tocando la cúspide de entrambos escudos, hay colocada una corona, la proa es de clíper, y sobre el branque hay una magnífica estatua que representa el comercio, rodeada de diferentes atributos a él alusivos. La fuerza de la máquina es de 60 caballos nominales.

La cámara principal se halla colocada en la proa, para alejar el ruido de la maquinaria, y consta de un vasto salón con sofás corridos, vestidos con elegancia y dispuestos de tal modo, que el mullido respaldo forma un catre de 7 pies de largo cuando se desea que sirva para este uso. En el centro hay una mesa y está decorada convenientemente, así como un tocador para las señoras que allí está inmediato. La cámara segunda, aunque muy cómoda, está vestida con menos gusto que la primera, pero es ancha y espaciosa. El cuarto del capitán es muy bueno y nada falta en el buque de cuanto reclama el buen sistema de navegación para los viajeros.



En la recreación hecha por Roberto Hernández "El Ilustrador de Barcos" se ve al vapor **SANTANDER** BILBAO, con rumbo a Santander, dejando por el través la iglesia de Santa María de la Asunción en Castro Urdiales

La prensa de las dos capitales que unía, no dejó de vanagloriar los buenos servicios que prestaba al comercio este elegante vapor de 28 metros de eslora.

El viernes, 6 de agosto de 1858, salió de Santander y por la niebla reinante, confundieron el monte de Noja con el de Santoña, tocando el buque en el bajo de *"Las Liebres"*, frente a la playa de Noja, yendo a varar más adelante.

Una parte del pasaje se embarcó en el bote y a consecuencia de los nervios, se arrió el pescante de popa, quedando el bote colgado por el aparejo de proa, en posición vertical, cayendo todos al agua. Con el otro bote de a bordo y varias lanchas pescadoras se procedió al auxilio del resto de pasajeros y tripulación.

Hubo en el accidente ocho víctimas, entre ellas dos niños de corta edad.

Después de un intento fallido para reflotarlo, el vapor se perdió completamente.



IBARROLA EN LA RÍA: AGUA, HIERRO, FUEGO Y AIRE



ZURA ETA URA



Hasta el 26 de septiembre

LEOPOLDINA ROSA

UNA HISTORIA DE HOY
GAUR EGUNGO ISTORIO BAT



¡Date de alta en la **Comunidad Itsasmuseum**
y suscríbete a nuestra newsletter!

www.itsasmuseum.eus

HORARIO

De martes a domingo

11:00 - 19:00

¡SÍGUENOS EN REDES!



ITSASMUSEUM BILBAO

ACTIVIDADES DE VERANO

Visitas guiadas para familias

(menores a partir de 12 años)

Sábados a las 12:00 en castellano y a las 16:00 en inglés

Domingos a las 17:00 en euskera

Talleres infantiles marítimos en bilingüe (4-11 años)

Julio y agosto, de 12:00 a 13:30

1. y 3. domingo: "Academia pirata"

2. y 4. domingo: "Los sonidos del mar"