

**Jesús Larena  
Marmol**

Licenciado en Antropología Social y Cultural por la Universidad de Deusto. En la actualidad trabaja como coordinador del Centro de Documentación en el Museo Marítimo Ría de Bilbao. Sus líneas de investigación se centran en los estudios sobre la memoria social y el patrimonio cultural.

**Ibaxaso Erroteta  
Sagastogoya**

Licenciada en Filología Hispánica y diplomada en Edición y Publicación de Textos por la Universidad de Deusto. Ha sido profesora de Bibliografía en dicha Universidad y en la actualidad es subdirectora de investigación del Museo Marítimo Ría de Bilbao.

Enclavado en la margen izquierda de la Ría de Bilbao, en terrenos que pertenecieron a los astilleros Euskalduna, el Museo Marítimo Ría de Bilbao es un ambicioso proyecto que nace con fin último de recuperar, conservar y difundir el patrimonio cultural e histórico generado por la actividad marítima de la Ría de Bilbao y su entorno, poniendo el acento en las personas que la hicieron posible. A través de los elementos patrimoniales, se busca mostrar algo que va más allá del mero objeto; en definitiva, se desea rescatar y difundir formas de vida que hagan referencia a hombres y mujeres que por su estrecha relación con la Ría de Bilbao y el mar han configurado el entramado cultural y social de nuestro entorno.

Fruto de la creación de una política de adquisición clara y contundente, así como de una decidida colaboración de instituciones, empresas y particulares con el museo, es la creación de una colección de gran valor patrimonial, en la que todas y cada una de las piezas tienen una coherencia y razón de ser dentro del proyecto global. Es objetivo de este artículo el presentar dicho patrimonio en sus diferentes vertientes: el patrimonio inmueble, el patrimonio flotante, el documental y, por último, el patrimonio inmaterial.

**Palabras clave:** *Patrimonio; mar; embarcaciones; Bilbao.*

Situated on the left bank of the Ría de Bilbao, on the grounds of the former Euskalduna shipyard, the Ría de Bilbao Maritime Museum is an ambitious project undertaken with the ultimate purpose to restore, conserve and spread the cultural and historical heritage generated by maritime activity in the Ría de Bilbao and its surroundings, stressing mainly on the importance of those who made this possible.

We intend to create an exhibit that will go further beyond the sole object and will be presented in the way of heritage items. That is to say, ways of life of men and women who belonged to the Ría de Bilbao and to the sea are to be restored and spread, for as they played an essential role in the constitution of the cultural and social framework we live in.

The configuration of a collection of such value in terms of heritage is due to the establishment of clear and firm acquisition policies as well as to the determined support of institutions, companies and particulars towards the museum. In this collection, every piece has a coherence and a *raison d'être* within the whole project. The purpose of this article is to introduce such heritage by means of its different dimensions: non-movable heritage, floating heritage, documentary heritage and finally non-material heritage.

**Key words:** *heritage; sea; boats; Bilbao.*

# PATRIMONIO MARÍTIMO. El caso del Museo Marítimo Ría de Bilbao

**Jesús Larena**

(Coordinador del Centro de Documentación del Museo Marítimo Ría de Bilbao)

**Itxaso Erroteta**

(Subdirectora del Área de Investigación del Museo Marítimo Ría de Bilbao)

*“Acercar el mar a la sociedad a través de una experiencia integral, trabajando en la difusión del patrimonio marítimo vinculado a la Ría de Bilbao y su entorno, en el marco de un centro cultural dinámico, original, contemporáneo, abierto a la participación e identificado con la calidad, respondiendo a las expectativas de la sociedad”.*

## **Misión del Museo Marítimo Ría de Bilbao**

El Museo Marítimo Ría de Bilbao-Bilboko Itsasadarra Itsas Museoa (MMRB-BIIM) pretende recoger y conservar el patrimonio cultural e histórico generado y acumulado por la actividad marítima de la Ría de Bilbao y su entorno, con el único fin de ofrecerlo al público, a través de una especial relación entre éste, el espacio, los objetos y las ideas. Por medio de sus objetos patrimoniales, el MMRB-BIIM busca mostrar algo más que el mero objeto; en defini-



tiva, su anhelo es difundir, de una forma educativa, formas de vida que hagan referencia a hombres y mujeres que, por su estrecha relación con la Ría de Bilbao y el mar, han configurado el entramado cultural y social de su entorno. Es su afán constante el hecho de que su patrimonio material e inmaterial se erija en instrumento para que el público visitante viva una experiencia integral única e inolvidable, que le satisfaga y le estimule a avanzar en el conocimiento tras su visita.

El Museo Marítimo Ría de Bilbao cuenta con una colección coherente y de gran valor patrimonial, en la que todas y cada una de sus piezas tienen una razón de ser dentro de sus objetivos. Su forma de adquisición ha sido la donación, el comodato y el desarrollo de una importante política activa de búsqueda de patrimonio. En cualquiera de los casos, antes de su adquisición, las piezas son sometidas a un riguroso proceso de valoración.

En las líneas siguientes, se presenta el patrimonio del MMRB-BIIM: en primer lugar, se habla del patrimonio inmueble, luego del patrimonio flotante, del patrimonio documental y, por último, del patrimonio inmaterial.

### **Patrimonio Inmueble**

A lo largo del tiempo, la Ría de Bilbao ha sido una vena de agua que ha impulsado el desarrollo económico de la capital vizcaína y de los municipios asentados en sus márgenes. A una actividad industrial frenética le sucede una profunda crisis en la década de los ochenta, dejando tras de sí un panorama desolador. La entrada en la Unión Europea supone la reestructuración de la mayor parte de los sectores productivos, lo que significa para Bilbao un nuevo planteamiento económico y urbano que tiene como resultado el Plan de Revitalización del Área del Bilbao Metropolitano. En la actualidad, la Ría ha recobrado de nuevo su protagonismo como eje vertebrador e integrador de la Metrópoli, y se ha constituido en factor diferenciador de su atractivo.

Ubicado en lo que fueron las dependencias de los astilleros Euskalduna, en la margen izquierda de la Ría de Bilbao, el museo tiene como una de sus metas prioritarias el recuperar la memoria de ese espacio y de las personas que lo poblaron de vida. Así, dentro del patrimonio inmueble, destaca un conjunto de elementos supervivientes de lo que fueron antiguamente estos astilleros, como son los diques, la Casa de Bombas y la Grúa Carola.

El Museo Marítimo Ría de Bilbao consta de 27.000 m<sup>2</sup> de espacio expositivo, de los cuales 7.000 m<sup>2</sup> corresponden a su parte interior, enclavada en los bajos de la rotonda de Euskalduna, en el centro de la capital vizcaína; y 20.000 m<sup>2</sup> corresponden a su parte exterior.

### **Diques**

Los diques del MMRB-BIIM son el germen sobre el que se asentó la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques. Cuando ésta se constituyó en 1900, adquirió las instalaciones de la Sociedad Anónima Diques Secos de Bilbao. La primera actuación de Euskalduna consistió en la reforma de dichas instalaciones, remodelándolas y ampliándolas.

El Dique 1 se destinó a la construcción de buques y alcanzó una longitud de 100,75 m por 16,45 m de ancho. El Dique 2 se destinó a reparaciones a fondo

de los buques, siendo su longitud de 103,95 m y el ancho de 28,00 m<sup>1</sup>. El primero podía dar cabida a dos buques de 96 m de eslora; y el segundo, a buques de 97,5 m<sup>2</sup>.

El Dique 3, de nueva factura y paralelo a los anteriores, permitía trabajar en buques de un tonelaje considerable, superando así las dificultades de las instalaciones primitivas. La obra no estuvo exenta de diversos obstáculos en su construcción. Así, por ejemplo, se detectó movimiento de tierras, con la consiguiente aparición de grietas, lo que afectó a los diques antiguos, con filtraciones, defectos de construcción, etc.<sup>3</sup>. El Dique 3 estaba dispuesto interiormente de tal forma que pudiera ser dividido en dos partes independientes. Sus dos puertas, una de entrada y otra para la división interna, fueron construidas "en acero laminado y concertadas cada una para la maniobra con su respectiva centrífuga y motor eléctrico"<sup>4</sup>. Este dique podía dar entrada en todas las mareas a los mayores buques que frecuentaban el puerto de Bilbao<sup>5</sup>.

Los diques de Euskalduna se dedicaron a la construcción y reparación de buques hasta que se construyeron dos gradas. Esto supuso un gran avance para el astillero, ya que mientras que la función de los diques se centraba en la reparación de barcos, las gradas se utilizaban, además, para su construcción, permitiendo que fueran de mayores dimensiones.

En la actualidad, se han acometido las labores de puesta en seco y recuperación de los diques 1 y 2, respetando al máximo su forma original. Se ha conseguido, de esta forma, un espacio expositivo de un elevado valor patrimonial, teniendo en cuenta que el Dique 1 es el dique civil dedicado a la construcción naval más antiguo de España. Como conjunto patrimonial, estos elementos tienen un importante valor, ya que son testimonio vivo de una parte significativa de las actividades del astillero y reflejo de la forma de vida de una sociedad que hay que recuperar y difundir.

### Grúa Carola

La grúa Carola data de 1957. Su función fue la construcción de embarcaciones para los astilleros Euskalduna. Con una altura de 60 m, podía levantar hasta 30 t, lo que la hacía muy eficaz en la tarea de mover los bloques prefabricados con los que se estaba empezando a trabajar en el astillero. Presenta un diseño representativo de su época, caracterizado por un sistema de celosía un tanto complicado, pero que, a la larga, ahorra tanto en acero como en remaches.

Si bien su ubicación primigenia fue la grada de construcción n.º 1, en la actualidad, es todo un hito emplazado en las cercanías de la Casa de Bombas. La Carola fue la primera grúa de este tipo que se construyó en España y estuvo en activo hasta el cierre de Euskalduna. De hecho, es la única grúa que permanece en Bilbao cuya función fue la construcción naval. Su rehabilitación fue acometida por la Diputación Foral de Bizkaia.

<sup>1</sup> *Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques* (1952), p. 6.

<sup>2</sup> MARTÍN GUINEA (1911), p. 143.

<sup>3</sup> HOUPY, S. y ORTIZ-VILLAJOS (1998), p.82.

<sup>4</sup> GUIARD (1968), p. 279.

<sup>5</sup> GUIARD (1968), p. 279.



**Casa de Bombas**

Construida por los arquitectos Ribera y Uhagón en 1903, la Casa de Bombas fue un edificio pionero en su época, ya que utilizó vigas de hormigón armado que le permitían tener un amplio espacio interior sin ningún tipo de columna en medio. Su función era albergar las bombas de achique para el vaciado de agua y mantenimiento en seco de los diques. Contaba con cuatro grupos de bombas centrífugas de motor eléctrico: uno, con dos bombas mayores, que podían desalojar 4.500 m<sup>3</sup>; otro, con dos más pequeñas, que podían desalojar 1.500 m<sup>3</sup>. Su función era extraer el agua de los diques. Otro grupo se utilizaba para mantener el dique seco una vez que se había vaciado, y un último grupo para servicio de agua de diversas instalaciones. En un principio, estas bombas eran de vapor y, posteriormente, pasaron a ser accionadas por motores eléctricos.

La Casa de Bombas es el último edificio que queda en pie de los antiguos astilleros Euskalduna.

**Patrimonio Flotante**

El Museo Marítimo Ría de Bilbao cuenta con un patrimonio flotante adquirido tanto a través de donaciones como a través de la construcción de embarcaciones, dentro de sus propios talleres de carpintería de ribera y de metal. Parte de esta actividad se desarrolla ante el público, como un medio fundamental de transmisión de la historia naval y social habida en la Ría de Bilbao y su entorno. A esto se une la posibilidad de visitar estos barcos, transmitiendo no sólo sus características técnicas, sino su lado humano: la tripulación, la forma de vida en ese barco, etc., a través de exposiciones concretas de cada una de ellas.

La colección de embarcaciones del museo responde a una pretensión coherente dentro de su temática expositiva. En ese sentido, la tipología es variada. En primer lugar, destaca la presencia de la falúa del Consulado de Bilbao. Luego, se tratan las embarcaciones que han trabajado en la Ría; posteriormente, se habla de los barcos pesqueros y de las embarcaciones de recreo. La temática de salvamento está representada por la Bizkaia I.

**Falúa del Consulado de Bilbao**

La falúa construida por el Museo Marítimo Ría de Bilbao es una inspiración de las falúas que durante más de tres siglos (XVI-XIX) utilizó el Consulado de Bilbao, institución que impulsó y veló por los intereses del comercio y de la navegación a través de la Ría, para transportar por ésta a las autoridades durante actos oficiales y festivos.

A lo largo de la historia del Consulado, hubo diversas falúas, de las cuales se dispone de escasa información. De hecho, la única fuente iconográfica de la época con la que se cuenta, y en la que se ha inspirado el museo para la construcción de la falúa, es un cuadro de Francisco Bustín que se encuentra en el Museo Vasco, fechado entre 1638 y 1651. Los símbolos del poder local quedaban patentes en su ornamentación, mediante la representación histórica de estandartes, escudos, tambores, etc., simbología reforzada por la presencia en la popa de la bandera y del escudo del Consulado. La falúa del Museo Marítimo tiene un peso de 4,5 t., una eslora total de 13,92 m, una manga de 2,9 m y un puntal de 1,2 m..

**Embarcaciones que han trabajado en la Ría de Bilbao*****Gánguil Portu***

Fue la primera embarcación que se construyó en los astilleros Euskalduna, en 1902, para la compañía Altos Hornos de Vizcaya, barco gemelo a otro gánguil<sup>6</sup> anterior que se había construido en Holanda para los mismos armadores. En sus comienzos, Euskalduna se dedicó a la reparación de embarcaciones. Sin embargo, cuando Altos Hornos sacó a concurso la construcción del gánguil, Euskalduna se presentó y lo ganó, uniendo, a partir de entonces, a su primigenia actividad de restauración, la de construcción.

La función primordial del Portu fue transportar la escoria que se producía en Altos Hornos de Vizcaya a Punta Galea, donde era vertida al mar. En 1968, fue vendido a la compañía naviera Acha, que lo rebautizó con el nombre de Julio. Además, sufrió otra serie de modificaciones, como fue cambiar la maquinaria de vapor por un motor diesel. Tiene una eslora de 38,08 m, una manga de trazado de 7 m y un puntal de 3,6 m.

Junto con las dragas y los remolcadores, los gánguiles han tenido un papel fundamental en el desarrollo de la navegabilidad de la Ría, con todo lo que eso ha significado para que el puerto de Bilbao consiguiera la relevancia que ha llegado a tener en la actualidad.

***Draga Titán***

Esta embarcación fue construida en 1923 con maquinaria de vapor de la compañía inglesa James Ltd<sup>7</sup>. Sus dimensiones son 47,7 m de eslora, 10,7 m de manga y 3,7 m de puntal. La draga Titán llegó a Bilbao en 1962, procedente de Cádiz, donde había estado realizando trabajos de dragado desde 1932. Fue adquirida por la Junta de Obras del Puerto, actual Autoridad Portuaria de Bilbao, donde entró a formar parte del parque de dragas que en aquel momento trabajaba en el mantenimiento del cauce navegable de la Ría. Su tripulación la integraban catorce personas: dos patronos, un contra maestre, cinco maquinistas, cinco marineros y un cocinero. La Titán, que trabajó hasta principios de los noventa, ha sido una de las dos últimas dragas que ha estado en activo pertenecientes a la Autoridad Portuaria.

Este tipo de embarcaciones son unos de los actores principales en la navegabilidad de la Ría y, por ende, en el desarrollo del tráfico portuario. Uno de los valores patrimoniales de la Titán reside en que todavía mantiene la maquinaria de vapor completa. Además, dentro del patrimonio del MMRB-BIIM, es la última de las embarcaciones que ha estado en activo, lo que la confiere un importante valor simbólico y social.

***Auntz***

El Auntz, antiguo Auntz-Mendi, fue construido en 1928 por los astilleros Euskalduna para la Compañía de Remolcadores Ibaizabal. Fue la construcción

<sup>6</sup> El gánguil es una embarcación que se utiliza en las obras de los puertos y en misiones especiales, tales como los vertidos de basuras a alta mar. Es una embarcación generalmente sin propulsión propia, que contiene en su interior unas grandes cántaras en las que se deposita el lodo que ha sido dragado del fondo o la basura o escoria que era llevada a altamar para su depósito.

<sup>7</sup> VILLAR (1998), pp. 407-416.



n.º 80 de estos astilleros. Tiene una eslora de 19,5 m, una manga de 5,3 m, y un puntal de 2,7 m. El material principal con el que está construido es el acero.

El Auntz es un remolcador-aljibe, por lo que su labor era doble. Por un lado, remolcaba embarcaciones en sus salidas y entradas a puerto; por otro, servía como aljibe, esto es, estaba acondicionado para el transporte de agua dulce hacia los barcos que se encontraban en el Abra exterior. Estas dos funciones eran de una gran relevancia, ya que en aquellos momentos la mayoría de las embarcaciones poseían maquinaria de vapor, con lo que la presencia de agua era fundamental para el óptimo desempeño de su trabajo.

El Auntz es el último representante de un tiempo y de una clase de remolcadores que ya no tienen presencia en la Ría de Bilbao y su entorno. Además, al igual que la Titán y el Portu, su método de construcción fue el remachado, una técnica que en la actualidad ya no se emplea. Si a todo ello se le añade que fue construido en los astilleros donde en la actualidad se asienta el Museo Marítimo Ría de Bilbao, puede concluirse que posee un enorme valor patrimonial.

### **Embarcaciones pesqueras**

#### ***Nuevo Antxustegi***

Bonitera construida por los astilleros Arriola, de Ondarroa, a finales de la década de los cincuenta. Su eslora es de 28 m, la manga de 6 m y el puntal máximo de unos 4 m. El Nuevo Antxustegi tenía como base el puerto vizcaíno de Ondarroa. En un principio, se dedicó a la pesca del bonito, tarea en la que llegó a salir hasta los caladeros de las Azores. Con posterioridad, se dedicó a la pesca de bajura, principalmente de la anchoa. En la actualidad, debido al continuo proceso de renovación de la flota pesquera, este tipo de barcos está desapareciendo de las costas vizcaínas de una manera muy rápida, por lo que es importante incluirlos en la colección de un museo que habla del mar y relata su historia.

Entre los valores patrimoniales del Nuevo Antxustegi, destaca el hecho de que es una embarcación representativa de una de las actividades más relevantes de los pueblos de la costa vizcaína, como es la costera del atún y de la anchoa, verdadero núcleo de las economías familiares.

#### ***Beti Salada***

Merlucera construida en 1976 en los astilleros Mendieta, de Mundaka. Tiene una eslora de 8,2 m, una manga de 2,3 m y un puntal de 1,1 m. Su casco es de madera y ha sufrido algunas modificaciones, como son la adición de un pequeño puente.

En un principio, la Beti Salada estuvo faenando en el puerto de Mundaka. Con posterioridad, fue vendida y pasó a faenar en los puertos de Plentzia y Armintza. Su forma de trabajo ha sido prácticamente artesanal y familiar, ya que no necesitaba un gran número de tripulantes: éstos no sobrepasaban los tres. Esta merlucera representa un tipo de embarcaciones que se dedicaban a la pesca en pequeña escala y que suponen un complemento a la actividad principal que se desarrollaba en la industria cercana o en las actividades portuarias.

**Embarcaciones de recreo o competición*****Copa América Rioja***

Esta embarcación fue construida en los astilleros Polships, de Vigo, para la Copa América de 1995. Tiene una eslora total de 23,75 m, una manga máxima de 4,862 m, un calado de casco de 0,882 m y una superficie vélica de 318 m. Esta embarcación se construyó con el único fin de participar en 1995 en las regatas clasificatorias de la Copa América, competición más antigua –con 152 años de historia- y de mayor prestigio del mundo, de gran belleza y espectacularidad. Las embarcaciones de la Copa América son punteras en su técnica de construcción, empleando los materiales más avanzados tecnológicamente y un equipo humano con una excelente preparación física, coordinado para llevar a cabo las maniobras más precisas en el menor tiempo posible.

Teniendo en cuenta los acontecimientos que están acaeciendo en Bilbao y su entorno con la conversión de la ciudad en un centro de servicios y la revitalización de la Ría como un espacio vivo y de ocio, es más que probable que a medio plazo la presencia de embarcaciones de recreo y competición se amplíe de una manera considerable.

***BBK-Euskadi***

Velero con el que el navegante José Luis Ugarte dio la vuelta al mundo en solitario. La regata se celebró entre finales de 1992 y principios de 1993. Su presencia en el museo como elemento expositivo permitirá apreciar cómo es la vida durante varios meses en una embarcación de estas características, con la dureza que ello conlleva.

El valor simbólico de esta embarcación es un hecho incuestionable, dada la difusión y el gran impacto que supuso la hazaña de su tripulante en la sociedad.

**Salvamento*****Bizkaia I***

La Bizkaia I es una lancha de salvamento construida en 1980 en los astilleros Celaya, de Erandio, dentro de un lote de catorce que estos astilleros construyeron para la Cruz Roja. Tiene una eslora de 13,5 m, una manga de 3,7 m y un puntal de 2,11 m.

Esta embarcación ha estado trabajando en el puesto de la Cruz Roja de Bermeo, participando en numerosísimas operaciones de salvamento en las costas vizcaínas. Su tripulación, que solía ser de cuatro personas, estuvo compuesta en una primera época por mozos de los pueblos pesqueros que realizaban el Servicio Militar; más tarde, por objetores y voluntarios.

La función de la Bizkaia I era la de socorrer a cualquier embarcación que se encontrara en peligro. Cuentan sus tripulantes que a este tipo de lanchas se las denominaba “todotiempo”, ya que llegaban a todos los salvamentos en cualquier época del año, de forma lenta, pero segura. Las historias de salvamento y socorrismo que alberga la Bizkaia I a lo largo de sus veinte años de vida son innumerables y están cargadas de arrojo y valor humanos.



**Patrimonio Documental**

Uno de los objetivos del Museo Marítimo Ría de Bilbao es el mantenimiento del patrimonio en todas sus dimensiones, siendo una de las más importantes la documental. El patrimonio documental está conformado por archivos, entendidos como el conjunto de documentos producidos tanto por personas físicas como jurídicas en el ejercicio diario de sus funciones. Su conservación es primordial para la investigación, la información y la cultura. Es en estos tres puntos donde se pretende centrar la actividad del MMRB-BIIM.

Para la consecución de esos fines, el museo ofrece un libre acceso a sus fondos a todas aquellas personas que pretendan tanto investigar como conocer hechos acaecidos en las empresas e instituciones del ámbito de la Ría. Se pretende hacer posible el acceso tanto al gran público como a los especialistas, poniendo a su disposición un espacio adecuado para su consulta, como es la Mediateca y la sala de investigación, y organizando diferentes actividades para su difusión, como exposiciones temporales, jornadas, conferencias, etc.

El patrimonio documental del MMRB-BIIM está centrado primordialmente en la preservación de archivos empresariales. El objetivo es recopilar los archivos de las empresas asentadas en la Ría y su entorno que, desde finales del siglo XIX, son las principales impulsoras de la actividad tanto comercial como industrial de esta zona. La continua desaparición de estas empresas por las sucesivas crisis acaecidas lleva a poner en serio peligro la supervivencia física y el mantenimiento íntegro de sus archivos. Por ello, el MMRB-BIIM está empeñado en la permanencia de esos archivos, a través de una política de búsqueda activa. La finalidad no es otra que asegurar su conservación en las mejores condiciones posibles para que pervivan en el tiempo, además de su catalogación y digitalización. En la actualidad, se están inventariando parte de los planos que pertenecieron a la compañía Euskalduna. Asimismo, el museo cuenta entre sus fondos con parte de los archivos de Marítima del Nervión, donados por esta compañía naviera fundada a principios del siglo XX por Francisco Aldecoa.

**Patrimonio Inmaterial**

La gestión del patrimonio inmaterial<sup>8</sup> es una de las líneas de actuación prioritarias del Museo Marítimo Ría de Bilbao. En ese sentido, se considera que el patrimonio inmaterial posee una dimensión lo suficientemente relevante como para tener presencia en el museo no como algo aislado, sino relacionado con cualquier elemento cultural sujeto de patrimonio, al que le dota de un mayor valor. En el individuo, sujeto de análisis más básico, reside todo un conjunto de saberes que son reflejo de unas formas de vida y de relaciones determinadas y que, en gran medida, van a responder a su forma de relacionarse con el medio. Sin embargo, el patrimonio inmaterial no sólo se queda en la ampliación del significado, sino que va más allá. Se parte en el proyecto de la idea de patrimonio inmaterial como representante último de los individuos, ya que es basándose en recuerdos y vivencias como se puede llegar a dar significado a los objetos, siendo éstos no un fin, sino un vehículo para explicar los sucesos pasados. Como señala Anna Green, "los recuerdos son algo más que meros

---

<sup>8</sup> MOYA y LLARENA (2002).

pedazos de cazuelas o macetas, es decir, fragmentos inertes de un pasado muerto y enterrado”<sup>9</sup>.

Llevando esta definición a nuestro caso concreto, el MMRB-BIIM se ha responsabilizado de recoger toda una serie de bienes culturales que informan sobre las formas de vida reflejadas en producciones materiales e inmateriales vinculadas al ámbito marítimo. El objetivo último no es otro que el de poder acercar a la sociedad lo que desde el museo se considera que se ha de mantener en la memoria colectiva del grupo social en el que está enclavado, todo ello de una forma cercana y teniendo como protagonistas no a los objetos por los objetos, sino a las personas que utilizaron esos objetos en un determinado contexto y circunstancias.

La filosofía del MMRB-BIIM es que no sólo a través de la interpretación de los objetos se puede producir conocimiento válido. Se apuesta por un conocimiento contextualizado en la realidad social, otorgando especial importancia al elemento humano, evitando marginarlo por lo puramente estético/estático. En definitiva, se trata de proporcionar los medios para que el público se sienta representado y avalado en sus gustos, ideas y tradiciones. Es el máximo anhelo del Museo Marítimo Ría de Bilbao que la colección se convierta en un medio para que los visitantes que acudan al museo lleguen a comprender e interiorizar unas ideas que pretenden transmitir un pasado que marca nuestro presente y nos abre un camino hacia el futuro.

## BIBLIOGRAFÍA

- Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques* (1952). Bilbao, ed. Vasca.
- GREEN, A. (1997), “Una exposición que habla por sí sola”, en *Historia, Antropología y Fuentes Orales*, n.º 17-18, Barcelona, Asociación Historia y Fuente Oral.
- GUIARD, T. (1968), *La industria naval vizcaína*, Bilbao, Librería Villar.
- HOUP, S. y ORTIZ-VILLAJOS, J. M.ª, (dir.) (1998), *Astilleros Españoles: 1872-1998. La construcción naval en España*, Madrid, LID editorial empresarial.
- MARTÍN GUINEA, A. (1911), *El puerto de Bilbao: reglamentos, tarifas, notas, avisos, detalles, etc. de policía del Puerto y Ría, practicajes, diques, ferrocarriles mineros, sanidad, aduana, etc.*, Bilbao, Imprenta de la Viuda e Hijos de Grijelmo.
- MOYA, M.ª. LUZ y LLARENA, J. (2002), “El lado humano de la Ría: recopilando memoria viva”, *Jornadas de Antropología de la Pesca* organizadas por Eusko Ikaskuntza. Sociedad de Estudios Vascos.
- VILLAR, J.E. (1998), “Embarcaciones portuarias y de tráfico interior en los puertos de Bilbao y Pasajes”, en *Itsas Memoria. Revista de estudios marítimos del País Vasco*, n.º 2, pp. 407-416, Donostia-San Sebastián, ed. Untzi Museoa.

<sup>9</sup> GREEN (1997).