



MARÍTIMAS

ITSASOKOAK



ITSasmuseum

Núm.

02

ABR 2021

**«El haber nacido junto al mar me gusta; me ha parecido siempre
como un augurio de libertad y de cambio»**

Las inquietudes de Shanti Andía (Pío Baroja)



INTRODUCCIÓN

La situación de pandemia ha condicionado nuestras vidas como personas y como sociedad. Nuestra solidaridad y cariño para quienes hayan perdido a un ser querido o estén pasando una situación difícil.

Desde Itsasmuseum hemos dedicado este tiempo a mejorar la colección, la exposición permanente, la experiencia de visita y en definitiva, la propuesta cultural del museo. En este segundo número de Itsasokoak damos cuenta, de forma sucinta, de todas las piezas que se han incorporado recientemente, todas ellas de valor patrimonial y artístico y que aportan coherencia y consistencia al discurso museológico.

Especial orgullo nos genera también la restauración de un modelo de astillero de la zona de Ripa, de especial valor patrimonial, recibido en donación y del que iremos dando cuenta poco a poco. Enorme labor de restauración del equipo de Erain, y en especial, de Carmen López Camarzana y Maite Zubieta.

Además, contamos con una nueva exposición temporal, titulada Zura eta Ura (madera y agua), un proyecto fotográfico literario compuesto de una veintena de fotografías de Konrado Mugertza, acompañadas de textos, relatos o poemas de reconocidas personas de las letras, el arte y la academia, que invita a reflexionar sobre la pérdida de identidad que han vivido nuestros puertos pesqueros al haberse sustituido las embarcaciones de madera por materiales de plástico, cuyas cubiertas blancas en nada recuerdan a los colores rojo, verde y azul clásicos.

Entre los proyectos más innovadores, destaca Carolaren Arima, una propuesta artística, de luz y sonido, en la icónica Grúa, realizada entre Itsasmuseum y Jon Astorquiza (Elektrart), que conecta el pasado y el presente de la ciudad a través del arte y el patrimonio.



DANIEL ZULOAGA

1880 - 1952

Primer pintor vasco de la época moderna
y del expresionismo.

Primer director de la escuela de arte de
San Sebastián en 1914.

Integrante fundador de la "Escuela Vasca" de
San Sebastián en 1914.

Escuela Vasca de Arte y Arquitectura
San Sebastián, 1914-1915

El arte de Daniel Zuloaga se caracteriza por su expresionismo y su uso del color. Sus obras más conocidas son "El barco" y "El puerto de San Sebastián". Zuloaga fue uno de los fundadores de la Escuela Vasca de Arte y Arquitectura en San Sebastián en 1914. Su obra "El barco" muestra a dos pescadores en un bote, una obra que se encuentra en el Museo de San Sebastián. "El puerto de San Sebastián" es una gran obra que muestra el puerto de San Sebastián con varios barcos y edificios. Zuloaga también fue director de la escuela de arte de San Sebastián en 1914. Su arte es un ejemplo del expresionismo vasco.

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

Nuevas piezas

Itsasmuseum

Importantes piezas de valor patrimonial, artístico e histórico llegan a Itsasmuseum.

Destaca en primer lugar la donación de un mural cerámico obra de Daniel Zuloaga, creado en 1900 por encargo del empresario minero Tomás Allende para su palacete o “casa de verano” de Indautxu. Son 20 metros cuadrados, con cuatro escenas que reflejan la actividad económica de finales del sXIX, con una cargadora de mineral, un puerto en el que vemos un cargadero y una explotación de mineral, un puerto pesquero y una imagen de la ría con la industria siderúrgica de fondo. Originalmente, la obra con-

taba con 8 escenas y duplicaba la superficie actual, que se conservó en un traslado a un domicilio privado, de donde ha venido gracias a la generosa donación de Goizane Bengoetxea y Jon Corell, y gracias también al buen hacer técnico de Equipo7, en una intervención realmente compleja, que ha contado con la ayuda de Andrew Gangoiti y que no podría haber sido realidad sin la colaboración de muchas personas (Maite Paliza y Miguel Zugaza entre ellas) e instituciones (Diputación Foral de Bizkaia) hasta traerlo al Itsasmuseum. Y es aquí donde luce en un contexto especialmente adecuado, junto a maquetas centenarias de cargaderos, barcos y puentes, y encaja completamente en el discurso museológico de la sala en la que se expone. Debemos recordar además que este año se celebra el centenario del fallecimiento de Daniel Zuloaga, que por cierto, cuenta con numerosas intervenciones en todo Bilbao.

Por otra parte, y dentro del Programa de Obra Invitada con el Museo de Bellas Artes, hemos recibido una obra panorámica de Jesusmari Lazkano, titulada *Bilbo MMX* y que estuvo en la Expo Universal de Shanghái de 2010 junto



a la instalación artística de Esther Pizarro, que también se encuentra expuesta en el museo. El lienzo, de nada menos que 7,20 metros, refleja de un modo muy personal el espíritu de la ciudad. Además una decena de bocetos nos ayudan a entender mejor el proceso creativo del artista.

Dentro de este mismo Programa de Obra Invitada contamos con un óleo magistral de Julián de Tellaache, el *Grumete Blanco* o *Txo Txuria* y una escultura imponente de Quintín de Torre, *El Timonel*, que además de un enorme valor artístico esconden historias que merecen ser conocidas.

Además de las obras de arte citadas con grandes firmas, como los aludidos Zuloaga, Lazkano, Tellaache y Torre, el museo ha renovado toda la zona de acceso a la exposición permanente con piezas arqueológicas como un colgante de conchas del yacimiento de Santimamiñe, que alude al marisqueo prehistórico, una anforeta del yacimiento de Lekeitio, repro-

ducciones de sellos y escudos de armas de toda la costa que apelan directamente a la actividad ballenera, monedas romanas halladas en la ría, así como un conjunto cartográfico de primer orden que reflejan la importancia histórica del Golfo de Bizkaia y la evolución de la ría de Bilbao.

Todas estas piezas vienen a aportar mayor valor a la colección de Itsasmuseum. En el exterior, los diques, construidos en 1868, junto a la Sala de Bombas, caisson, Grúa Carola, y colección de barcos (*Gánguil Portu, Nuevo Anchústegui, Auntz, Gabarra, Euskadi-Europa 93, Pilot...*), forman un conjunto de valor patrimonial de primera magnitud. Y en el interior, trainera, star, modelos, útiles de navegar, documentos, marinas, litografías, fotografías, exvotos, y un largo etcétera de piezas representan diferentes aspectos del universo marítimo de la ría de Bilbao y del Golfo de Bizkaia para el que trabajamos.

[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*

Modelo de astillero/ enramada o arsenal

Carmen López Camarzana

En primer lugar, deberíamos definir qué es un modelo de astillero/enramada o de arsenal: de manera sencilla podemos indicar que son todos aquellos modelos a escala reducida que sirven para el estudio y análisis de una nueva construcción, así como la evolución de los trazados evolutivos de una embarcación. Este tipo de modelo lo que permite es corregir antes de construir el barco real, los errores de diseño, así como adaptar las recomendaciones que surjan en su presentación al armador.

Haciendo un poco de historia se cree que se empiezan a utilizar, según algunos textos, hacia el año

1596 en Inglaterra, cuando Phineas Pett (“shipwrights” o carpintero naval y residente en Chatham Dockyard, que era un astillero de la Royal Navy ubicado en el río Medway en el condado de Kent al sureste de Inglaterra) realiza un pequeño modelo para Lord Burghley en su puesto de Lord Tesorero, cargo que ocupaba en esas fechas bajo el reinado de Isabel I y de la cual era su consejero privado.



Phineas Pett

Años más tarde realizaría otros dos para su amigo John Trevor. En el año 1607 fabrica el Prince Royal para el Rey James I y otro modelo a posteriori esta vez mucho más elaborado en tallas y pinturas para el príncipe Henry.



Astillero de Chatham en 1790, Nicholas Pocock

Además, hay distintas voces que afirman que los modelos llamados de construcción o astillero se realizaban para la marina mercante y los de arsenal para la armada, aunque otras opinan que tal diferencia no existía. De igual forma, cualquiera de ellos se fabricaba y presentaban junto a los planos del buque antes de comenzar su construcción, para poder ser examinados por la “junta de constructores” que era la que debía de aprobar el proyecto. Todos los modelos reproducen a escala reducida estructuras y mecanismos del original proyectado y eran sometidos a diversos ensayos cuyos resultados eran analizados para mejorar la fábrica del original.

Este tipo de modelos suelen estar contruidos a gran escala, dejando generalmente el costado de estribor sin forrar, para dejar visto detalles constructivos es-

tructurales, como la sobrequilla, cuadernas, interior de la roda, codaste etc.



Modelo en semienramada de la colección del Itsasmuseum en proceso de restauración

El museo Naval de Madrid posee una gran colección que proviene de las colecciones reales de la reina Isabel II, Alfonso XII y M^a Cristina de Austria y proceden de los arsenales de la Carraca Cádiz, Cartagena. Existe un gran trabajo de investigación cuyo título es “Modelos de arsenal del Museo Naval Jose I. González Aller. ISBN: 84-7782-959-4”, que estudia la construcción y evolución, así como los sistemas y patrones utilizados para su fabricación desde el siglo XVII hasta finales del XVIII.

Existen también algunos modelos denominados en semienramada, que a diferencia de los de enramada, reproducen solo el aspecto exterior e interior, con los detalles



Modelo del casco de un bergantín mercante sobre varadero (c.1850) [MNM-5205]
Modelo de navío de dos puentes en enramada y en grada [MNM-2639]



imprescindibles para su comprensión. Por lo que respecta a este tipo de modelo, Itsasmuseum posee una pieza de parecidas características del que hablaremos próximamente y que en estos momentos se encuentra en una fase avanzada de restauración.

Para finalizar, y como curiosidad, hemos encontrado en la red que el Museo de la Academia Naval Americana de Annapolis en Maryland, posee dentro de su inmensa colección una gran cantidad de este tipo de modelos de arsenal en esta ocasión, de la británica, de los siglos XVII al XIX y de una calidad excepcional.

Su posesión no deja de sorprendernos, aunque pronto tuvimos respuesta a la sorpresa... son las familias de la nobleza británica, que poseían este tipo de modelos los que se los venden a los magnates americanos a finales del siglo XIX y principios de XX, es solo una cuestión económica.



Yate Real Henrietta, detalle. (1679)

Así es como llegan, después de pertenecer a distintos propietarios, a formar parte de la colección de Henry Huttleston Rogers, hijo de un capitán de barco descendiente de los peregrinos originales del Mayflower en 1620, socio y rival de Rockefeller en la Standard Oil, que cuando muere pasan a formar parte de la colección del Museo de la Academia Naval Americana.

[Más sobre Erain](#)

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

ZURA ETA URA (MADERA Y AGUA)

Konrado Mugertza

La madera y el agua tienen música, de ellas mana la vida, bailan de la mano con la rima: en euskera, la palabra zura (madera) contiene en su seno a ura (agua), en una foto de vivos colores de esas palabras consonantes; y la música de la naturaleza, la de la lengua y mi música interior se hacen una: de rama en rama y de hoja en hoja van de la mano cuesta abajo, cada vez más lejos. Hasta el mar.

Anjel Lertxundi

Escribe Jesus Mari Lazkano que los barcos vascos se pintan en colores primarios: «*azul, rojo, verde o negro*

para el casco y generalmente blanco para el aparejo y el puente. ¿Porqué no en amarillo, malva, violeta...?».

Ese conjunto de colores ha de ser reflejo, en alguna medida, de una manera de entender y expresar el mundo que, con el paso del tiempo, ha llegado a ser expresión de identidad.

Los colores no solo están presentes en las embarcaciones, en las lonjas y carros del puerto... En otro tiempo, cuenta en su poema Kirmen Uribe, el viento pintaba el mar para los viejos marinos: «*El cierzo, negro; / Verde, el de poniente; / El sur, bermejo...».*

La modernidad, la globalización, ha acarreado transformaciones obvias y alguna pérdida no tan evidente. En unas pocas décadas, a medida que los materiales sintéticos han sustituido a la madera, ha ido desapareciendo una actividad profesional secular como la carpintería de ribera, un oficio, una forma de vida, con toda una industria vinculada a la construcción, la reparación y el mantenimiento de las embarcaciones de madera; y lo ha hecho en silencio, ante nuestra mirada indiferente.

Felipe Murelaga, carpintero de Lekeitio, conoció bien la edad de

oro de la carpintería de ribera, hacia mediados del siglo pasado. Nos cuenta que sólo en Lekeitio había 4 astilleros, y otro tanto en Ondarroa, Bermeo, Getaria, Hondarribia... En el astillero trabajaban 18 personas; entre dos hombres tumbaban eucaliptos de 30 metros para hacer la quilla en una sola pieza; cada año botaban 3 vapores de 26 metros... ¡La belleza de los números!

Hoy, nada. Hoy, todo eso solo sirve para contar historias a nuestros nietos y nietas. Como la que nos cuenta Unai Elorriaga. Dos primos de su aítite eran ebanistas en Getxo y, poseídos por la fiebre de los chipirones, cierto día decidieron construir un bote. Dicho y hecho. Pero se enfadaron, tal vez, porque no se ponían de acuerdo en los colores con que pintarlo. El espíritu de Salomón se les apareció en el taller y... ¿Qué hicieron entonces? Cortar el bote por la mitad, ¡ric, rac! Mitad para ti y mitad para mí.

O para evocar viejos tiempos, como hace en su imaginación Jokin de Pedro a través de su personaje. Anton, singando en su gabarra, navega río arriba viajando al pasado: observa a los carpinteros de ribera en el astillero, escucha el estrépito de las muelas chirriando en el mo-



lino, saluda a leñadores y carboneros en las orillas del río Butron...

El ritmo de los golpes de martillo y la estridente melodía de la sierra; los planos atiborrados de apuntes sobre la mesa; la viruta y el polvo de la madera por doquier; las pruebas de color sobre las paredes; el movimiento incesante de unos y otros; la quilla, la contraquilla, las bagras, el contracarel, la proa, el trancañil, las zapatas, las posturas, la brunola, la borda, el durmiente... en boca de los carpinteros, y el lápiz sobre la oreja; y el esqueleto de una nueva embarcación que, con sabiduría y mimo, va poco a poco dotándose de su cuerpo de madera... Así eran los astilleros.

Hoy, la larga cadena de esa tradición se ha cortado. Hoy, la embar-

cación de Felipe sirve de adorno en el camping de Mendexa.

El poliéster, siempre igual y carente de la nobleza de la madera, empobrece el paisaje; y el blanco dominante de las embarcaciones modernas ciega la mirada. Cuenta Arantxa Urretabizkaia que los inuit tienen 20 palabras para denominar el blanco: tal vez nos fueran útiles para describir con precisión las variedades de «*ese color blanco sucio*».

Esa blancura anodina, uniformadora y estéril, con sus innegables ventajas, se ha erigido como propuesta estética del modelo de “usar y tirar”.

Miren Agur Meabe nos habla del galipote, el olor a algas, el del salitre... de los adoquines salpicados de pintura, los delantales de mahón, los bolardos oxidados... construyendo, mediante su poesía en prosa, un paisaje enriquecido de imágenes, colores, olores, recuerdos...

Itxaro Borda reflexiona: «*pero los colores permanecen en los intersticios de las piedras, en las vetas vaciadas de la madera y en los arañosos de las proas exhaustas de las chalupas. Esa huella olvidada de los colores es lo que queda de nuestras vidas*».

Sí, resulta razonable preguntarnos si en alguna medida no estamos idealizando el paisaje que recordamos o creemos recordar. Pero, aun conscientes del inevitable romanticismo o de la nostalgia, también es lícito que nos preguntemos si los puertos pesqueros, con su ropaje colorido, las texturas de la madera y pintura de los barcos viejos, los mapas de los óxidos sobre el hierro envejecido, ¿no son acaso expresión del color, de la textura, del carácter de un pueblo?

Hoy, convertidos en “no lugares” en palabras de Jon Ruigomez, son como los aeropuertos, los centros comerciales o los puertos deportivos, cada vez más parecidos, sin tradición ni personalidad, o como dice Borda, sin olor ni sabor.

En el proyecto ZURA ETA URA, y de forma evidente en las fotografías, son la madera y el agua los elementos “creadores”, los que conceptualizan la embarcación tradicional. Pero los colores y las texturas también habitan en el hierro y en la piedra, conformando lienzos de micropaisajes sugerentes.

Paisajes y micropaisajes, como en el poema íntimo y delicado de Leire Bilbao: «*Recuerdo que había tanta gente como gaviotas. / Un bar-*

co entraba a puerto. / Rojo, como el de mi padre. / Lleno de herrumbre, / como los ojos de mi madre». Paisaje y micropaisaje.

Desde otra perspectiva, también las imágenes que de ruinas cobran protagonismo en el proyecto. Precisamente, Humberto Astibia reflexiona sobre el encanto evocador de las ruinas, y cita a Pérez Villalta: «*Es despojado de su funcionalidad cuando un edificio llega a su grado máximo de belleza*».

Todos esos lienzos generados por la mano humana y modelados luego por la acción de la naturaleza y el tiempo, transformados en micropaisajes de ruina y herrumbre, de colores y texturas, y convertidos en espontáneas obras de arte, nos exigen una mirada cercana y pausada, intencionada; es preciso explorar nuestro campo visual para llegar más allá y observar con los ojos de la sensibilidad a fin de que la belleza aflore.

Y enredados como estamos en la rueda de los nuevos tiempos, se nos van la identidad y la belleza tomadas de la mano, casi sin darnos cuenta, como la arena entre los dedos.



ZURA ETA URA, proyecto fotográfico-literario, es una reflexión coral sobre la pérdida del color y de la identidad consecuencia de la sustitución de la madera por los materiales sintéticos en la construcción de embarcaciones.

Textos

Humberto Astibia, Leire Bilbao, Itxaro Borda, Unai Elorriaga, Jesus Mari Lazkano, Anjel Lertxundi, Miren Agur Meabe, Konrado Mugertza, Felipe Murelaga, Jokin de Pedro, Jon Ruigomez, Kirmen Uribe, Arantxa Urretabizkaia

Proyecto y fotografías

Konrado Mugertza

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

Días de Gabarra y Carola

Jon Astorquiza

Como titula el libro Juan Carlos Latxaga, son días de gabarra y gloria. Días en los que el sentimiento de pertenencia a una ciudad, a los colores, y a los iconos que nos representan están más que nunca a flor de piel. Y como centro urbano de todas estas conexiones emocionales, Itsasmuseum teje esa red de elementos icónicos que nos conectan con el pasado, el presente, y el futuro más próximo de la ciudad. La Ría, la Gabarra, San Mamés o la Grúa Carola.

Esta última está siendo testigo una vez más de la transformación de la ciudad. De las calles de Bilbao desiertas asoladas por

la pandemia de la Covid-19 a la ilusión de miles de Athleticzales deseosos de soltar el amarre de la Gabarra que la une a uno de los diques secos, patrimonio de Itsasmuseum y verla surcar por la ría. Ya pasó en el 83, inundación y victoria. Este año toca. Pandemia y victoria.



Si hay algo que ha cambiado también en los últimos meses es el cielo nocturno de Bilbao desde la explanada de Itsasmuseum. De la oscuridad absoluta, a la estilizada e imponente figura de la Grúa Carola vestida de luz hacia el cielo. Un nuevo paisaje urbano que nos recuerda de dónde venimos, de cómo hemos llegado hasta aquí. Carolaren Arima es uno de esos proyectos que tienen que pasar, sea como sea, porque sale del corazón y su propósito es llegar al corazón de la ciudadanía. Es iluminar no sólo la bella estruc-

tura de hierro de la Grúa Carola, sino dar luz también al recuerdo y a la memoria asociada a su propia presencia, a su conservación como patrimonio industrial de Bilbao y Bizkaia en la propia ciudad.

Todos los viernes y sábados del año, la Grúa Carola interpreta su propia historia, contada por ella misma a través de una iluminación y una banda sonora que comienza recordando que somos una sociedad mirando al mar. Madera, sierras, lijas o garlopas nos llevan a recordar los primeros materiales de las embarcaciones mientras se empiezan a escuchar los primeros sonidos de las soldaduras. El metal. A lo largo de los 12 minutos largos de pieza sonora y lumínica, Carolaren Arima nos traslada a la época de mayor actividad de construcción naval, a los años de incertidumbre y cierre de los talleres de Euskalduna y la posterior protesta de sus trabajadores, y finalmente, tras años de crisis y reconversión, al Bilbao que hoy en día conocemos donde la Industria Naval ha dejado paso a la Industria Cultural.

La unión entre la pieza lumínica y la pieza sonora que conforman Carolaren Arima, nos hace

viajar en el tiempo a la transformación urbana de la ciudad, y se erige como uno de los iconos de modernidad e innovación cultural de la ciudad actual. Un paso adelante en la forma en la que la ciudadanía se relaciona con el mundo del arte y la cultura.

Con la llegada de la primavera es a partir de las 21:00h cuando el sol se deja caer y da paso al protagonismo de la Grúa Carola. A esa hora comienza la instalación artística de luz y sonido que nos invita a contemplar cómo la Grúa Carola narra la propia historia de los alrededores del Itsasmuseum, de la cual ha sido testigo mudo desde el mismo momento en que paró su actividad en 1984.

Han pasado muy pocos meses desde el estreno de Carolaren Arima y el nuevo despertar de la Grúa Carola. Y ya es imposible imaginarse el cielo nocturno de Bilbao sin el brillo del Rojo Carola.



J. S. ELKANO. TRAS LA HUELLA



Hasta el 25 de abril

ZURA ETA URA



Hasta el 26 de septiembre

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

www.itsasmuseum.eus

HORARIO

De martes a domingo

11:00 - 19:00

ACTIVIDADES DE PRIMAVERA

Visitas guiadas para familias

(Menores a partir de 12 años)

Sábados y domingos de 17:00 a 18:00

Talleres infantiles (4-11 años)

Sábados y domingos de 12:00 a 13:30

Exposición Playmobil

"Historia de la navegación"

Hasta el 18 de abril de 2021