

UN PUERTO PARA EL ARTE. UBICACIÓN DE ELEMENTOS ICÓNICOS Y SIMBÓLICOS DE VALOR ARTÍSTICO Y/O ESTÉTICO EN LOS ESPACIOS PORTUARIOS DEL BORDE LITORAL: EJEMPLOS EN EL PAÍS VASCO

A PORT FOR ART. LOCATION ICONIC AND SYMBOLIC ELEMENTS OF ARTISTIC AND/OR AESTHETIC VALUES IN COASTAL EDGE PORT AREAS: EXAMPLES IN THE BASQUE COUNTRY

Dr. Isusko Vivas Ziarrusta¹

*Universidad del País Vasco (UPV/EHU). Facultad de Bellas Artes. Departamento de Escultura.
Barrio Sarriena s/n, 48.940, campus de LEIOA (BILBAO-VIZCAYA, E) isusko.vivas@ehu.es*

Amaia Lekerikabeaskoa Gaztañaga²

*Universidad del País Vasco (UPV/EHU). Facultad de Bellas Artes. Departamento de Escultura.
Barrio Sarriena s/n, 48.940 campus de LEIOA (BILBAO-VIZCAYA, E) amaia.lekerikabeaskoa@ehu.es*

RESUMEN: A medida que las colectividades humanas han organizado el territorio marítimo, en ese diálogo entre las personas y el medio se han constituido asentamientos poblacionales del litoral. Dicha ocupación de puertos y rías en el País Vasco ha dejado traslucir elementos monumentales, artísticos y de cultura material con una fuerza estética que permanece como parte sustancial de su presencia. Lo cual se traduce en la ‘estética del icono’ que desarrolla una experiencia de gran expresividad, respondiendo a demandas de iconicidad y simbolismo.

PALABRAS CLAVE: Puerto, Arte, Estética, Ciudad, Frentes de agua.

ABSTRACT: *As human societies have organized maritime territory in the dialogue between people and the environment have become coastal settlements. This occupation of ports and estuaries of the*

¹ Proviene de los campos de las Bellas Artes y la Antropología. Se dedica desde hace más de diez años a la investigación académica sobre los procesos de rehabilitación y transformación urbana, que afectan tanto a las escalas como a los problemas simbólicos de identidad y de planificación heredados en la metrópoli post-industrial postmoderna. Su visión transdisciplinaria enfatizada por una mirada “estética” heterodoxa hacia el campo de las artes plásticas en general y la escultura en particular, se extiende a otros ámbitos del conocimiento como las cuestiones socio-antropológicas y culturales aplicadas en la ciudad. Lo que se plasma en los elementos del paisaje de la urbe como los frentes de agua, monumentos, arquitectura, escultura y mobiliario, desde una perspectiva que apela a lo colectivo. Trabaja como profesor en la Universidad del País Vasco/EHU. Así mismo, realiza publicaciones, exposiciones artísticas y participa en congresos sobre patrimonio arquitectónico, arte público y remodelación urbanística.

² Licenciada en Bellas Artes. Trabaja como profesora en la Universidad del País Vasco/EHU dentro del Departamento de Escultura (Facultad de Bellas Artes). Viene desarrollando su trabajo tanto en el ámbito de la práctica artística –sobre todo en la disciplina de la escultura– como en la investigación académica en el tema de los territorios híbridos entre el objeto escultórico y el objeto proveniente de la disciplina del diseño de mobiliario. Ha trabajado conjuntamente con Isusko Vivas la temática del paisaje post-industrial concluyendo en varias exposiciones de obra plástica y en la presentación y publicación de artículos, tanto en congresos sobre arte público y antropología urbana, como en revistas científicas. Ha participando desde el año 1996 en exposiciones colectivas e individuales nacionales e internacionales, obteniendo premios y becas de creación artística. Actualmente se encuentra en la fase de ultimar su tesis doctoral.

Basque Country has left betrays monumental, artistic and material culture elements with an aesthetic force that remains as a substantial part of its presence. Which translates to 'aesthetics' icon that develops a highly expressive experience, responding to demands for iconicity and symbolism.

KEYWORDS: *Port, Art, Aesthetic, City, Waterfronts.*



Figura 1. Barcos en los antiguos diques de Astilleros Euskalduna, Museo Marítimo de la Ria de Bilbao.

<<El mar une las regiones que separa>>.

Alexander Pope

INTRODUCCIÓN: BREVES REFERENCIAS SOBRE EL ASENTAMIENTO POBLACIONAL EN EL LITORAL-MARÍTIMO

Todos los modos como el hombre se enfrenta con la realidad, tienen un aspecto simbólico, es decir, están fundados en simbolizaciones. El hombre, manifiesta Cassirer, es un 'animal simbólico'. La cultura humana –ciencia, arte, religión, ética, política– se constituye dentro de una trama de simbolizaciones.

María Luisa Fernández Rivera (2009-2010, pp.119-124)

A medida que las colectividades humanas han organizado sus recursos para aprovechar el territorio, en ese diálogo entre las personas y el medio se han construido unos enclaves asociados a unas culturas cuyos resultados materiales se han de valorar desde una dualidad contextual que implica los idearios socioculturales y la realidad del entorno, con una fuerza estética que va más allá de la que produce la fascinación por el aparato formal de los elementos construidos, involucrando los efectos que permanecen en la 'naturaleza antropizada' como parte sustancial de su presencia. Todo ello se traduce en la 'estética del icono' para lo que existe un aprecio sentimental en la medida que se desarrolla una experiencia formal de gran expresividad, respondiendo a demandas ideológicas de iconicidad y de simbolismo.

De esta forma, las poblaciones han dispuesto frentes de agua con la mar allí donde han existido bahías a menudo salvaguardadas por islas, islotes y penínsulas; y con las vegas llanas donde los sinuosos ríos se expandían en meandros muchas veces de marisma y pantanos, protegidos por los acantilados escarpados. Paisaje que podemos definir, en cierto sentido, como paradigmático de muchos enclaves portuarios del litoral vasco. No obstante, con el paso de los siglos el trazado de los ríos ha ido modificando artificialmente su cauce, por medio de ingentes obras ingenieriles de rectificación y canalización, mejorando notablemente las condiciones de urbanización y ensanche de la población hacia las zonas alejadas del puerto.

La articulación de estos fenómenos que afectan al territorio habitado con la visión global el paisaje, por lo tanto, responde a miradas divergentes: desde la mar hacia la villa/ anteiglesia y el puerto, y desde el espacio urbano/ portuario hacia la mar al unísono. En esa doble interacción simultánea se producen los límites y las fronteras que implican también divisiones funcionales y simbólicas; socio-culturales, económicas, turístico-deportivas, productivas, estéticas, etc. que estructuran el territorio sujeto a escrutinio y análisis iconográfico. Todo lo cual tiene que ver con las vertientes del patrimonio material e inmaterial que aludimos en el presente trabajo, y sobre todo con la ubicación de los monumentos, las esculturas y otras presencias estético-artísticas que marcarán los bordes entre la ciudad³ y la mar.

³ Se entiende aquí el término 'ciudad' como espacio construido y urbanizado (villa, anteiglesia, población, localidad, etc.), exento de categorización jurídica o legislativa.

1. LOS PUERTOS Y LAS RÍAS EN EL ESPACIO COSTERO DEL PAÍS VASCO: EJEMPLOS DE URBANIZACIÓN LITORAL-PORTUARIA

<<¿Qué hace toda esa gente mirando el mar?>>.

Herman Melville

Si partimos de la cita de referencia mediante la cual introducimos este apartado, esa escueta frase interrogativa nos proporciona enseguida una imagen o ‘estampa’ que refleja el imaginario de quien se aproxima desde la mar hacia límite costero y portuario, donde una franja uniforme y oscura se dibujaba por la densa presencia de gentes preocupadas que permanecían atentas y erguidas en los bordes de los muelles, concentradas y silenciosas, divisando al fondo de la escena los perfiles irregulares de la villa o asentamiento urbano que invadían las laderas montañosas del litoral. Pero existe igualmente la mirada de quien observa desde el frente marítimo la inmensidad del océano: una visión sin obstáculos hacia el horizonte; tan limpia y clara como una tarde soleada de verano, con el gran disco circular y rojizo, que se sumergía ondulante y destilando chispas doradas en las vidriosas y danzantes aguas espumosas que rompían a los pies del espacio urbano. Era quizás aquel el instante preciso en el que ya se asomaba en la lejanía el mástil de un navío, mostrando paulatinamente y a ritmo pendular su arboladura, cuando lentamente remontaba la curvatura del planeta apreciada en el horizonte marítimo, acaso con los destellos del ‘fuego fatuo’ de San Telmo sobre la osamenta vertical de madera.

De hecho, la búsqueda de abrigo y morada para las gentes y los primitivos navíos, la necesidad de obtención de sustento basado parcialmente en alimentos marinos por la cercanía del mar cantábrico (tipos de pesca que evolucionarán en el tiempo); así como el acarreo y transporte de materias primas y mercancías por las numerosas sendas fluviales (rías navegables) que desembocaban en la mar conformando pequeños estuarios, fueron algunas de las claves para la configuración de unos paisajes urbanos altamente singulares que acogieron poblaciones asentadas en los exiguos valles entre la costa y la montaña. La explotación maderera, la multiplicación de fraguas y herrerías, la legión de molinos hidráulicos (algunos de ellos adecuados al rítmico flujo de las mareas) y otros productos susceptibles de exportación pronto encontraron posibilidades de comercio en los puertos y atracaderos, desde donde las mercaderías partían hacia mundos ultramarinos y desconocidos.

El entramado urbano del litoral que nace de toda esta conjunción de actividades funcionales y peculiaridades simbólicas es tremendamente sintomático y paradigmático para la identificación de la cultura marítima, donde aún hoy podemos encontrar barrios y distritos caracterizados por casas de pescadores junto a la subsistencia de vivienda obrera, núcleos y cascos históricos con sus calles orientadas hacia la mar y el puerto; conjuntos de interés monumental declarados o no declarados y toda una serie de fenomenología espacial que estructura el territorio y el paisaje entre las zonas de residencia, el puerto y la mar. Los rastros materiales impregnados de salitre y entremezclados con la sal de la vida portuaria se hacen notar en la arquitectura popular, militar, civil, religiosa e industrial; en infraestructuras y equipamientos que ocupan lugares en ocasiones contiguos pero ciertamente diferenciados. No es raro encontrar hogares de pescadores en las inmediaciones de los recintos amurallados por ejemplo, ya que la dinámica de las tareas diarias requería la proximidad al puerto, al lugar de amarre de las embarcaciones, ajena o al menos no del todo concordante al trasiego y horario de apertura y cierre de murallas y/o ‘puertas de mar’.

A la vera de muelles, diques y dársenas se situarán igualmente los edificios pertenecientes a lonjas y cofradías, y en general todo cuanto tenga que ver con la actividad marítimo-portuaria, además de las posibles defensas militares que podían bordear el puerto desde las colinas y promontorios que circunvalan la entrada fluvial como en el caso de Pasaia (macizos de Uliá y Jaizkibel). Obviamente, la escasez de suelo urbanizable ha ido generando una visible construcción

en ladera, de modo que desde las cotas inferiores del puerto los municipios han incrementado su tejido urbano hacia los terrenos altos menos abigarrados y más distanciados de los frentes de mar, produciéndose así muchos ensanchamientos en los que se han ido estableciendo espacios públicos relevantes con nuevos edificios administrativos y religiosos, pero sin olvidar la pertenencia y la adscripción a un dominio fundamentalmente marítimo.

La evolución de los espacios urbanos fronterizos con el agua en las localidades y villas costeras del ámbito cultural vasco, ha seguido en ocasiones vías paralelas aunque contrarias, que pueden resultar ser testimonios significativos de una cultura común marítima pero modelados según las peculiaridades de cada lugar y las relaciones con el medio que históricamente ha suscitado cada comunidad en concreto. En algunos casos se han dado factores muy similares desde la perspectiva del establecimiento y evolución del fenómeno urbano litoral, mientras que otras veces se han desarrollado morfologías divergentes debido al predominio de unas u otras actividades económico-productivas. De todos modos, los aspectos urbanísticos, arquitectónicos y monumentales han sido determinantes para labrar la imagen que dichos enclaves fluviales han ido dibujando a lo largo del tiempo. Ello nos conduce, sin lugar a dudas, a las puertas de la construcción y configuración significativa del espacio urbano en el borde marítimo, de modo que la monumentalidad y las referencias estéticas ocuparán, como manifestaciones culturales y etnográficas de primer orden, el centro neurálgico de muchos de los espacios urbanos históricos y remodelados/ revalorizados. Esas manifestaciones estéticas pueden ser de procedencia variada y, de manera pareja, contendrán infinidad de reverberaciones en los frentes de agua tanto marítimos como ribereños. Todo lo cual estimamos que justifica, igualmente, los contenidos del presente estudio.

Junto con el puerto, el crecimiento del fenómeno urbano sería una necesidad acuciante, muy intensificada ya para el último tercio del siglo XIX, con la ampliación del parque inmobiliario. En consecuencia, las casas y el espacio urbano comenzarían a ganar terreno a la ría y al mar hasta conformar el ensanche de los municipios que tendrían un trazado rectilíneo y articulado en comparación con el núcleo medieval, y con una visión de modernidad que se contrapone a la ordenación tradicional. Con ello, los nuevos muelles dispondrían de numerosos puntos de carga y descarga y las grúas de madera anteriores serían sustituidas por otras de hierro, siendo una de las imágenes más sobresalientes de los frentes de agua tanto por su estética como por su funcionalidad e importancia cultural junto con otros elementos de mobiliario portuario partícipes del mismo ‘paisaje etnográfico’.

Para el inicio del siglo XX ya se van perfilando los segundos ensanches de los municipios, siguiendo una tendencia bastante racional de manzanas homogéneas, a medida que los espacios públicos más relevantes se estructuraban en las orillas fluviales. A pesar de que muchos de estos empeños nunca trascenderían el papel, el testimonio de la estética industrial de la burguesía de una época lo encontramos, por ejemplo, en el puente móvil de hierro que perdura sobre la ría y el cual se convirtió en símbolo estético e icónico de Ondarroa, si bien no transformó radicalmente la funcionalidad del espacio portuario. El cometido del puente sería el de facilitar el paso de los habitantes hacia la playa (como entretenimiento veraniego para la burguesía, igual que sucedía en otras localidades costeras pero de una forma menos intensa), sustituyendo así el servicio de botes para atravesar el cauce (hecho que acontece tanto en Bilbao como en Pasaia). Con los primeros decenios del nuevo siglo XX la industria también tendría cabida en los terrenos ganados al mar, con la remarcada presencia del sector pesquero dedicado a las conservas. Todas estas obras se impulsaron en buena medida las dársenas exteriores, implantando un paisaje costero artificial sobre las características anteriores del borde litoral en el que desembocaba el río, con los antiguos fondeaderos que serían paulatinamente trasladados desde sus ubicaciones originarias hasta el frente marítimo.

En los proyectos de ensanche para los puertos, de hecho, se mostraba con notoriedad el espíritu renovador del cual hacía gala la administración franquista durante la década desarrollista de 1960, a pesar de que resultase imposible ponerlo en práctica en su totalidad. Toda la flota al completo sería trasladada prontamente a los puertos exteriores dejando abandonados los antiguos

fondeaderos. Con ello, los frentes de agua de las rías perderían en seguida todos sus usos funcionales a la vez que la planificación global del puerto continuaba su camino (aparecían múltiples elementos de balizamiento, iluminación, grúas, servicios de montaje, básculas y toda una serie de mobiliario portuario, reconvertido en piezas de carácter patrimonial y estético-signitivo). Para 1970 dichas intenciones no fueron cumplidas más que de forma muy parcial, con la construcción de cornisas así como el abandono de dársenas interiores ubicadas desde antaño en el espacio urbano-fluvial. En el filo entre la tradición y la modernidad, pese a la marginación del fondeadero que se utilizaba desde la edad media, no perdería completamente su función, teniendo en cuenta que hoy día se utilizan en ocasiones, sobre todo para el amarre de las embarcaciones deportivas; si bien las formas de vida y de economía (unidas sobre todo a la actividad pesquera y su industria subsidiaria) han sido en gran medida desterradas de los puertos tradicionales en sintonía con la ciudad y sus calles hacia el puerto exterior ya desde prácticamente el inicio del siglo XX.

Las obras del final del siglo XX han tenido el objetivo principal de establecer un orden a la situación relativamente caótica del tráfico marítimo, de modo que los nuevos puentes e infraestructuras de las bocanas abren salidas directas hacia el puerto, a pesar de que la restauración de los muelles también ha causado la desaparición de muchas estructuras decimonónicas con sus hábitos culturales asociados. Muchos muelles interiores se han amoldado para el atraque de embarcaciones recreativas en el espacio de los antiguos fondeaderos, dando la vuelta o invirtiendo de alguna manera la imagen primitiva del puerto. A medida que se han ido atravesando etapas y fases de avances y desarrollo los puertos se han consolidado como espacios ‘charnela’ del borde litoral, plenos de vida y significativamente funcionales en nuestros días, organizado según las necesidades que han ido surgiendo en cada momento. Cada iniciativa hay que ubicarla, sin embargo, en el seno del pensamiento y de la estética de cada época, fruto de los estilos, la cultura material y las técnicas constructivas que han tomado parte (desde las ancianas plataformas de madera hasta el hormigón armado y el cemento pasando por los sillares de los gruesos muros de contención, etc.). En dicha evolución, los factores espaciales han sido determinantes, siempre directamente modelados por las condiciones geográficas y orográficas de los frentes de agua.

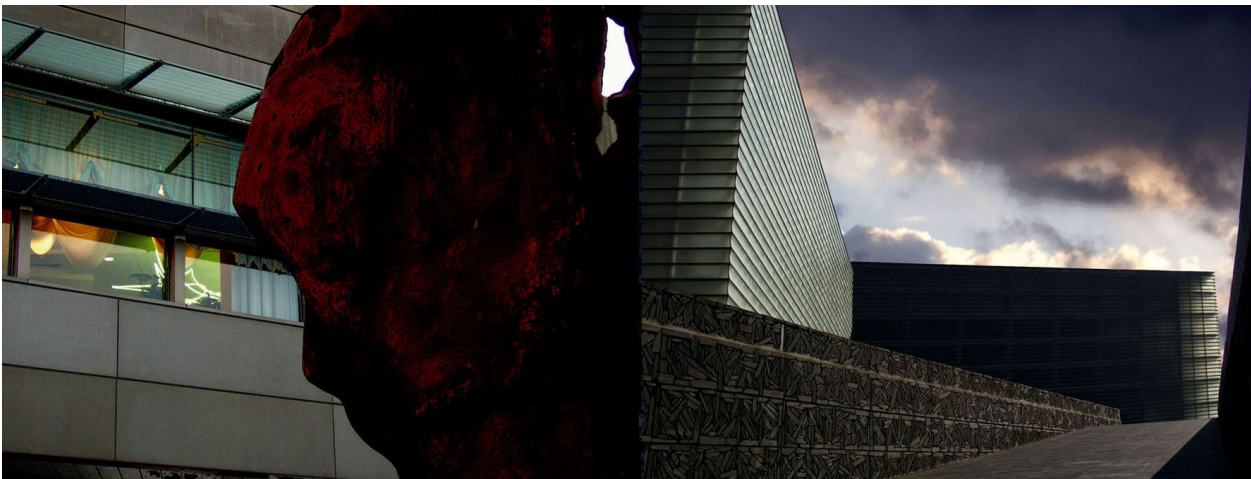


Figura 2. Fachada Palacio Euskalduna con escultura de Vicente Larrea (Bilbao) y Kursaal de Moneo en Donostia-San Sebastián.

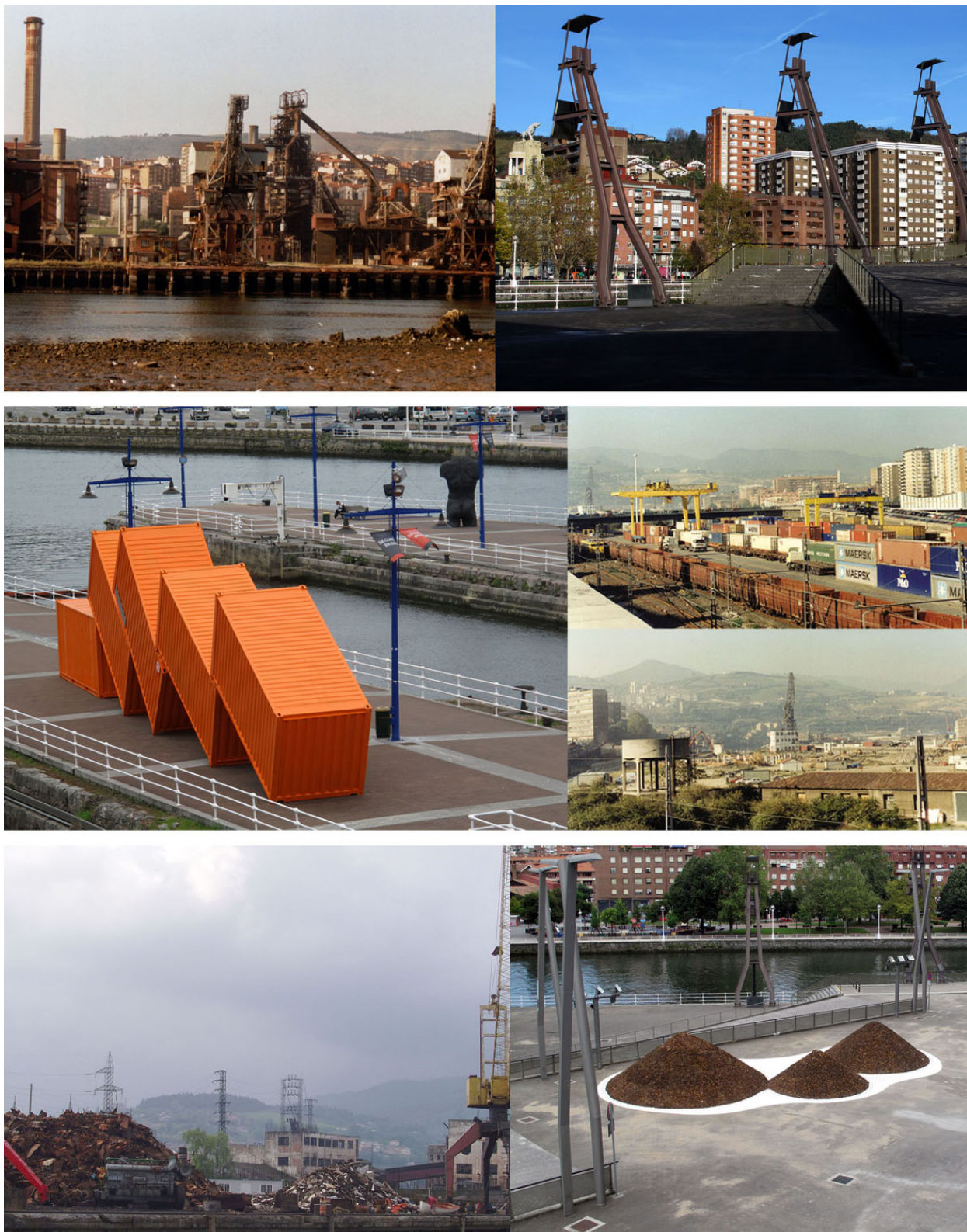


Figura 3. Comparativa entre fotos de 1998-2000 e imágenes actuales: hornos altos de Sestao y lámparas-grúa, escultura *Baluartes* 1,2,3,4,5 y contenedores, así como cementerios industriales de chatarra y conos ornamentales, Abandoibarra-Bilbao.

Esa estética del ‘icono’, acaso más arquetípica y junto al desarrollo urbanístico incontrolado de las décadas de 1960 y 1970 fundamentalmente la podremos identificar en la configuración de algunos frentes de agua como en Bakio⁴ y zonas de Mutriku u otras poblaciones. Mucho más

⁴ Borde marítimo caracterizado por infinidad de calas, acantilados, pequeñas penínsulas e islas, la más conocida y emblemática será San Juan de Gaztelugatxe. Salvando las distancias, en su cumbre encontramos una construcción que se distancia por ejemplo de las fortificaciones militares que existen en Urgull o Pasaia, constituyendo una ermita que en

recientemente, infinidad de localidades han llevado a cabo procesos de remodelación de sus frentes de agua y paseos ribereños, reconvirtiendo incluso espacios portuarios históricos en nuevos lugares lúdicos y de paseo o de funcionalidad híbrida. Uno de los efectos que más proyección interna y externa ha tenido es, lógicamente, la remodelación de Bilbao para la búsqueda y consolidación de una nueva centralidad enfocada al sector terciario de servicios avanzados, lo cual ha exigido la desaparición de sus márgenes fluviales industriales y la readaptación de sus orillas en lo que ha constituido la gran operación de ciudad postmoderna, especulativa y mercadotécnica sobre todo en Abandoibarra (antaño vega industriosa y ahora lámina de agua entre el Museo Guggenheim y el Palacio Euskalduna de la música y los congresos; vértice en el que se encuentra también el Museo Marítimo de la Ría de Bilbao), así como su reflejo especular de Galindo-Barakaldo en el área metropolitana. De una forma más aplacada, la restitución de la playa de Zurriola dio lugar en Donostia-San Sebastián al levantamiento de los cubos anclados en la arena para el nuevo Kursaal de Moneo, mientras que la macro-intervención portuaria-urbanística de Paisaia ha quedado de momento ‘varada’ y en ‘dique seco’, quizás durmiendo el ‘sueño de los (in)justos’ a la espera de ‘tiempos mejores’.

2. PLASMACIONES ESTÉTICAS, ARTÍSTICAS Y MONUMENTALES: SIGNIFICACIÓN Y SIMBOLIZACIÓN DEL ESPACIO URBANO-PORTUARIO

Ibai sareek paisaian oinarrizko arteriak osatzen dituzte lurralde eta korridore estu eta pertsonalitate bakarrekoak izanik. Ibai-espazio honen morfologia bere historian zehar ibai-sistemak eratutakoa da.

VV. AA. (2010, p. 129)

Monumentos, estatuas y esculturas, pinturas y murales, cuadros y graffitis así como elementos de la cultura material marítima utilizados como referentes monumentalizados (léase embarcaciones varadas en seco, objetos de cultura material marítima, mobiliario portuario conservado... que comentamos en este apartado), descubren un anverso de patrimonio material en tanto piezas cuya fisicidad, densidad, forma, volumen, tamaño y escala, etc. es siempre palpable, medible y cuantificable. A la vez que su condición indéxica entronca fuertemente con la identidad litoral y local, mostrando un innegable reverso de patrimonio inmaterial en cuanto a polos de atracción y punta de lanza de sentimientos socio-comunitarios. Rememoraciones, actos simbólicos de recuerdo y revitalización de eventos insertados en la memoria colectiva más sondable o insondable; bien reinventando y reformando o bien conservando un cúmulo de manifestaciones culturales que se transmutan y re-actualizan, a la par de la idea de monumento.

2.1. La función física y simbólica de los monumentos en los frentes de agua: conmemoración y representación

Las obras de arte tenían un valor sagrado antes de lo que entendemos como modernidad. La belleza que mostraban era tal porque se había posado sobre ellas la mirada de Dios. Ahora, los productos culturales se han convertido en mercancía. La cultura urbana ha forzado la distinción entre alta y baja cultura a partir del siglo XIX,

ese singular enclave paisajístico es asiduamente visitada tanto por propios como foráneos, acogiendo cientos de personas cada año que son, no obstante, mucho más numerosas en las fechas señaladas de romería y conmemoración. Sí hay que recordar, sin embargo, que sería un lugar de refugio durante el sitio decretado por el rey Alfonso XI de Castilla en 1334. En esta parte de la costa las primeras huellas del fenómeno urbano vendrían igualmente determinadas por los monasterios y los conventos conjuntamente con las ermitas desperdigas en épocas anteriores al asentamiento de la población, hasta convertirse en iglesia parroquial durante la edad media y en Anteiglesia después, con el poblado primitivo que discurría a su vera para aprovechar los recursos marinos.

algo que no es más que el reflejo de la división en clases. [...] Lo que sucede ahora ya ha pasado antes: lo verdaderamente bueno es escaso.

José Luis Pardo (2007, p. 98)

Dentro de lo que hemos convenido en denominar la esfera del patrimonio cultural marítimo, por lo tanto, y que en nuestro ámbito de estudio correspondería al territorio litoral del País Vasco, la construcción del espacio urbano que veíamos organizarse y ordenarse siempre con la perspectiva que abre la mirada hacia la mar; una mirada singular e intrínsecamente asociada al devenir de esa cultura marítima, no podemos soslayar lo ineludible de las manifestaciones artísticas en particular, y de aquellos objetos que reverberan resonancias estéticas en general. Manifestaciones de diversa índole que constituyen aportaciones tanto físicas como simbólicas a la hora de refrendar y transmitir la propia especificidad del concepto de ‘maritimidad’ que subyace como soporte teórico, y que es hoy una realidad vigente de múltiples plasmaciones.

Los monumentos se asientan en un lugar concreto y hablan un lenguaje simbólico. Esta afirmación ampliamente aceptada de la historiadora y crítico de arte Rosalind Krauss (1985) nos remite a la lógica del monumento que históricamente a ocupado emplazamientos significativos y ha cumplido una función reconocida y reconocible de representación. No obstante, su carácter dual nos aproxima, en principio, a la noción materialmente más física del monumento entendido a modo de estatua o hito escultórico sobre pedestal arquitectónico que viene a significar y jerarquizar los enclaves en los que se asienta, articulando básicamente los núcleos urbanísticos y creando nexos de unión entre el espacio público y las arquitecturas emblemáticas; muchas de las cuales también son concebidas como monumentos históricos de alto valor patrimonial.

Así, cuando asistimos por ejemplo a un casco antiguo de una villa portuaria o población de nuestra costa vasca, nos referimos a menudo a ‘conjuntos monumentales’ histórico-artísticos, si bien con mayor o menor protección legal o jurídica, como contexto unificado de presencias y persistencias arquitectónicas y escultóricas, dibujando la mayoría de las ocasiones sólidos entramados urbanos sedimentados a lo largo de varios siglos de pre-existencias. Escenarios que pueden ser sujetos de transformación, remodelación, conservación o salvaguarda y que conectan con profundos sentimientos de pertenencia y sensaciones compartidas, no siempre exentas de utopía y relativa mitificación del pasado como anteriormente se ha sugerido.

Por otro lado, los monumentos condensan historias de vida que son claros referentes para la comunidad, la cual sustenta casi siempre con orgullo y admiración memorias pretéritas y a veces re-activadas de numerosas gestas y hazañas individuales o colectivas que han tenido un reconocimiento social tanto local y cercano como más global e inscrito en los anales de la historia oficial regional, nacional e inclusive en el acervo de la humanidad: monumento a Juan Sebastián Elcano en Getaria que preside la apertura del pueblo hacia la mar y el puerto, busto más modesto de Mari Zubia en Zumaia, monumento-homenaje al Bou Nabarra en el rompeolas de Armintza, monumento a la batalla de Matxitxako en Bermeo, placa-relieve en el dique mare-motriz de Zumaia (homenaje a los alumnos de la escuela Virgen de Arritokieta que dejaron su vida en la mar), etc., transitando un período temporal dilatado. Estos monumentos no solo se erigen en emblemas meritorios que ocupan lugares físicos y simbólicos privilegiados, sino que han podido modelar las características culturales hasta descubrir que un acontecimiento determinante sucedido en una temporalidad puntual comienza a marcar una cronología particular; dando lugar a toda una suerte de aniversarios, re-visitaciones y eventos recordatorios que penetran de lleno en las funciones conmemorativas y rememorativas.



Figura 4. Monumentos, esculturas figurativas y reproducciones de un imaginario sociocultural arquetípico asociado a lo vasco.

Sin embargo, los monumentos dedicados a personalidades y colectivos que abundan en nuestras localidades costeras (intrépidos marinos y navegantes, célebres descubridores, militares, políticos y en general gentes vinculadas a la mar y sus nobles oficios o la cotidianeidad del litoral), comparten su presencia pública con otras reverberaciones que afloran aspectos míticos y mitológicos a modo de imaginarios recónditos, cuyas leyendas ancestrales o, en su caso, atisbos de veracidad soterrada bajo estratos de fantasía y mantos de ensoñación se pierden en la lejanía de los tiempos. Todo ello no sería posible, lógicamente, sin unas reinvenções de la historia pasada más o menos consolidadas en el común sentimiento de pertenencia a unas comunidades determinadas y, por qué no, en una actualización y re-definición de ciertas emanaciones culturales para su mayor legibilidad y mejor comprensión en el ‘cronotopos’ social que nos ha tocado compartir.

Los monumentos clásicos en su condición estatuaria vienen así a reclamar, alabar y restaurar o restituir el reconocimiento de algún fenómeno histórico renombrable (suceso-acontecimiento o personalidad relevante), con implicaciones socio-afectivas y estético artísticas en el entorno urbano, en nuestro caso delimitado por el borde litoral vasco.

2.2. Esculturas abstractas/ figurativas: diálogo e intercesión con el medio marítimo

Llamamos construcción de la socialización y del sentido alegórico a la manera en que el arte, la escultura en nuestro caso, es capaz de generar en el imaginario individual primero y luego en el plano vivencial colectivo una situación de pertenencia respecto a una idea, un sueño o un proyecto. Más allá del lenguaje, reconoceríamos en la acción de la escultura, además de la capacidad de invención y mediación propia del símbolo, presencia material que arraiga, la habilidad de poner en imagen la materia y devolverla actualizada al mundo de las representaciones humanas de cada época.

Xabier Laka (2010, p. 326)

Paralelamente, la ubicación de esculturas abstractas/ figurativas parte también de unos modos de dialogar e interceder con el medio, los puertos y bordes fluviales, produciéndose en algunos casos una identificación de la comunidad que, a la larga, puede redundar en la aceptación popular de dichas obras aunque en más de una ocasión han caído en la total marginación y el rechazo, quedando abandonadas en lugares escasamente frecuentados o incluso céntricos pero con la incapacidad de disponer en su derredor un espacio significativamente activo y característico. Entre este tipo de obras podemos destacar, entre otras, Polaris de Juanjo Novella junto al muelle de hierro diseñado por el ingeniero Churruca (limitando Portugalete con Santurtzi), “Olatua” de Néstor Basterretxea y las piezas pertenecientes a la ‘serie cosmogónica’ del mismo autor en Bermeo o la serie de estelas colocadas por Agustín Ibarrola en los puertos vascos (entre ellos Ondarroa y Armintza).

La mayoría de ellas datan cronológicamente del último tercio del siglo XX⁵, comenzando tímidamente su proliferación hacia la década de 1960 para incrementarse rápidamente en los posteriores decenios de 1970 y 1980, gracias a la convocatoria de concursos de escultura pública o encargos directos realizados a artistas vascos (en gran parte) y extranjeros. Casi todas estas obras partícipes de los postulados de la modernidad y la vanguardia en el arte, independientemente de su concepción abstracta o pseudo-figurativa, se inscriben a veces en la lógica monumental que venimos comentando (representativa, conmemorativa y simbólica); pero mucho más a menudo constituyen hitos o marcadores espaciales a la manera de mojones que pretenden atesorar, así mismo, el apego a unos imaginarios a cuya reinención parcial habría contribuido, estéticamente, el acero cortén condensado, moldeado y retorcido en las piezas escultóricas de escala más o menos monumental.

Por otro lado, propuestas como “Xixili” en la bocana del puerto de Bermeo nos colocan ante el mundo de lamias, sirenas y números, en este caso asimilados con cierta mitología marítima recogida también en nuestras latitudes, además de “Azken olatua, azken arnasa” de Enrike A. Zubia y Jabier San Miguel ocupando un casi idéntico espacio-territorio liminal de salida y entrada. En una senda no del todo alejada, recordamos sin grandes esfuerzos el concurso de escultura pública que convocó en 1996 el Ayuntamiento de Zumaia para la instalación de ‘una obra de escultura pública’ en el punto de confluencia del antiguo malecón –magnífica estructura de sillería– y el nuevo dique-rompeolas; colosal estructura por sus dimensiones y escala. Construcción que forja otro límite fronterizo con la mar, para enfrentarse a una naturaleza inclemente e inhóspita sobre todo en este rincón de Zumaia durante las estaciones invernales cuando el oleaje y las turbulencias afloran su máxima expresión.

Para ese difícil umbral se requería una intervención artística que, aparte de suponer un reto técnico importante por la perdurabilidad en el tiempo, en la primera acotación y cartografiado del lugar de trabajo se estimaba la imposibilidad de competir con la grandiosidad de la propia

⁵ Otras referencias monumentales son anteriores, lógicamente, a estas fechas, y cabe destacar la proliferación de motivos religiosos ensalzados durante la década de 1950, como la Virgen del Carmen del puerto de Santurtzi.

arquitectura. En dicho escenario el escultor Jabier Elorriaga instala por fin, entre 1997 y 1998 un recorrido escultórico que consta de varias piezas y que transporta al paseante a lo largo de todo ese peculiar espacio lineal. La referencia figurativa se divisa clara en las presencias que acontecen junto a los elementos 'mobiiliarios' que poblaban el enclave (reinterpretación del noray o bolardo), o en su caso con la evocación de un pasado no muy pretérito con la importancia del antiguo ferrocarril del Urola que unía Zumaia y los pueblos del interior hasta Azpeitia. El artista reproduce a escala de maqueta una vieja estación en mármol blanco de Almería sobre una peana junto a sendos 'bancos' o 'asientos' del mismo material, buscando además cierta conexión con la novela de un escritor vasco, de la cual extrae una frase como título de la obra: “Estazio zahar bat, bi aulki eta mila istorio asma ditzake tristurak”. El área cultural del Ayuntamiento y el grupo de arte de Zumaia habían organizado la susodicha doble convocatoria de escultura pública que premió al escultor José Mari Herrera por la pieza en homenaje al artista local Beobide, para su colocación en la remodelación de los frentes fluviales del río Narrondo en Zumaia.



Figura 5. Repertorio de piezas escultóricas en espacios liminales entre ciudad y puerto, dialogando con el paisaje marino.

Siguiendo el hilo conductor y el nexo común establecido para los ejemplos que hemos entresacado, que es precisamente su relación con aquellos espacios característicos que delimitan bordes lineales entre el espacio urbano construido y la mar o la ría, trátase de muelles, diques o riberas –esos espacios denominados como frentes de agua o 'waterfronts' si utilizamos la terminología anglosajona–, consideramos lícito detenernos en otro elemento peculiar como el

monumento instalado por Nestor Basterretxea en el muelle de Pasajes de San Pedro. Límite del área metropolitana de Donostialdea, Pasaia San Pedro conforma un espacio urbano histórico e intersticial singularizado, igualmente, tanto por la actividad comercial como la industrial en las últimas décadas. Como últimamente sucede en Bilbao reconociendo una deuda histórica, en las cavidades rocosas del comienzo del muelle una placa con la concha peregrina de Santiago de Compostela junto a imágenes no menos significativas que aún muestran arraigadas devociones populares, insinúa adscripciones culturales y mentalidades colectivas de la población inmigrante de origen sobre todo gallego, instaurados como trabajadores portuarios o incluso pescadores hace ya unos cuantos lustros.

Es curioso observar cómo en el hito escultórico de Basterretxea se integran de forma unitaria tanto la función monumental de significación y simbolización que se plasma de forma notable en la base-pedestal, con la placa cuya inscripción vuelve a hacer referencia a unos procesos técnicos de construcción para los cauces de agua y el puerto: <<*El muelle pesquero de san pedro se apoya sobre 687 pilotes de acero de este tipo siendo la longitud total de hinca 12.506 metros. Junta del Puerto de Pasajes-año 1971*>>; sin que en esta ocasión exista la alusión a una personalidad relevante concreta, pero sí en cambio, a una colectividad anónima de trabajadores y proyectistas. La parte superior del monumento, sin embargo, se inmiscuye en el valor referencial del objeto escultórico que denota el sentido de la abstracción verbalizado en nuestro contexto por medio de unas estéticas concretas. La fusta central del mástil que une la escultura con el anclaje en la plataforma del muelle constituye, en esencia, un verdadero objeto de mobiliario urbano portuario, sintonizando armónicamente con las balizas de señalización que rítmicamente espaciadas constatan las señas de identidad de las márgenes fluviales. No muy lejos de ese privilegiado escenario, el escultor Ricardo Ugarte recrea la monumentalización de un ancla convirtiéndola en una gigantesca escultura que al parecer ha cambiado su ubicación originaria en Pasaia Antxo.

Últimamente, nuevas estatuas figurativas que no tienen nada que ver con la obra de autor, sino más bien con fundidores y fabricantes a los cuales se les encargan piezas que por norma reproducen de manera idealizada personajes de antaño, con su indumentaria y poses hiperrealistas, vienen a capitalizar, al lado de anclas y objetos marinos ‘musealizados’ el lugar que la escultura les ha ido cediendo paulatinamente. En la célebre Sardinera de Santurtzi (cuyo artífice sería Lucarini Macazaga), la hechura y anclaje sobre peana o pedestal remite a su confección monumental (en el paseo de la Sardinera que preside la vista del Superpuerto), mientras que la pareja de ‘arrantzales’ vestidos a la vieja usanza con símbolos heráldicos del puerto de Zierbena (cesta de apaño o galipo) exhibe una factura clásica pero un gesto de cierta modernidad; divisando y señalizando la mar desde la parte más interior del puerto pesquero en una rotonda condimentada con césped, flores de época estacional y rocas artificiales salteadas con la función de peana improvisada. Reflejo de viejos pastiches folkloristas cuando no netamente ideológicos, con personajes del arquetipo social decimonónico ataviados de ‘arrantzales’ y guiños de dramatismo, donde un varón de edad supuestamente avanzada señala con la mano la llegada al puerto de algún navío mientras mujeres y/o niños/as participan en la escena anecdóticamente; ejemplo que sucede en el grupo escultórico ‘familiar’ “Badatoz” en Bermeo (obra de E. A. Zubia).

Algunas de estas alegorías pseudo-monumentales y estatuas decorativas (“falsos monumentos” generalmente representativos de lo ‘kitch’ casi siempre figurativos, sin llegar nunca a la abstracción completa –otro ejemplo sería el de las vendedoras de pescado que decoran el arco de San Juan en Bermeo–) aluden a motivos excesivamente tipificados del imaginario marítimo e inundan sobremanera los espacios del litoral. Aunque lejos de la idea de monumento clásico, todas estas propuestas artísticas o pseudo-artísticas muy recientes demarcan un territorio arquetípico condimentado con los ecos y los olores, los colores y los sabores de la mar y sus gentes. Y es que como asegura el crítico de arte e historiador Kosme Barañano: “el espacio de la escultura no es el espacio de las tres dimensiones, es además una configuración visiva, sonora, emotiva, anterior a la separación de los sentidos”. Refrendando, si cabe con mayor ahínco, una analogía que nos vuelve a situar, acaso metafóricamente, en el escenario cultural de la maritimidad: “como el espacio del mar

en tempestad no es para el marino un espacio objetivo (el de la cartografía) sino un campo de acción. Un campo de acción en el que hay que llegar a un sentido (el destino de la ruta) combatiendo muy diversas líneas de fuerza (las corrientes que le mueven, las olas que le tambalean, los vientos que le empujan)". Y concluye: "la altura de las olas no es para el navegante una dimensión sino una amenaza; como para el escultor la dimensión no es un dato geométrico sino algo existencial, visual y táctil"⁶.

2.3. Iconografía marinera, mobiliario portuario y elementos monumentalizados: *entre la ornamentación y el simbolismo*

<<Falta de ornamento, signo de fuerza espiritual>>.

Adolf Loos

Esta dicotomía entre lo 'objetual' y lo 'representacional' que hemos denunciado a la hora de abordar los respectivos apartados del monumento y la escultura pública, se hace nuevamente presente si pretendemos inmiscuirnos en todas esas otras reverberaciones estético-artísticas que tienen lugar en los espacios de uso público, desde los murales conscientemente encargados o graffitis anónimos que personalizan tanto fachadas ciegas de construcciones emblemáticas junto al mar (bodegas, cofradías, secaderos, conserveras, Casa del Mar e Instituto Social de la Marina en Santurtzi) como nuevos entornos residenciales; redimensionados con iconografía marítima (tradicional, fantástica, mitológica...), hasta la conservación de mobiliario urbano-portuario que prolonga su vida activa, sucumbiendo ahora a las estrategias de monumentalización.

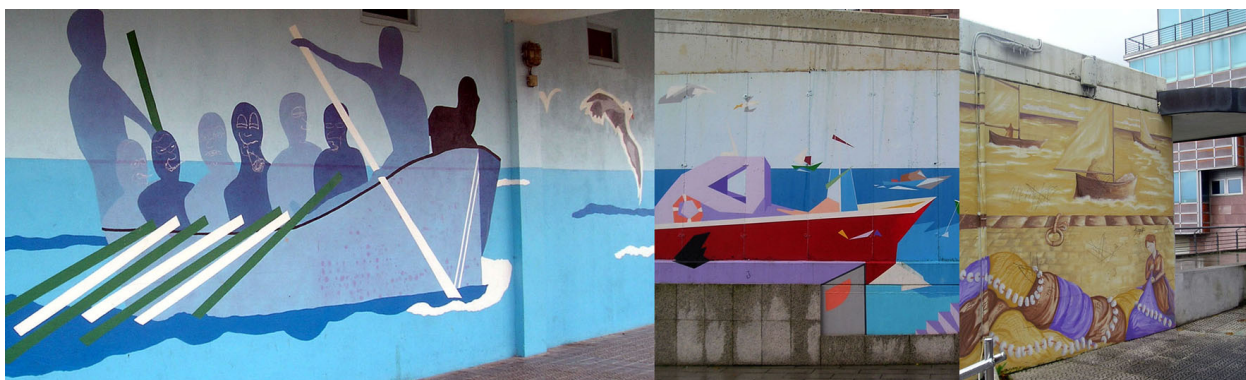


Figura 6. Murales y graffitis en ocasiones anónimos en paredes de arquitecturas marítimas (Santurtzi, AM de Bilbao).

Monumentalización más o menos contextualizada y/o anacrónica a tenor de su mantenimiento o desarraigo de los espacios que los han caracterizado durante muchos años e incluso siglos, además de la relación paisajística con el ambiente circundante. Así nos topamos con ejemplos de patrimonio inmobiliario; edificios de instituciones marítimas, iglesias y ermitas de advocación marinera e iconografía inserta en sus fábricas, retablos, etc.: Santa María de Lekeitio, "Antiguako Ama" de Ondarroa, Basílica de Bonanza en Pasaia San Pedro (hasta la Guerra Civil los pescadores acudían a su puerta para grabar con incisiones en la madera el esquema del barco, a fin de obtener protección en las campañas), Santo Tomás Apóstol de Arminza (debe su nombre al mascarón de proa con la imagen del santo encontrada en la mar por los pescadores), San Telmo en Zumaia, Guadalupe en Hondarribia, Santa Catalina de Mundaka y San Ignacio en Zierbena (con iconografía en el campanario...).

⁶ BARAÑANO, Kosme. En red: www.laciudadviva.org.

Además de todo un muestrario de diques, dársenas, muelles, almacenes, viveros, espigones y puentes (puente giratorio de Ondarroa y puente nuevo de Santiago Calatrava), faros (Matxixako, Zumaia, San Antón de Getaria, Higuera de Hondarribia...), murallas, fortines y torres de señales o vigilancia (Hondarribia, Bermeo...), callejuelas de cascos antiguos con dinteles, grabados y escudos heráldicos de iconografía marinera (Bermeo, Lekeitio, Ondarroa, Getaria, Pasaia, Mutriku – Urasandi y barrio de Mijoa–, “Kale Nagusia” y Almirante Oa de Orío...), miradores y atalayas (Baztarre y Torrontero en Bermeo y “Portu Ondo” en Mundaka, atalaya con esculturas en Ondarroa, acantilado de Ogoño en Elantxobe, altar de Armintza, Mutriku...). Astilleros y arquitectura industrial como infinidad de objetos mobiliarios pertenecientes a la cultura material (fuentes, semáforos, pantalanes con sus accesos, rampas de varado y diversas micro-arquitecturas, grúas de puertos, norays, bolardos y cañones, balizas de navegación, banderas, enseñas y estandartes, mecanismos e instrumentos meteorológicos en pórticos de iglesias, cofradías y casas de pescadores – Santutzi⁷, Zierbena, Armintza, Mutriku..., etc.), acotan el terreno física y simbólicamente, a la vez que devienen señales que emanan un aroma de resto y residuo que levanta acta notarial de múltiples formas de vida, producción, laboreo, utillaje y oficios inseparables de los ‘saberes’ extensamente acuñados por esa cultura marítima desarrollada en el litoral vasco. Sobresaldrían, por su interés, piezas únicas como los anillos y amarres de piedra en el muelle de Mundaka y Mutriku, o el mojón de piedra de Armintza.



Figura 7. Piedras grabadas, relieves, inscripciones, imagerie, antiguos elementos de medición y mobiliario portuario.

En este sentido, una de las cuestiones más sintomáticas de esa necesidad social de conservación de una cultura viva en vías de transformación puede considerarse el esfuerzo que se

⁷ Iglesia de San Jorge, que posee una representativa vidriera de la procesión en honor de la Virgen del Carmen.

está realizando para la restauración, conservación o reproducción de réplicas de algunas históricas embarcaciones dedicadas a ciertas modalidades de pesca. Aparte de buques como el Ortube, Aleluya y la merlucera Jorge en Bermeo (además de las recreaciones históricas como la falúa de servicio y lancha ballenera), Lucía en Arminza (incluía una mujer en su tripulación: la ‘arrantzale’ María Luisa Mendizabal), así como el Playa de Ondarzabal en Lekeitio (construida con técnicas tradicionales; lo mismo que San Francisco Glorioso de Hondarribia), la embarcación de cerco “Mariñela” en Pasaia o la draga “Jaizkibel” pendiente de una restauración estética y un tanto desvirtuada que evita su navegabilidad y movimiento originario en el astillero de Ondartxo (Pasaia), el ejemplo de otra gran población (Santurtzi) en el área metropolitana de Bilbao nos sirve para referenciar las distintas ubicaciones de estos barcos varados en seco, bien al borde de la Ría de Bilbao en el comienzo de su apertura hacia el Abra como el Agurtza, o en el preciso centro neurálgico del entramado urbano como la pequeña merlucera Pacalina (icono santurtziarra del barrio de Mamariga), e inclusive en áreas de expansión periférica como la Nueva Mater Dolorosa (barrio de Cabieces).

Constituyen, por así decirlo, “viejas embarcaciones convertidas en herramienta para el recuerdo y la ornamentación”. Las cuales, “en vez de ser echadas a pique, aprovechando de este modo sus cascos de madera para la formación natural de vivero de peces en la mar, quedarán en tierra”. No obstante, “van a seguir siendo útiles de una nueva manera, teniendo como destino su colocación en espacios públicos, haciendo parte del decorado urbano, en tanto que piezas representativas del mundo pesquero”. Y ante todo “podemos decir que su presencia como manifestación de maritimidad, en este caso de carácter patrimonial, evoca simbólicamente el trabajo en la mar recreando al mismo tiempo cierto ambiente pesquero” (RUBIO-ARDANAZ, 2010, pp. 133 y ss.).



Figura 8. Elementos etnográficos de cultura material recuperados (ornamento-monumento) y barcos varados en seco.

Entre la iconografía marinera de carácter estético y artístico no se puede dejar de mencionar la pintura en gran parte paisajística que abarca un extenso repertorio de pintores locales más o menos reconocidos en el panorama de las bellas artes (Ucelay, Ormaetxea, Gabancho o Zuloaga serían, entre otros muchos, algunos de los exponentes), cuyas propuestas pueden desplegar un relativo abanico temático, estilístico y procedimental desde el costumbrismo hasta la renovación vanguardista y/o contemporánea. Estando muy presente la relación con la mar en cuanto al predominio de temas y miradas influenciadas por la cultura litoral, los puertos y la costa, las playas o los escarpados acantilados, y sobre todo las posibilidades plásticas y cromáticas que ofrece el paisaje industrial-urbano; recreando en ocasiones unos imaginarios arquetípicos apegados a la historia y a la sociedad (festividades, galernas, naufragios, etc.) y que han sido explotados por la fotografía documental e inmortalizados en murales o paneles expuestos en locales asociativos e institucionales.

Estrechamente unido al sentir de las gentes de la mar, las imágenes religiosas descubren una impronta inseparable de la cultura marítima y la encomendación a los santos patronos. Especialmente vírgenes marineras desde sus representaciones más monumentales y emblemáticas (Virgen del Carmen en el puerto de Santurtzi, monolito de la Virgen de Begoña en Bermeo, Getaria...), hasta las más humildes pero igualmente significativas hornacinas de advocación religiosa (Magdalena de Baztarre en Bermeo, San Telmo en Zumaia...), así como las imágenes entronizadas y sumergidas que componen un patrimonio de indiscutible valía pero a veces de escasa visibilidad, salvo por los rituales y ceremonias puntuales que entraña su presencia. Aparte de una simbología manifiesta en altares y cruces del camino, una pirámide monolítica de piedra con inscripciones recordatorias frente a la península de Gaztelugatxe trae a colación la entronización en el mar cantábrico de Nuestra Señora de Begoña, Patrona de Vizcaya, proyectada por parte del Centro Excursionista Vizcaíno de Actividades Subacuáticas (década de 1960), además de placas en memoria de submarinistas fallecidos y especialmente los arrantzales que perecieron en la mar durante la tragedia de 1912 a causa de la galerna.



Figura 9. Exvotos e imágenes simbólicas asociadas a la cultura marítima y nuevos lugares de conmemoración laica.

Este simbólico peñón es por antonomasia uno de los lugares más recurrentes en cuanto a la pervivencia de la antigua tradición de depositar exvotos marineros⁸; maquetas de barcos, remos, relojes, reproducciones pictóricas, timones y todo un elenco de aparejos cumpliendo la función de ofrendas por peticiones realizadas y/o gracias concedidas. En Gaztelugatxe, aparte de toda la iconografía marítima que se puede contemplar tanto en la fachada e interior del santuario cuidado con sumo esmero (proa del altar, verjas de ventanas, rosetón sobre la portada principal, etc.), como en el entorno exterior e inclusive la pavimentación (barco velero, rosa de los vientos...), una religiosidad popular de nuevo cuño se hace presente bajo el angosto puente-pasadizo que se dirige hacia la subida del templo, como lugar de despedida y último adiós a los difuntos cuya memoria queda inscrita en las placas dispuestas en la pared de piedra de los arcos, una vez dispersados los restos humanos calcinados. Una costumbre muy similar parece repetirse también en Pasaia (atalaya del Faro de la Plata), siempre con la mar como colofón escenográfico para un acto funerario (arrojar cenizas del fallecido por parte de familiares y allegados) que nos reconforta instantáneamente con la oculta omnipresencia e inevitabilidad del deceso.

Hechos que no son ajenos a la representatividad que la muerte adquiere en los monumentos de toda clase, como paso previo para los estadios posteriores de rememoración y conmemoración; lo cual trata de proporcionar sentido y legibilidad a los propios signos de identidad comunitarios, con sus recuerdos y su memoria. Partiendo de ahí, el “proceso de selección de los bienes tangibles e intangibles, y su construcción social, con el fin de conferirles un valor especial para que sean defendidos y reivindicados desde iniciativas locales”, puede generarse con “herramientas como la ‘resignificación’, en donde el investigador realiza una traducción del lenguaje tradicional al patrimonial y de nuevo al tradicional, permitiendo que la comunidad asocie su historia y su cultura marítima a los bienes patrimoniales, otorgándoles así un valor que los dota de un sentido identitario en una perspectiva que va más allá de su valor económico”. Por medio de “mecanismos que se implantan de acuerdo a las particularidades de cada uno de los grupos y en donde se tiene en cuenta la ‘historia’ de cada uno de ellos, así como su relación con los elementos, con el territorio, con los aspectos económicos y políticos (de los cuales unos son concedores y otros receptores)”, para que cada cual implemente “los discursos relativos a los elementos que son objeto de la patrimonialización” (DEL CARIO; García, 2010).

2.4. Tácticas de ubicación: *elementos iconográficos de valor artístico (escultórico, pictórico, monumental) y/o estético (mobiliario urbano, portuario, industrial, objetos ornamentales, decorativos, simbólicos) asociados a los espacios y significativos/ característicos del litoral*

<<Una cosa que está donde tienen que estar otras, pretendemos que valga lo mismo>>.

Ana Arnaiz

Atendiendo a los puntos de emplazamiento, en el terreno de las esculturas podemos encontrar obras que marcan límites muy precisos entre espacios construidos, urbanizados, antropizados, y que unen/ separan diversos espacios costero-marítimos (fronteras entre ciudad-puerto, paseos, playas, etc.). Así mismo, las esculturas representacionales o no-representacionales que aluden o no a temas y aspectos de la cultura marítima pueden enclavarse en esos espacios del

⁸ Aparte de otros lugares como la parroquia Virgen del Mar de Santurtzi (cuyo retablo trae a presencia un ángel que milagrosamente salva de la tempestad a unos pescadores), San Juan de Bermeo, Santa Catalina de Mundaka, Calvario y San Nicolás en Mutriku, Arritokieta, San Telmo y Santiago en Zumaia, San Salvador en Getaria, San Nicolás en Orio, San Juan Bautista y Cristo de la Bonanza en Pasaia, Nuestra Señora de Guadalupe en Hondarribia y Santa María de la Antigua en Ondarroa. Lugares que pueden aparecer en zonas alejadas del territorio costero.

litoral, entendiéndolos como elementos más o menos integrados en dichos paisajes⁹. Así hemos visto anteriormente la propuesta del escultor Jabier Elorriaga en Zumaia, las estelas de Agustín Ibarrola en los espacios portuarios, y cabría mencionar el ejemplo más reciente de la sucesión de varias piezas colocadas en los paseos ribereños de los muelles entre Portugalete y Santurtzi.

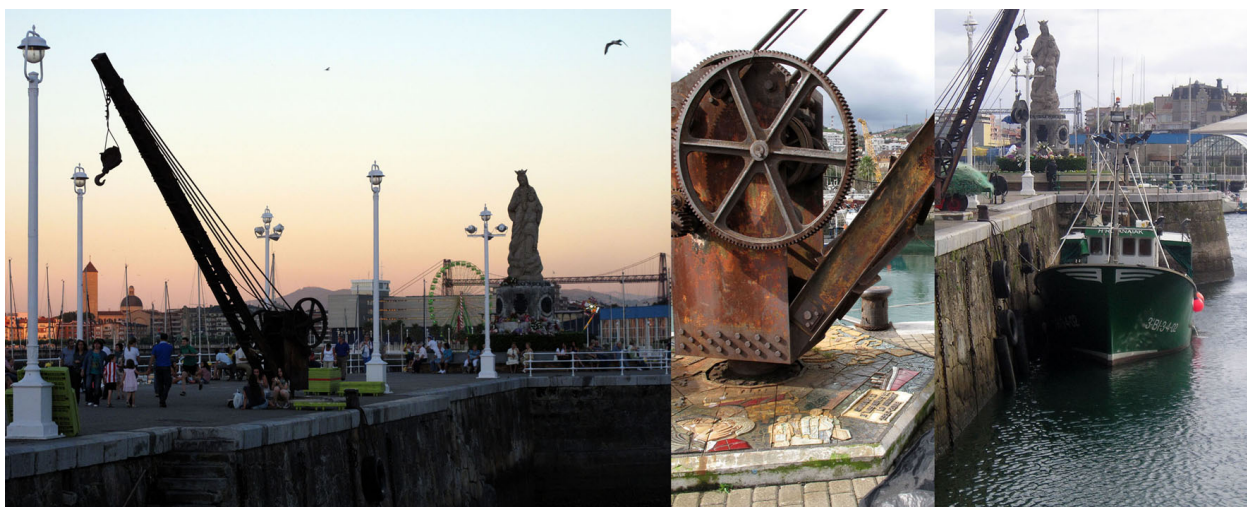


Figura 10. Virgen del Carmen y antigua grúa con relato de imágenes en la base (muelles de Santurtzi, AM de Bilbao).

Los monumentos representacionales o no-representacionales que conmemoran lustrosas e insignes personalidades, hazañas bélicas y heroicas, tradiciones históricas, épicas, comerciales, mitológicas y eventos varios, así como caracteres relevantes unipersonales o colectivos, se encuentran habitualmente definiendo emplazamientos específicos en espacios urbanos próximos o propiamente pertenecientes e identificados con el litoral¹⁰. En este apartado pueden citarse muchos de los monumentos emblemáticos ya referenciados; J. S. Elcano en Getaria, Virgen del Carmen en Santurtzi, “Xixili” en el puerto de Bermeo, etc., y algunos otros como el ofrecido por el pueblo de Lekeitio a Paskal de Abaroa (estatua sobre pedestal y relieves escultóricos de bronce), limitando el paseo marítimo junto a la plaza pública con una de las bajadas a la playa.

En otras ocasiones, sin embargo, estos monumentos pueden situarse relativamente alejados de las primeras líneas de la mar, quizás en espacios urbanos interiores de las poblaciones costeras. Tendríamos los notables ejemplos del homenaje colectivo a todos/as los/as ondarrutarras que perdieron su vida por el anhelo de la libertad para el Pueblo Vasco (Ondarroa), el homenaje individual al pintor Ignacio Zuloaga en Zumaia y el busto dedicado por los pescadores al ingeniero Evaristo de Churruca y Brunet (a la sazón, primer conde de Motrico, con ascendencia y afamados antepasados en la villa), por las obras realizadas en el puerto de la localidad. En el mismo Mutriku, un gran monumento relativamente alejado del puerto (en la cota superior de la iglesia neoclásica), recuerda la memoria generacional de otro insigne Churruca: Cosme Damián, que nació en dicha villa en la segunda mitad del siglo XVIII.

⁹ En el caso de las esculturas, los monumentos e incluso el mobiliario urbano, su datación temporal puede ayudarnos a reconocer tipologías y referencias estilísticas que nos remiten a una estética mucho más global y holística que se ha impregnado, a lo largo del tiempo, en el imaginario estético de los paisajes del litoral; lo cual atesora una parte esencial de su memoria identitaria.

¹⁰ En el caso de los monumentos, puede ser ilustrativo indicar si se trata de homenajes a: personalidades relevantes (culturales, militares, religiosas...), grupos/ colectivos (profesionales, culturales, deportivos, empresariales...), sucesos o acontecimientos (históricos, modernos...), así como la existencia de referencias míticas/ mitológicas más o menos acordes o imbricadas en la cultura marítima de los espacios del litoral.

En cuanto a murales pictóricos y relieves, o efímeros graffitis representacionales o no-representacionales, suelen dar cuenta de manera más o menos explícita o tangencial de temáticas y aspectos derivados de ese concepto de “maritimidad”, y pueden hallarse o no ocupando espacios urbanos relacionados con la cultura marítima, industrial y/o socio-comunitaria del litoral. Aparte de los numerosos ejemplos de mayor o menor valía e intencionalidad con los que el visitante se puede tropezar en casi todos los pueblos y espacios portuarios, nos fijamos en un relieve hexagonal que sirve de base para el mantenimiento de una antigua grúa en el puerto histórico de Santurtzi, el cual recoge los pasajes de la evacuación de niños durante la Guerra Civil en 1937.

El mobiliario portuario serializado y los objetos únicos de la cultura material marítima (de carácter más o menos emblemático), anteriormente con función de uso son ahora monumentalizados en los espacios urbanos del litoral (fuentes, cañones y bolardos, pilotes, amarres, escaleras y barandillas incluso con la denominación y firma de empresas fundidoras), compartiendo emplazamiento con el mobiliario cuyo diseño rememora la estética de los elementos portuarios desaparecidos, actualizando iconografías con la única finalidad de la ornamentación de los espacios urbanos del litoral (lámparas que retoman la estética de mástiles y proas –Zierbena, Zumaia–, grúas, elementos de medición, nuevos o renovados embarcaderos –Zumaia, Ondarroa–, etc.)¹¹.

Otro tipo de mobiliario o elementos semi-arquitectónicos e ingenieriles, aunque no específicamente alusivos a motivos de la cultura marítima, se han podido erigir en icono indiscutible de esos espacios del litoral (salvando las distancias, en la actualidad es una estampa típica divisar el horizonte quebrado con las blanquecinas y débiles líneas estilizadas de la hilera de aerogeneradores del puerto exterior del Abra bilbaína desde Zierbena). Existen también por doquier objetos y/o piezas de mobiliario descontextualizado, cuya permanencia a veces anacrónica da cuenta de la pertenencia de esos espacios a un borde fluvial en anteriores épocas (argollas de amarre fuera de uso en el interior del muelle Zierbena, noray en los soportales del puerto de Bermeo...), además de elementos gráficos y tipográficos de identidad visual o corporativa que sirven o han servido como logotipos, indicadores y reclamos (placas de nombres de calles y plazas o parques públicos, por ejemplo, sin contar la multitud de anuncios privados en todo tipo de comercios, paneles informativos, etc.). Finalmente, se hallarían las esculturas, monumentos, obras pictóricas, etc. que pertenecen a espacios interiores de instituciones público/ privadas y son relevantes para la cultura marítima del litoral (existen infinidad de ejemplos de mayor o menor mérito y dignidad en edificios oficiales, cofradías, sedes profesionales, iglesias y ermitas, etc.).

3. RETOS-RESTOS DE FUTURO Y NUEVOS PARADIGMAS: *SÍNTESIS SOBRE LA SITUACIÓN DEL PATRIMONIO MATERIAL Y POSIBILIDADES DE ACTUACIÓN*

<<Cuando nuestros recuerdos eran objetos, nos los tropezábamos al azar, y en ese choque casual se construía una parte de nuestra memoria y de nuestra identidad que hoy hemos perdido>>.

Lorenzo Silva

En el marco del diseño de proyectos de actuación que puedan contribuir a poner de relieve el patrimonio relativo a las cuestiones estéticas y artístico-monumentales que hemos reseñado, al escrutar varios apartados que en este sentido son ineludibles en la detección de la cultura marítima del litoral vasco, consideramos que es imprescindible insistir en la composición de los respectivos y/o preceptivos listados, catalogaciones y clasificación de elementos a preservar sin demora, promoviendo la calificación de monumento o bienes de interés histórico-artístico y cultural tanto para el patrimonio material inmobiliario como mobiliario. Disponiendo siempre criterios científico-

¹¹ Podríamos reconocer si los diseños han constituido encargos específicos o estandarizados.

técnicos de restauración, planificación y re-contextualización que vayan acompañados de campañas de sensibilización y concienciación ciudadana.

A este respecto, la protección del patrimonio edificado se lleva a cabo mediante normativas urbanísticas como los planes especiales de rehabilitación urbana. A pesar de ello, edificios de interés arquitectónico-monumental se encuentran amenazados por futuras construcciones o intervenciones que desvirtúan la estética originaria. Escasos edificios vinculados a la mar cuentan con protección a nivel superior (Declaración de Monumento...) o a nivel local y se limitan, en su mayor parte, a edificios históricos antiguos, obviando instalaciones industriales o pesqueras modernas a pesar de su importancia en la historia o economía local. Como aspecto positivo a destacar sería la protección del Astillero Mendieta, y el negativo el hecho de que en la actualidad no se conserve ninguna fabrica de conservas de pescado completa, no solo de principios del siglo XX e incluso posteriores. A pesar de que existen actuaciones de recuperación y conservación, buena parte de ellas han carecido de planes previos de uso y mantenimiento, respondiendo a meras razones de oportunidad e impulso político o técnico pero menos de índole social o cultural.

Al nivel del patrimonio mobiliario e identificando un ejemplo concreto, la investigadora Rosa García-Orellán proponía en sus informes de campo la pertinencia de instar una negociación de cara la adquisición de la pareja bacaladera Bahía de Guipúzcoa y Bahía de San Sebastián (de la casa armadora Velasco), atracados en el distrito de Trintxerpe (Pasaia) y que en su día abanderaron el inicio de una nueva explotación para la captura rampera del Bacalao viajando a los mares de Terranova. Por consiguiente, su adquisición y puesta en valor podría dar muestra de un pasado (y presente) industrial pesquero, acaso en sintonía con un posible museo de la pesca; iniciativas que ya han sido lanzadas tanto en Grimsby (Gran Bretaña) como en Halifax (Canadá), en torno a la ruta de los museos dedicados a la pesca industrial tan importante en algunos puertos del litoral vasco.

Por el semblante que la actividad pesquera ha conferido a la cultura marítima, reclamamos especialmente el apoyo a la conservación de embarcaciones tradicionales con medios y opiniones expertas que eviten errores de datación, reconstrucción, etc.; cuidando al máximo la reubicación de dichas piezas pertenecientes a un patrimonio material muy reciente, en consonancia con la visión holística que ha de sobresalir en la configuración del espacio público urbano, ordenado y articulado en base a un correcto planeamiento urbanístico. Asumiendo la peculiaridad portuaria y los frentes de agua como oportunidad para un replanteamiento monumental y estético que ponga en consonancia el patrimonio antiguo con la modernidad, así como la escala arquitectónica con la escultura y el mobiliario; con la ayuda de estudios generales y estudios de detalle que aborden ángulos interdisciplinarios. Enfatizando el intercambio de experiencias para el impulso de proyectos conjuntos y buenas prácticas de gestión que vigoricen la riqueza del patrimonio marítimo-pesquero con la intención de participar activamente en el desarrollo de políticas institucionales en temas relacionados con el litoral vasco. Las tareas didácticas de recopilación, investigación, reflexión, formación, sensibilización y difusión precisan unas claras apuestas por la innovación, la modernización y la integración con la sociedad civil, aumentando la cohesión social en el ámbito costero-marítimo, sin rechazar los criterios de sostenibilidad de los recursos patrimoniales a la hora de reclamar y/o fagocitar el factor medioambiental desde la visión cultural y antropológica.

Encarando el futuro, conviene indagar en esas estrategias comunes de estudio, difusión y divulgación, dotando a los municipios interesados de materiales que puedan exponer acerca de su realidad económica, socio-cultural, paisajística, estético-artística y monumental. Presentando el material patrimonial como elemento reflexivo y de ‘empoderamiento’ en la construcción de la comunidad, como foco de atracción unido a la relevancia del gran capital humano y las propuestas novedosas en cuanto a remodelación, reestructuración, revitalización y dinamización. Entre las acciones posibles a implementar (fruto de aproximaciones cartográficas a través de un ‘mapeado’ en base al estado de la cuestión, captando las formas de vida de las sociedades marítimas desde los parámetros propios de la antropología social y cultural en perspectiva interdisciplinaria, más allá de la mera enumeración y descripción etnográfica) se destacaría, a largo plazo, la realización de un trabajo aglutinador y agrupador de las distintas iniciativas, experiencias, asociaciones y

especialistas que centran su labor en la recuperación social, cultural y patrimonial (material e inmaterial) de la cultura costero-marítima, para rescatar y difundir el patrimonio (material-inmaterial) costero-marítimo como catalizador del desarrollo local. La implicación de las administraciones, instituciones, organismo y personas ya sea individual o colectivamente, mucho más que un anhelo declarado intencionalmente debe ser una aspiración real en la que se profundice a partir de radiografías sintéticas de las líneas a desarrollar como pliego de especificaciones.

Se aprecia que las nuevas manifestaciones de maritimidad asoman en la transformación espacial de esa urbanidad marítimo-costera con entidad propia e inequívocos signos de pertenencia independientes del sistema rural, desde las históricas poblaciones vinculadas a la pesca hasta la transición del puerto pesquero al comercial, industrial o turístico-deportivo. Más allá de los ‘diseños culturales *ad hoc*’ con sus beneficios y problemáticas, todo ello viene a refrendar la existencia de la cultura marítima a día de hoy; y que recoge plásticamente y visualmente el pasado, el presente y el futuro del litoral vasco. Asumimos y validamos, por consiguiente, el poder y la fuerza de la imagen y sus múltiples posibilidades como fuente histórica y como recurso para re-escribir la historia a decir de Manzini; una historia que subyace en la identidad de los puertos y preludia un prometedor futuro de redefinición de la tradición sin perder las raíces culturales, así como de innovación y sostenibilidad.

Imágenes religiosas, artilugios de reciente musealización (embarcaciones, anclas...), estatuas alegóricas, elementos de diseño y señalética (rótulos, carteles anunciadores oficiales y de comercios que pueden basarse en precedentes monumentales como la Sardinera de Santurtzi¹²...), mobiliario urbano y portuario son así mismo referencias estéticas que se imbrican con las representaciones pictóricas y la noción de monumento (arquitectónico-escultórico). Fruto de la capacidad de los protagonistas para reinventar el territorio, funcional y simbólicamente. Todas estas presencias en espacios públicos y/o semipúblicos, funcionan también como ‘agentes de construcción de memoria’; una memoria dilatada en el tiempo que ha colaborado activamente y sigue siendo insoslayable en la construcción cultural de la ‘maritimidad’ vasca del litoral.

En este esbozo de ‘mapa etnográfico’ a nivel plástico y visual hemos pretendido, por lo tanto, verificar la existencia de la cultura marítima como realidad viva enraizada en las sociedades del litoral, definida básicamente en torno a las vivencias de hombres y mujeres curtidos por la mar, cuyos sustentos materiales se obtienen en relación a este medio y su entorno. El empeño nos ha dado pie para tratar de demostrar la existencia de realidades configuradas y ancladas en un marco perteneciente a lo que podemos denominar ‘cultura marítima’, a lo largo de las localidades costeras objeto de estudio en el trabajo sobre el terreno. Entresacar e identificar cada uno de los aspectos (patrimoniales, testimoniales, personales, institucionales, profesionales, artístico-monumentales, etc.) mediante el acercamiento antropológico-etnográfico con el fin de aprehender los rasgos característicos y la personalidad singular de la sociedad y cultura marítima debería de seguir siendo un quehacer preeminente, en cuyo seno se ha implantado como eje director el punto de vista patrimonial en sus vertientes simbólicas y materiales.

La memoria marítima indaga en las hondas raíces del imaginario simbólico propio de la maritimidad. Los monumentos, las estatuas y esculturas así como muchos otros elementos materiales de carácter visual, plástico y estético-artístico del rico repertorio que hemos traído a colación dan cuenta del legado cultural marítimo que se ha ido construyendo. Bien de componente cívico o partícipes del impulso de la religiosidad como las imágenes entronizadas, imágenes sumergidas e imágenes emergentes, los monumentos y signos icónicos se erigen como una suerte de re-visitaciones y re-acondicionamientos, cuando no reinventiones y adaptaciones del ciclo ritual y

¹² Tal y como relata la investigadora Jone Luna en su informe de campo, la figura de la Sardinera ha sido públicamente proyectada como emblema para otras acciones, más allá de la referencia identitaria de una profesión que gozó de una alta relevancia y una simpática añoranza. Es utilizada por la Asociación de Comerciantes de Santurtzi con el objetivo de incentivar hábitos de consumo locales dentro de los límites del municipio. La identidad como factor local se correlaciona con una actividad económica y mercantil, en referencia a la anterior imagen de la sardinera (reinención o reutilización de la memoria de la tradición).

festivo (nueva religiosidad popular, fiestas deportivas, eventos promocionales...), dada la necesidad cultural de sacar del ostracismo aquello que apenas podría intuirse como valor en alza tan solo hace algunas décadas; no únicamente para volver a hilar fraternos lazos identitarios, sino con la intención de convertirse en nichos de oportunidad de cara al prometedor porvenir ligado al redescubrimiento de la cultura del mar enraizada en la revisión de la tradición fermentada en nuestro pasado, revitalizada en el presente y proyectada hacia el futuro del mar de los vascos.

Por otro lado, y para finalizar, no se puede dejar de considerar el hecho de que durante el siglo XX y sobre todo en las últimas décadas se ha visualizado la concepción metropolitana que los espacios urbanos reproducen, con sus manifestaciones singulares y peculiares que adquieren en la configuración simbólica del modelo territorial, y una serie de intervenciones estructurantes intencionadas para tratar de retejer también suturas urbanas producidas, por ejemplo, a causa de los fenómenos de implantación y desmantelación industrial, portuario, comercial, etc. que se dilatan en el tiempo. Tiempo cuyo transcurso produce una historia determinada y una imagen urbana concreta revestida de persistencias y pervivencias tanto arquitectónicas como estéticas, susceptibles de revalorizar desde la visión del patrimonio cultural, junto con la no menor complejidad socio-antropológica de colectivos y sectores que suman cualidades relacionales al espacio público urbano-portuario. Puesto que no se puede olvidar que las ciudades, villas, poblaciones y en general núcleos urbanos tienen sus raíces históricas tanto en la concepción mítica como en la política ('polis'); así como en la urbanidad ('urbs'), pero también en el ámbito cultural y estético a la búsqueda de una identidad compartida por los habitantes. En muchas ocasiones, los espacios urbanos de la costa están sujetos a miradas 'estetizantes' que convierten el espacio urbano en 'puro hecho estético', fruto de una nueva forma de mirar hegemónica que 're-estetiza' desde nuevos parámetros tanto lo político, como lo cultural y lo mítico tamizado por el reinado de la mercadotecnia omnipresente.

Como última reflexión a vuelapluma en un contexto en el que, por ejemplo, la bahía se convierte en la propia 'plaza pública' del lugar por antonomasia, cabría preguntarnos cómo se ve y se interpreta el límite desde el propio límite; ni el mar desde la ciudad ni la ciudad desde el mar. En el propio puerto, literalmente abrazando el mar, sobre un dique o espigón, etc. Así el concepto de 'frente de agua', ¿sólo funcionaría desde el punto de vista, digamos, continental? ¿Qué sucedería, por ejemplo, si pretendemos utilizar una noción similar en archipiélagos con pequeños pedazos de isla rodeados de un mar infinito de horizonte a horizonte? ¿Se entenderían a modo de pasajes con el propio mar como si fuesen calles y avenidas entre islas e islotes? ¿Qué concepto utilizaríamos? ¿Acaso serviría el de 'plaza de agua'?¹³ ¿Tendría alguna traducción posible? Cuestiones en todo caso susceptibles de dilucidar a posteriori, que desde aquí se plantean todavía retóricamente.

¹³ El singular caso de la histórica ciudad literalmente fluvial de Venecia se acercaría quizás a esta idea pero en un contexto de cultura occidental reconocida, así como sus valores socioculturales y perceptivos del espacio-territorio que serían distintos en otras civilizaciones y culturas de otros continentes y/o latitudes del planeta.

BIBLIOGRAFIA

AGUIRRE FRANCO, Rafael. **Donostiako kaia/ El puerto de San Sebastián**, Donostia-San Sebastián: Gobierno Vasco (Departamento de Transportes y Obras Públicas), 2001.

ALONSO MARTINEZ, Mónica. **Regeneración de zonas portuarias en el Bilbao Metropolitano: una Ría para el ciudadano**, Bilbao: Universidad de Deusto (tesina), 1996.

ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz. **El nacimiento de las villas guipuzcoanas en los siglos XIII y XIV: morfología y funciones urbanas**, Donostia-San Sebastián: Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, 1978.

AZCONA GUERRA, Ana M. **Del puerto comercial al puerto industrial. Síntesis comparada de los puertos vascos de Pasajes y Bayona. Siglos XVIII y XIX**, s/l.: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2001.

BACIGALUPE, Daniel; ARRIOLA, Nora. “Abandoibarra: objetivo 2011”, **BILBAO**, nº 204, mayo de 2006; pp. 2-3.

CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, Mariano. **Los puertos marítimos del País Vasco**, Donostia-San Sebastián: Txertoa, 1996.

___ **Los puertos marítimos del País Vasco**, Navarra: Txertoa, 1986 (*Los puertos marítimos vascongados*, Zarautz: Biblioteca Vasca de Amigos del País 7-8, Itxaropena, 1951).

DEL CARIO, Carlos; GARCÍA, Catalina. “A la pesca de langostas y galeones. Apropiación y valoración de los recursos culturales y naturales marítimos en comunidades pescadoras de la Isla de Tierra Bomba, Cartagena de Indias, Colombia”, **Zainak**, 33, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2010, s/p.

ERKOREKA, Antón. “El proceso de doblamiento de la costa vizcaína en la Alta Edad Media y el nacimiento de sus puertos”, **Zainak 29. Cuadernos de Antropología-Etnografía**, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2007; pp. 315-324.

FERNÁNDEZ RIVERA, María L. “Dibujar el mundo, el arte y la cultura”, **Fabrikart. Arte, tecnología, industria, sociedad**, nº 9 (“Sostenibilidad”), Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 2009-2010; pp. 119-124.

GALARRAGA ALDANONDO, Iñaki. **La vasconia de las ciudades. Bayona, Bilbao, Pamplona, San Sebastián, Vitoria-Gasteiz. Ensayo arquitectónico e iconográfico**, Bilbao: Iñaki Galarraga (edición propia), 1996.

GARCÍA-ORELLÁN, Rosa. “Nuevos retos de la bahía de Pasaia: la globalidad y sus estrategias”. En: URTEAGA, Eguzki (coord.). **L’aménagement du territoire en Pays Basque**, Zarautz: Dakit, Eusko Ikaskuntza/SEV., 2007; pp. 279-297.

HERRERAS, Beatriz; ZALDUA, Josune. “Paisaje y patrimonio industrial en la costa vasca. Siglos XIX y XX”. En: **Itsas memoria. Itsas Ondarea/patrimonio Marítimo** (monográfico), Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa/Museo Naval, 2009; pp. 289-330.

IBAÑEZ, Maite; IBARRA, José L.; ZABALA, Marta. **Euskalduna. Del astillero al Palacio de Congresos y de la Música**, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Cultura, 2002.

IBARGUTXI, F. “Bi aulki itsasoari begira. Javier Elorriagaren eskultura-sorta aukeratu da Zumaiako itsasmutur berria apaintzeko”, **El Diario Vasco**, 21 de junio de 1996; p. 67.

ITURBE MACH, Ander. **Bakio eta Lemoiz. Bilakaerea historikoa eta monumentu ondarrea**, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1995.

KRAUSS, Rosalind. “La escultura en el campo expandido”. En: **La originalidad de la vanguardia y otros mitos modernos**, Madrid: Alianza Forma, 1996. (Original: **The originality of the avant-garde and other modernist myths**, Cambridge: Mit press, cop. 1985). Véase también: Hal Foster (et al.). *La posmodernidad*, Barcelona: Kairós, 1985.

- LAKA, Xabier. **Síntesis de las artes. Relaciones escultura/arquitectura. Experiencia Azterlan** (tesis doctoral inédita), Bilbao: Universidad del País Vasco/EHU, 2010.
- LEONARD, Fernando. **Euskadiko portuak/Puertos del País Vasco**, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 1991.
- MARTÍNEZ ÁLAVA, Carlos J. **Mutriku. Historia eta ondarea/historia y patrimonio**, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., Ayuntamiento de Mutriku, 2009.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. **Estudio histórico del puerto de Zumaia** (Zumaia: historia de un puerto), Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 2000.
- PARDO, José L. **El Correo**, 30 de diciembre de 2007, p. 98.
- REVIRIEGO, José M^a. “Abandoibarra impone otra mirada”, **El Correo**, 29 de julio de 2007; p. 12.
- RUBIO-ARDANAZ, Juan A. “Cultura marítima y expresión gráfica pública. Simbología mural en Santurtzi (Bizkaia)”, **KOBIE, Serie Antropología Cultural**, nº 15, Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2011; pp. 37-50.
- ___ “El concepto de patrimonio marítimo y de cultura: gestión museística e iconos públicos en el País Vasco”. En: **Itsas memoria. Itsas ondarea/Patrimonio marítimo (Revista de Estudios Marítimos del País Vasco)**, Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa/Museo Naval, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2009, pp. 57-82.
- ___ “Expresiones de maritimidad a través del patrimonio. Imágenes e iconos para la identidad y el comercio en el ámbito pesquero de Santurtzi (Bizkaia)”, **Zainak 33. Cuadernos de Antropología-Etnografía**, Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2010; pp. 133 y ss.
- RUIZ DE LA TORRE MIGUEL, Erika. **Análisis del espacio portuario. El caso de Cataluña y País Vasco** (inédito), Eusko Ikaskuntza/SEV e Institut d’Estudis Catalans, 2010-2011.
- VV. AA. “Ibai-lurraldearen plangintza eta antolamendua”. En: ARBAIZA ÁLVAREZ, Joseba K.; LOZANO VALENCIA, Peio (coord.). **Lurralde-antolamendua Euskal Herrian: gaur egungo egoera, gatazkak eta erronkak**, Bilbao: UEU (Udako Euskal Unibertsitatea), 2010.
- ___ **Itsas memoria. Itsas Ondarea/patrimonio Marítimo** (monográfico), Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa, 2009.
- ZUBIKARAI BEDIALAUNETA, A. **Lengo eta oraingo Ondarroa/De ayer y de hoy**, Ondarroa: Arranondo Kultur Elkarte, 1997.