

Nos hemos acostumbrado, y hablo principalmente de Europa, a que el Estado del bienestar no sólo nos provea de los recursos imprescindibles, sino también de aquellos servicios e infraestructuras que consideramos básicos para conformar las ciudades del siglo XXI. Aludo, entre otras, a zonas verdes, paseos, cultura (desde sus infraestructuras a sus expresiones artísticas), etc.

En Bilbao hemos sido unos privilegiados por poder contar con los antiguos espacios portuarios para dotarnos de parte de esas infraestructuras y servicios ya considerados básicos. Lo hemos asumido con toda naturalidad sin darnos cuenta que, en el siglo XXI, el mercado es el mundo y nuestra calidad de vida debemos ganarla compitiendo en él. En ese mercado mundial, los puertos tienen un papel trascendental y su relevancia sigue unida al peso de la ciudad y de la región en la que se asientan.



Antiguos tinglados portuarios en El Arenal. Mercado dominical de flores. Bilbao.

Pero los puertos no son entes abstractos sino un conjunto de empresas y profesionales que conforman un sector. Desde sus orígenes, las comunidades marítimo-portuarias se han dotado de las infraestructuras y los servicios logísticos necesarios para que un entorno pueda considerarse realmente “puerto”. En el caso de Bilbao, su transformación está fundamentada en hitos de excepcional relevancia que, en muchas ocasiones, han estado ligados a la gobernanza:

1300_Carta fundacional de la villa de Bilbao.

1511_Consulado de Bilbao y Casa de Contratación de Bilbao. Canalización de la Ría del Nervión., Obras en la Ría. Sus ordenanzas constituyeron el Primer código de comercio de España.

1829_Gobierno de la Nación. Ministerio Fomento. Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

1877_Junta de Obras del Puerto y Ría de Bilbao. Canalización de la desembocadura de la ría con el Muelle de Hierro, reactivando la capacidad del puerto industrial.

1902_Dique de Santurtzi. Primera ampliación en el Abra.

1968_Ley 27/1968, de 20 de junio, sobre Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía.

1975_Cierre de la bahía. Dique de Punta Lucero. Iniciativa público / privada.

1978_RD 2408/1978, de 25 de agosto. Puerto Autónomo de Bilbao

1902-1994_Desarrollo del puerto en el Abra Interior.

1992_Ley 27/1992 de 24 de noviembre de puertos y Marina Mercante. Autoridad Portuaria de Bilbao.

1991_Desarrollo del puerto en el Abra Exterior (en curso). Segunda ampliación en el Abra. Dique de Zierbena.

1998_Desarrollo del puerto en el Abra Exterior (en curso).



*Antiguos Muelles de Abando. Celebración de la Red Bull Cliff Diving. Verano 2014.
(Foto cedida por Red Bull)*



Abando en 1998.

Sin restar el enorme valor y audacia que significó la salida del puerto al Abra Interior en 1902 y todo su desarrollo anterior -más aún con los medios de las distintas épocas- tal vez lo más significativo en lo relativo a las infraestructuras sea la segunda ampliación en el Abra del año 1998. No sólo por los más de 2,5 millones de metros cuadrados ganados al mar sino por los escasos 20 años en los que se han obtenido y las oportunidades que ha propiciado para la iniciativa privada que ahora vive de esa y en esa realidad.

Al margen de las infraestructuras, que es lo más evidente por su impacto en la fisonomía del puerto tanto para este siglo como para los venideros, creo que lo

esencial a la hora de entender la transformación del puerto de Bilbao ha sido el modelo de gobernanza y, especialmente, la evolución registrada durante los últimos veinte años en el negocio portuario, que ha propiciado una mutación muy significativa en su dimensión como sector.

Hasta principios del siglo XX el puerto de Bilbao tuvo una componente industrial muy importante. Las inversiones provenían de las empresas privadas vinculadas a este sector industrial quedando las inversiones públicas para las infraestructuras y los equipamientos de los muelles comerciales (cubiertas con tasas y tasas extraordinarias).

Ese modelo se mantuvo hasta 1992, cuando la Ley de Puertos española de ese año (posteriormente varias veces modificada), imitando los modelos europeos ya existentes, separó la gestión del puerto de la explotación del negocio portuario, dando pie a una nueva generación de empresas en las que para ser estibador no bastaba con tener una licencia administrativa sino que era necesario contar con los medios adecuados para dar respuesta a las exigencias del mercado. Por cierto, un mercado que ya no se conforma con operarios que carguen o descarguen buques sino que integra a las empresas, ya convertidas en terminales marítimas en su cadena de valor dentro del comercio internacional.

Echando la vista atrás podríamos contemplar, allá por los años 90 del siglo XX, una comunidad portuaria constituida por 10 navieras locales, 68 empresas consignatarias de buques y 22 dedicadas a la carga y descarga de barcos. A ellas había que sumar algunas empresas auxiliares centradas en el trabajo en el propio puerto de Bilbao y un gran número de agentes de aduanas (España aún no era Europa), sin contar al grupo de firmas industriales cuyas fábricas y talleres jalonaban la ría. Una mirada actualizada sobre la comunidad portuaria nos obliga a llamarla, para comenzar, comunidad industrial, marítima, logística y portuaria.

Desde 1992 el puerto de Bilbao ha modificado mucho más que su fisonomía también como sector. Los cambios que trajo el nuevo modelo de organización portuaria se han traducido, por un lado, en un número menor de empresas en el ámbito de la estiba o actividad comercial portuaria (ahora son 4) y, por otro, en una cantidad cada vez mayor de empresas con actividades industriales o de

distribución, que comprende desde el sector agropecuario hasta la fabricación de componentes eólicos, pasando por la distribución de hidrocarburos o los productos químicos.

Se trata, en cualquier caso, de empresas y empresarios que tienen que ser capaces de visualizar riesgos en un futuro incierto para, a largo plazo, realizar cuantiosas inversiones con fecha de caducidad: sus inversiones se materializan sobre concesiones administrativas dentro del dominio público portuario, es decir, en el puerto de Bilbao. Sin olvidar a un gran grupo de operadores logísticos que, sin estar su actividad vinculada exclusivamente a un puerto, deciden cual es el que ofrece lo que el mercado demanda y se deciden (para ello trabajamos) por el de Bilbao.

Además, si en los años 90 del pasado siglo pocas empresas salían del ámbito portuario, con excepción de las navieras, el siglo XXI ha consolidado compañías logístico-portuarias e industriales que han cambiado su desarrollo estrictamente local por su presencia global o viceversa. Multinacionales que se han asentado o que operan en el puerto de Bilbao. Por poner algunas cifras, de los 130 socios que UNIPORTBILBAO tiene actualmente, y excluidas las administraciones, el 60% de las empresas tiene presencia internacional y el 45% pertenece a un grupo multinacional.



Ampliación en el Abra Exterior.



Ampliación en el Abra Exterior.

Este entramado multicultural y “multi-profesionalizado” ha creado un nuevo sector en un puerto que, como este de Bilbao del siglo XXI, jamás en su larga historia ha estado más abierto al mundo. Los más de 150 países y 850 puertos con los que un año comercian lo avalan, así como una comunidad profesional portuaria que acoge hoy entre sus miembros estibadores, representantes aduaneros, químicos, veterinarios, informáticos, peritos eléctricos, inspectores de hacienda, economistas, responsables de recursos humanos, responsables de protección, médicos, enfermeros, bomberos, ingenieros, capitanes de barco, abogados, actuarios, transportistas, operadores logísticos, maquinistas ferroviarios, físicos, certificadores de calidad, y un largo etcétera que resulta prácticamente imposible de enumerar.



La actividad portuaria muestra un puerto, como centro multimodal, y una comunidad de empresas que ofrecen toda clase de servicios portuarios y logísticos para todo tipo de mercancías y buques.

La promoción y la proyección internacional del puerto, sus empresas y sus gentes ha sido precisamente el objetivo primordial del cluster UniportBilbao / Comunidad Portuaria desde su constitución en 1995, junto con la mejora de la competitividad sectorial. Creo sinceramente que representamos un buen modelo -único en España- de cooperación en una doble vertiente: interinstitucional (Ayuntamiento de Bilbao, Diputación Foral de Bizkaia, Gobierno Vasco y Gobierno del Estado con la imprescindible presencia de la Autoridad Portuaria de Bilbao) y entre las instituciones y los agentes privados, para encarar los nuevos retos de un sector en cambio permanente. Entre ellos, la expansión de digitalización, la descarbonización de la economía y su impacto en el comercio, el empleo y la formación de profesionales cualificados y especializados, la optimización de procesos o la identidad como sector.



Diferentes actividades de UNIPORTBILBAO con las empresas y sus profesionales. De izquierda a derecha, arriba abajo: Formación. Grupo de Trabajo Transportes Especiales. Misión Comercial a México. Asamblea General. Asamblea General. Misión Comercial a Moscú.

La silenciosa transformación de este sector acaecida en los últimos veinte años se ha producido en paralelo a la nueva metamorfosis de Bilbao. Bilbao, ciudad y villa que nació de un puerto y que ha evolucionado con él, conserva aún en sus distritos próximos a su ría una generosa representación de la comunidad logístico-portuaria de Bilbao y con ello un factor determinante en la proyección internacional de nuestra urbe y región.



Vista general del puerto de Bilbao. El Dique de Punta Lucero en primer término.

Head Image: Vista general del puerto de Bilbao.