

En 1995, tan solo dos años antes de la inauguración del museo Guggenheim, un buque carguero atracaba en los muelles aledaños por última vez. En las tres últimas décadas, una profunda transformación se ha producido en la conurbación de Bilbao, con el desmantelamiento industrial, el progresivo desplazamiento del histórico puerto lineal hacia el Abra exterior y el desuso de los muelles de la ría y el canal de Deusto. Esta transformación, que ha resultado exitosa para la ciudad y una parte de la metrópoli, ha tenido, sin embargo, consecuencias no deseables con respecto al importante legado patrimonial existente.

Las urgencias en la “limpieza” del territorio, con planes como el mal denominado de “Ruinas Industriales” incentivos de demoliciones masivas e indiscriminadas, la ausencia en la planificación urbanística de una visión metropolitana desde el punto de vista del patrimonio construido, o la preeminencia otorgada a la obra nueva frente a la rehabilitación sostenible, han dejado un presente -y ya, un futuro- en el que los escasos hitos aislados que han logrado mantener su presencia, no remiten a lugares o paisajes con la suficiente capacidad evocadora como para traer a nuestra memoria individual y colectiva, al menos algún reflejo de la fuerza y el carácter que la ría industrial y portuaria tuvo hasta no hace tanto tiempo.

La industrialización

Bilbao y su puerto, que habían tenido un papel esencial en las rutas comerciales durante el siglo XVIII, vieron decaer la actividad a comienzos del XIX. Igual proceso sufrió la siderometalurgia tradicional desarrollada en las ferrerías que jalonaban nuestros ríos.

La ciudad era aún una pequeña urbe en 1841, cuando se funda la empresa siderúrgica Santa Ana de Bolueta aguas arriba del término municipal, renovando una antigua ferrería. Pocos años después, en 1854, los hermanos Ybarra comienzan la construcción en Barakaldo de la fábrica de hierro Nuestra Señora del Carmen, en el tramo medio de la ría plenamente navegable. Dos intentos de modernización industrial: el primero ligado aún a un emplazamiento tradicional, pero el segundo anunciando la llegada de los nuevos tiempos al colonizar las vegas de la margen izquierda de la ría.



Horno alto nº 1 de Altos Hornos de Vizcaya, en proceso de restauración. (Fotografía del autor, 2015).

Por diversas razones, una de ellas la carencia de carbón mineral, la situación se estanca en los años 1860 hasta que, a inicios de la década siguiente, el mineral de hierro de Somorrostro es demandado a escala internacional por su bajo contenido en fósforo, para producir acero en los convertidores Bessemer. El final en 1876 de la tercera guerra carlista marca el inicio del proceso industrializador y, en el último cuarto del siglo XIX, con el apoyo de los fletes de retorno con carbón británico, el entorno de la ría de Bilbao se convertirá en una de las implantaciones industriales y portuarias significativas de Europa. El proceso de desarrollo económico, con altibajos, se extenderá durante una centuria, hasta que se hacen sentir las consecuencias de la crisis mundial del petróleo de 1973.

Hablar de la historia industrial de la ría, por tanto, es referirse fundamentalmente a dos actividades económicas clásicas: la minería y la siderurgia, que, junto con la construcción naval, colonizan las cuencas del Nervión-Ibaizabal y sus afluentes. A su vera, se desarrollan fuertemente el sector metalúrgico y de bienes de equipo y, aunque en menor medida, otros como el químico con la fabricación de explosivos, ácidos y abonos minerales. Otros sectores productivos tuvieron su propio desarrollo, a veces en una localización geográfica más dispersa en el territorio, buscando la cercanía a las materias primas o al agua. Es el caso de las industrias alimentaria, harinera y conservera fundamentalmente, o el de las industrias papelera, textil, de vidrio y cerámica.

En paralelo, bajo la dirección de Evaristo de Churruga, el puerto se abre a la modernidad, permitiendo la navegabilidad en la ría y abrigándose en el Abra. Toda esta actividad se acompaña de un fuerte crecimiento en las infraestructuras de transporte, ferrocarriles principalmente, pero también tranvías, funiculares o carreteras. La «city» bilbaína -que acoge la actividad bancaria, naviera o bursátil- se urbaniza en su ensanche y las márgenes de la ría se siembran de viviendas, obreras en la izquierda y residencias burguesas en la derecha. Se generalizan las infraestructuras de salubridad, aguas o alcantarillado y los equipamientos públicos tales como mercados, mataderos, alhóndigas, etc.



Muelle de Hierro de Portugalete y Puente transbordador Vizcaya. (©Iñaki Zarragoitia, 2017).

Crisis, reconversión industrial, regeneración urbana y patrimonio

Al finalizar la década de 1970, la crisis de la industria pesada se manifiesta con toda su crudeza y donde antes hubo actividad y trabajo llegan los cierres, el paro y las instalaciones abandonadas. Son tiempos duros. Se piensa en la reconversión industrial y en la regeneración urbana y, ante los paisajes desolados que puedan desalentar la inversión, se opta por incentivar las demoliciones. Pocos lo recuerdan hoy, pero el símbolo del renacimiento de la ciudad, el museo Guggenheim, se erige sobre la demolición de una arquitectura industrial de notable calidad: la Compañía de Maderas del arquitecto -y

también alcalde- Gregorio Ibarreche.

Nace también entonces la conciencia sobre la magnitud de la pérdida patrimonial en ciernes. En diciembre de 1982, se celebran en Barakaldo las I Jornadas de Protección y Revalorización del Patrimonio Industrial organizadas por el Gobierno Vasco y la Generalitat de Cataluña. Surge la Asociación de Amigos del Museo de la Técnica de Euskadi y en 1988 se registra la Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública, AVPIOP, su continuadora que, entre 1990 y 1994, realiza el primer inventario de patrimonio industrial del País Vasco, por encargo del Departamento de Cultura del Gobierno.

Han transcurrido ya 35 años desde 1982 pero hoy no está de mas seguir recordando, con palabras de Vicente Esteban Chapapria, que “en los proyectos de reconversión de espacios portuarios, la preservación del patrimonio marítimo y su reutilización no es un tema romántico, sino una cuestión fundamental que permite sentar las bases de un desarrollo que fija paisaje e identidad, historia y conocimiento, cultura y sociedad” y citando a Ana María Rivera Medina, decir que “Además, las diversas transformaciones a las que ha sido sometido el canal y ría de Bilbao por mor de la modernización han sido también la causa de la desaparición de los pocos vestigios que aún quedaban. De ahí que creamos de vital importancia conservar y dar valor a aquellos testimonios materiales que aún se mantienen en pie.”



Puente de Udondo, formado por un arco del Puente de Isabel II) de Bilbao. (Fotografía del autor, 2009).

El patrimonio portuario y los puentes en el Bilbao metropolitano

El puerto histórico tuvo sus muelles en Bilbao. A lo largo del siglo XIX, avanzó la canalización y la construcción de muelles en la ría; el puerto se hace lineal y se desarrolla, sobre todo, en la margen izquierda. La transformación más importante llegaría con la construcción del muelle de hierro de Portugalete (BC) [1], un dique semisumergido obra del ingeniero Evaristo de Churruga director de la Junta de Obras, terminado en 1887, cuya construcción hizo posible la ansiada navegabilidad de la ría. Aunque recientemente alterado, es hoy, en mi opinión, la infraestructura portuaria histórica de mayor valor patrimonial. En 1902 se inauguraba el puerto exterior, obra también de Churruga, al abrigo

del dique de Santurtzi y del contramuelle de Algorta. Ambos, dique y contramuelle, absorbidos por las ampliaciones, sobreviven al resguardo del actual superpuerto y con la antigua bocana marcada por las señales luminosas. Entre Bilbao y el Abra queda un amplio repertorio tipológico de muelles y se conservan también aún muchas de las balizas de señalización en ambas márgenes con sus ópticas francesas y una grúa portuaria en Zorrotza. En Bilbao, se han preservado dos de los pequeños tinglados del siglo XIX proyectados por Churruga. Entre las pérdidas irreparables merece recordarse la del Depósito Franco de Uribitarte en Bilbao, del que tan solo queda un triste resto testimonial perdido entre la intervención de Arata Isozaki.

Los puentes que han cruzado la ría han tenido que preservar la navegabilidad. En la desembocadura del Udondo en Leioa se encuentra, desde 1876, uno de los arcos originales del primer puente de hierro construido en España, el de Isabel II (o Arenal) de Bilbao (1844-1848) que tuvo un tramo central móvil. En Bilbao se mantienen, hoy sin movimiento, los dos puentes Scherzer basculantes construidos en los años treinta del s. XX y en la desembocadura, uniendo Portugalete y Las Arenas (Getxo), el monumental Puente Vizcaya (BC), el primer puente transbordador del mundo, obra del arquitecto Alberto de Palacio y del ingeniero Ferdinand Arnodin, hoy Patrimonio Mundial UNESCO. En la desembocadura del Kadagua, entre Bilbao y Barakaldo, permanece en espera de nuevo uso uno de los puentes ferroviarios de celosía metálica del s. XIX obra de Pablo de Alzola (BC). Posiblemente, uno de los principales valores de la ría y de su actividad portuaria, el de la navegabilidad, sea la pérdida relativa más importante que nos ha dejado la finalización del puente Euskalduna en 1997.



Cargadero de mineral de 1877 de la Orconera Iron Ore en Lutzana-Barakaldo. (© Iñaki Zarragoitia, 2015).

El patrimonio de la industria en el Bilbao metropolitano

Las industrias de antes de la industrialización nos han dejado escasos restos materiales. Debemos destacar la única ferrería que ha llegado hasta nosotros en un relativo buen estado, la de El Pobal en Muskiz, movida por las aguas del río Barbadun, hoy convertida en museo (BC). De finales del siglo XVIII es la panadería de El Pontón (Bilbao), cuyos restos albergan hoy un equipamiento escolar (BC), y en Zorrotza (Bilbao) aún se mantiene en pie una parte de la antigua cordelería del Real Astillero de Zorroza, anterior a 1800 (BC).

La importante actividad minera ha dejado en toda la cuenca minera aledaña a la ría un territorio herido en el que aparecen dispersos aquellos restos de las numerosas

infraestructuras a los que no han llegado la urbanización, la degradación o la depredación. Entre otros, hornos de calcinación, lavaderos de mineral, edificaciones o puentes y túneles de los cinco ferrocarriles que trasladaron el mineral desde las minas hasta los cargaderos de la ría. Los más representativos hoy son el conjunto del poblado de La Arboleda (BC) y la mina de Bodovalle (BC) en Gallarta, junto a la que se asienta el Museo de la Minería.

Ya en la ría, encontramos dos de los numerosos cargaderos de mineral que jalonaron la margen izquierda entre Bilbao y Portugalete; uno de ellos de gran valor patrimonial, único resto de la serie de cinco de madera que levantó en 1877 la Orconera Iron Ore (BC incoado); el otro, una reconstrucción reciente de uno de los erigidos por la sociedad Franco Belga. Y en Pobeña (Muskiz), a mar abierta, las estructuras de piedra del único cargadero de costa, de la compañía de Mac Lennan.



Nave fundacional de 1888 del astillero Rivas-Palmer -con posterioridad Astilleros del

Nervión y La Naval- en Sestao (Fotografía del autor, 2009).

La importante industria siderometalúrgica implantada en la ría ha visto desaparecer poco a poco muchas de las instalaciones de mayor valor patrimonial. Recientemente, se ha demolido en su totalidad la más histórica de ellas, Santa Ana de Bolueta (Bilbao), de la que únicamente queda la presencia testimonial de una chimenea. También una chimenea-hito y el nombre del actual parque mantienen la memoria de la factoría de la S. A. Echevarría en Rekalde (Bilbao), mientras que en la fábrica de esta empresa en Barakaldo, se desmanteló en 2015 una gran parte de la única batería de hornos de cock -o coque- del País Vasco. De la más importante de las factorías siderúrgicas, Altos Hornos de Vizcaya, se han conservado y reutilizado las oficinas y el edificio del Grupo Ilgner, impulsor del tren de laminación, en Barakaldo, y el Horno Alto nº 2 (BC) en Sestao, hoy en proceso de rehabilitación. De la metalúrgica Talleres de Zorroza (Bilbao) (BC) quedan, en estado de abandono, las oficinas y una de las naves; de la Basconia (Basauri) un conjunto de tres naves metálicas y de la Babcock & Wilcox de Galindo (Sestao-Trapagaran) tan solo la estructura de hormigón armado y los muros, tras el reciente saqueo y expolio generalizado de los 40.000 metros cuadrados de las naves fundacionales.



Diques secos del astillero Euskalduna y grúa Carola. A la derecha, fuera de la imagen, se conserva casa de bombeo original con su maquinaria. (Fotografía del autor, 2015).

Del importante sector de la construcción naval se conservan en el antiguo astillero Euskalduna de Bilbao una grúa con nombre propio, la Carola, y los diques secos de 1868 y de 1902, con la casa de bombas de este último, que aloja aún tanto la grúa manual como las valiosas bombas centrífugas Gwynnes originales. El Museo Marítimo Ría de Bilbao custodia algunas embarcaciones con valor patrimonial en el dique antiguo y sobre el de 1902 se anuncian construcciones que podrían acabar con uno de los escasos paisajes urbanos de nuestra memoria industrial. Aguas abajo, en la histórica Naval de Sestao aún en activo, se ha mantenido en pie una de las naves fundacionales de 1888 del primer astillero Rivas-Palmer, única en el País Vasco con estructura de fundición, y el primer dique seco con su compuerta original.

La industria de generación eléctrica ha visto cómo muy recientemente se han demolido las dos últimas centrales, la de Burtzeña, en Barakaldo y la de Santa Ana de Bolueta en Bilbao. Tan solo queda en pie, al borde de la ría, parte del inmueble que albergó una de las primeras centrales eléctricas de Bilbao en Zorrotza, englobado actualmente en las instalaciones de la empresa SADER, y sobre el que pesa amenaza de derribo.

La única nave de madera en el País Vasco y a la vez el resto más importantes de la industria química es la de fosfatos de la antigua factoría de Fesa-Ercros en Lutzana-Barakaldo (BC). Aguas arriba, en Galdakao, se mantiene aún la presencia de Nobel y la importante industria de La Dinamita, con la interesante colonia residencial de la fábrica.



Los Grandes Molinos Vascos, en Zorrotza-Bilbao, en estado de abandono, pese a estar declarados Bien Cultural como monumento. (© Iñaki Zarragoitia, 2015).

Sorprende, quizás, que si hubiéramos de destacar algunas arquitecturas significativas en el frente portuario, estas no pertenecerían a la industria siderometalúrgica sino a la agroalimentaria. Serían las fábricas de harinas de La Ceres (BC) y Molinos Vascos (BC), ambas en Bilbao. La Ceres, de 1900, fue el primer edificio de hormigón armado construido en España, patente Hennebique, y Molinos Vascos, de 1924, fue su sucesora. Aún hay otra fábrica de harinas en Bilbao, alejada de la ría, Harino Panadera (BC), que mantiene su maquinaria de producción. En Deusto (Bilbao), la fábrica de correas de cuero de Muñóz Mendizábal, El Tigre, proyectada en 1940 y rehabilitada hace pocos años para acoger viviendas, se ha convertido en un icono urbano y una muestra ejemplar de reutilización de la arquitectura industrial.

El proceso de industrialización atrajo población. Hubo que construir viviendas y dotarse de equipamientos y servicios urbanos. La ciudad de la industrialización levantó estaciones, mercados, hospitales o nuevos cementerios y se dotó de abastecimientos de agua y saneamiento, servicios de limpieza o bomberos, etc. No hay espacio para hacer una referencia a todo ello, pero dejemos constancia, al menos, de una de las instalaciones más innovadoras y trascendentes: la instalación central de bombeo del saneamiento de 1900 de Bilbao, ubicada en Zorrotzaurre-Elorrieta. Fue el primer saneamiento moderno realizado en España, obra del ingeniero Recaredo de Uhagón, y con él se consiguieron eliminar los vertidos a la ría y se pudo mejorar sensiblemente la salud de la población. El Ayuntamiento ha iniciado recientemente la recuperación de la instalación, con la rehabilitación de la maquinaria de vapor Worthington-Simpson y Tangyes y las bombas centrífugas Gwynnes, para lo que ha contado con la colaboración de AVPIOP.



Maquinaria de vapor de la Casa de bombas de Elorrieta, del saneamiento de Bilbao de 1900, tras su recuperación. (© Santiago Yaniz, 2014).

Por último, una referencia a los dos espacios en los que Bilbao proyecta su futuro: Olabeaga-Zorrotza y Zorrotzaurre, sobre cuyo patrimonio industrial y portuario persisten -pese a la inicial propuesta de la arquitecta Zaha Hadid para este último- numerosas incógnitas. Una nave de Zorrotzaurre, de la antigua empresa Consonni, alberga el patrimonio industrial mueble recogido durante la corta vida del Museo de la Técnica de Euskadi.

Notas

[1] BC: Bien Cultural Calificado o Inventariado, según la Ley de Patrimonio Cultural Vasco 7/1990.

Referencias

Aja, G., et al (2012), *Euskadiko industria ondarea = Patrimonio industrial en el País Vasco (Vol I & II)*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz.

Cárcamo, J. (1988), *El patrimonio industrial de Bizkaia / Bizkaiko industria ondarea*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao.

Cárcamo, J. (2001), "La arquitectura industrial de Bilbao / Industri arkitektura Bilbon / Bilbao's industrial architecture", en *Bilbao. Hiri ikuspegia/ una visión urbana/ an urban vision*. Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro, Delegación en Bizkaia, pp. 153-164.

Cárcamo, J. (2016), "Patrimonio del hierro en Bizkaia: el legado de la industrialización en la arquitectura y la ingeniería" en *Historia del hierro en Bizkaia y su entorno*, Universidad del País Vasco, Bilbao. pp. 363-395.

Esteban, V. (2011), "La restauración en los puertos, vínculo con la ciudad" en *Ingeniería y Territorio* n. 92, pp. 78-85.

Pérez Castroviejo, P. & Villar, J. E. (2009), "Industria y patrimonio en la Ría de Bilbao", en *Il patrimonio industriale marítimo in Italia e Spagna. Strutture e territorio*. Editoriale De Ferrari. Genova.

Serrano Abad, S. (2002), "Paisaje e industria en el Bilbao del despegue (1860-1930)", *Revista de Historia*

Contemporánea, n. 24, pp. 223-244.

Uriarte, I. (2007), "El patrimonio industrial de la ría I, II, III & IV" en *Periódico Bilbao*, n. 212, 213, 215 & 216, Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao.

Villar, J. E. (1998), "El patrimonio industrial en el Bilbao metropolitano", en *Bilbao nora noaz? Reflexiones para un atlas medioambiental del Bilbao Metropolitano*, Editorial Bakeaz, Bilbao, pp. 73-83.

Zabala, A. (2000), "El patrimonio industrial en Bizkaia", en *Ars longa: cuadernos de arte*, no. 9-10, pp. 247-258.

Head Image: El paisaje industrial de la ría en Sestao. Agosto de 1890. (Album Astilleros del Nervión. © Museo Marítimo Ría de Bilbao).