

El patrimonio industrial de la Ría (II)

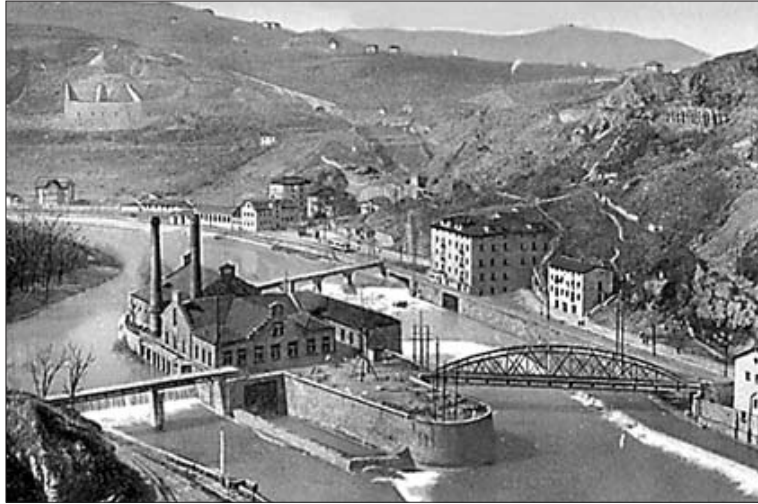
Ñaki Uriarte

EL espacio fluvial metropolitano que podríamos definir genérica, e imprecisamente, como Ría de Bilbao tiene un ámbito mayor que el propiamente navegable que le otorga su condición de ría. Comprende un trazado sinuoso de algo más de 23 kilómetros de longitud, según el eje del cauce, y una anchura variable pero que en esta descripción limitamos a los frentes de ambas orillas y aquellos elementos relacionados o visibles desde su trazado. Puede dividirse en cuatro tramos. El primero, sería doble comprendiendo los cursos de los ríos Ibaizabal y Nerbioi antes de su fusión en Urbi (Basauri). El segundo, desde este punto prosiguiendo por donde llega la influencia de la marea, aunque apenas es navegable, La Peña, hasta San Antón, de 9,6 km. de extensión. El tercero, desde este emblemático punto y de alguna manera origen de muchas referencias, vinculado históricamente a la Ría como puerto fluvial comercial, llegaría hasta la desembocadura del Kadagua; comprendiendo la punta de Zorrotzurre, reunificación en el futuro de las aguas divididas por la futura isla de Deusto, de 7,1 km. Y el cuarto, desde este afluente hasta la entrega con la mar en el Muelle de Hierro. Coincide con el puerto industrial y el emplazamiento de las grandes empresas siderúrgicas, metalúrgicas y navales, de 6,4 km.

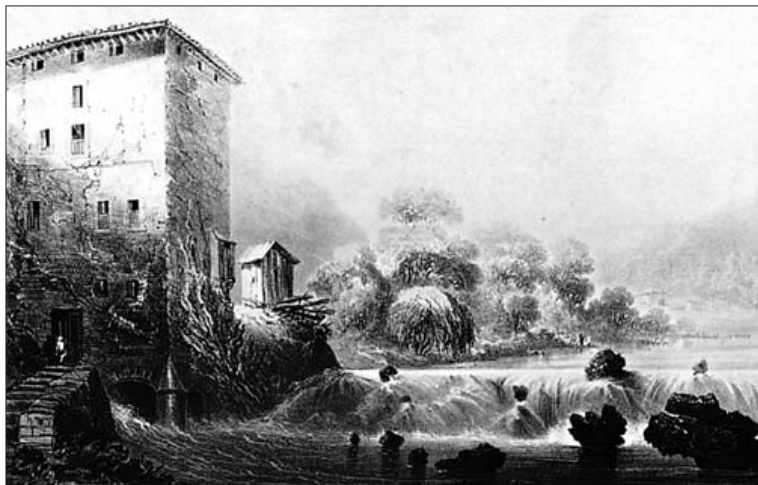
Este territorio es el escenario de la industrialización antes repleto de "catedrales de la industria" y que todavía ofrece un frente fabril contundente, en ocasiones casi continuo, que acapara los orillones, especialmente la izquierda. En este desarrollo secuencial deben reconocerse aquellas fábricas y almacenes que poseen, independiente de una importante historia social y una trascendencia económica vital, notables valores formales y cualidades patrimoniales ofreciendo estampas de enorme atractivo visual como fragmentos de un apoteósico paisaje fluvial industrial. Incluso, recordaremos aquellos recintos desgraciadamente demolidos o en trance de desaparición. En este capítulo consideraremos los dos primeros tramos, es decir hasta San Antón.

Paisaje industrial

Iniciando el recorrido en Plaza Koetxe, Galdakao, el Ibaizabal transcurre entre la carretera general N-634 y la BI-3720 o Txomin Egileor kalea. La primera referencia es Iberplástica, de 1948, proyecto del arquitecto Ricardo de Bastida, lo que evidenciaba una preocupación por aspectos formales de calidad y estética. Posteriormente, en 1968 como consecuencia de un incendio cambió su fisonomía al ser revestida con chapa galvanizada y más recientemente de denominación, Formica. Algo más adelante, pero perteneciente al municipio de Zaratamoa se encuentra la antigua fábrica Pradera Hnos. destacada evolución de un pequeño taller de fundición de cobre creado en 1838. Actualmente Outokumpu Copper Tubes acapara y encajona la orilla izquierda en un tramo



Bilbao. Isla de San Cristóbal. La Peña



Litografía del Molino del Pontón, 1853. Pedro Pérez de Castro

muy angosto limitado por la citada calle con sus dos largos recintos discontinuos, el segundo en el colindante término de Basauri prácticamente debajo del cruce superior de la autopista A-8. A continuación es Firestone Hispania la que ofrece una potentísima triple visión reforzada con sus colores corporativos negro y rojo sobre el blanco de las construcciones. Además, del edificio de oficinas de 1965 que domina el horizonte, con el frente lateral paralelo a la carretera BI-625, (acceso a la autopista), el núcleo inicial de la fábrica de 1933 con sus visibles ingenios productivos hacia el cauce, y especialmente en Gudarrien etorbidea, su impresionante pasillo industrial de 20 metros de ancho con fachadas paralelas continuas de notable altura en el lado izquierdo y 322 metros de longitud, replicada enfrente con otra, la más antigua, de 298 m. y atravesado por dos puentes-cajón internos.

A continuación el Ibaizabal recibe por su izquierda, en Urbi, el Nerbioi que habiendo bordeado el núcleo más urbano de Basauri ha dejado atrás la fábrica Sidenor. En el cauce común, entre la orilla derecha y la carretera N-634 donde

ofrece una original y atractiva fachada quebrada surge Guinea Hermanos, actual GHI proyecto del arquitecto Francisco de Inza y en la otra orilla, enfrente, el antiguo recinto de la Compañía Española de Plásticos SA, Ceplástica, de 1949, obra de Germán Aguirre. Actual Centro de Empresas Basauri, conserva la correcta or-

las que sus enormes dimensiones y elementos estructurales merecen una atención por criterio de reutilización y conservación.

El paso por Etxebarri aportaba hasta hace unos días la magnífica presencia de la fábrica Metalcal, recientemente NorMeltting. Un proyecto de 1955 con la excepcional colaboración de un ingeniero

el "puente nuevo", de 1766, se inicia el término municipal de Bilbao. Ahí, en la margen derecha estaba desde 1841 la Fundación Santa Ana de Bolueta, simbólico hito en la industrialización de Bizkaia para elaborar "los hierros de formas más perfectas e introducir en el reino otras mejoras en estas manufacturas". Un interesante conjunto de grandes y espaciosas naves paralelas tipo basilical con linternón corrido a lo largo de la cubierta y hastiales de madera, desconsideradamente arrasado en mayo de 2005, habiendo dejado testimonialmente una central hidroeléctrica para su reutilización y la consabida y descontextualizada chimenea.

Memoria fabril

En la misma orilla un poco más adelante aparece la Harinera del Pontón, un proyecto de 1794 de Alejo de Miranda, académico de San Fernando. Primer edificio proto-industrial de Bizkaia, un paralelepípedo de 46 x 34 x 17 m. con un desarrollo fabril vertical en cuatro plantas entorno a un patio central de iluminación, de gran sobriedad geométrica, desornamentación y serialidad de los vanos con 107 ventanas. De fábrica de mampostería con cantos de río reforzado con sillería caliza en esquinas y forjados de madera, poseía un aspecto conventual y carcelero. Reutilizado como Ikastola Abusu en 1997 perdió gran parte de su identidad de edificio fabril. Formaba parte de un conjunto harinero municipal que incluía el depósito de grano, un almacén de 1571 destruido por Ferrovial en 1987.

Poco después de la curva que describe el río antes de recibir la influencia de la marea, en La Peña, propiamente Ollargan, existió la pequeña Isla de San Cristóbal, que se comunicaba con las orillas mediante tres pasarelas: una metálica sobre dos esbeltas pilas de sillería desde el paseo de los Caños y las otras, hacia el camino de La Peña; la primera apoyada sobre tres tajamares y la otra con el tablero suspendido de una estructura metálica en forma parabólica.

El abastecimiento de agua a la Villa exigió un nuevo plan realizado en 1879 por el ingeniero Ernesto Hoffmeyer, con dos redes de conducción. Una, de agua potable alimentada por recursos cercanos para beber y cocinar, y otra de agua no potable para usos higiénicos e industriales. Extraída del río mediante una estación de depuración y también para la producción de energía eléctrica con destino al alumbrado público, aprovechando los saltos de agua existentes a cada lado de la isla de San Cristóbal. La instalación estaba contenida en una bellísima edificación industrial de estilo modernista de excelente ejecución con dos altas chimeneas de 25 m. de altura que ocupaba la casi totalidad de la isla. Elevaba el agua mediante bombas hasta el depósito de Miraflores, construido en 1886, junto con un magnífico palacete de oficinas, de estilo neopalladiano, de ladrillo y piedra caliza todo ello según proyecto de Hoffmeyer. La isla fue eliminada por problemas de hidraulicidad y el depósito y anexos incomprensiblemente destruidos para la rutinaria rotonda de Miraflores.

Este territorio, antes repleto de "catedrales de la industria", todavía ofrece un frente fabril contundente

ganización espacial de pabellones y calles internas originales de interés más urbanístico. Consecutivamente, la factoría Fabrelec de 1942, más conocida por el nombre comercial Edesa, con una interesante fachada de muro cortina sobre el río. Prosigue con la importantísima presencia de La Basconia, empresa fundada en 1892, actual Arcelor, que conserva todavía una parte muy destacada de la antigua fábrica compuesta por naves en uso como almacenes de hojalata y otras abandonadas de

Antonio Quesada y el arquitecto Eugenio Aguinaga. Aportaba un lenguaje rotundamente urbano, consciente de su centricidad, pero despreciado por un Ayuntamiento incapaz de comprender la belleza de la arquitectura industrial y favorecer la especulación. Siguiendo el curso fluvial en la margen opuesta la significativa presencia de la gran fábrica construida entre 1956-1959, por La Basconia y actualmente de Arcelor-Mittal. Tras un largo y curvilíneo trazado se llega a Bolueta y apenas pasa bajo