

EL PATRIMONIO INDUSTRIAL EN BIZKAIA

ATINGERU ZABALA URIARTE

EL Patrimonio Industrial en torno al Nervión exige una reflexión previa, particularizadora, que fije, no sólo las dimensiones de un problema, sino también las claves, más o menos generales, de su interpretación.

Así, todos somos conscientes de que en dicho espacio, incluido Bilbao, los testimonios de este tipo de legado histórico, en vías de desaparición si no irremisiblemente perdido, son casi innumerables. Ahora bien, frente a este problema se impone una matización.

La mayor parte de dicho patrimonio industrial tiene en estos momentos poco menos de cien años, pero contadas piezas del mismo superan con algún margen la condición secular. Esto quiere decir que, frente a un pasado largo, y a un futuro que hemos de suponer creativo y abierto, se sitúa un presente —por lo común nuestro presente— relativamente corto pero intenso, tanto en sus frutos como en la ocupación del espacio de las dos riberas del Ibaizabal-Nervión y alguno de sus afluentes.

Esto quiere decir que nuestra vigente sensibilidad por este patrimonio, no es sólo hija de un proceso de reflexión y de asunción de postulados teóricos más o menos extendidos —que sí lo es—, sino también una valoración, hipervaloración, frecuentemente, de lo propio, de lo que hemos vivido; como si el pasado y el futuro no tuvieran más sentido que nuestro tiempo, independientemente de la brevedad del mismo y del hecho de que éste se haya constituido previa la destrucción de una vega como Barakaldo, en unas fechas, no tan remotas, a la que hasta se desposeyó del “desierto” e incluso, en una operación singular, de su Ermita de San Nicolás y de la Parroquia que regía la Anteiglesia de Sestao.

Frente a ello nos quedaban, hasta hace poco, unas márgenes hiperutilizadas, sin espacio prácticamente para ningún nuevo uso, como si no cupiera tiempo para el futuro. De hecho, actitudes teóricas conservacionistas a ultranza no harían sino sentenciar “per insecula seculorum” la imagen que hoy podemos contemplar.

Evidentemente no podemos plantearnos una “restauración” del pasado, una regularización de la ría, con su pasado cinagético; así ciertas imágenes, como la que estos días puede contemplarse de la Santa y Real Casa de Misericordia, sobre un risco, dominando los arena-

les de la ribera, son sólo unos logros transitorios. El pasado es difícil que vuelva, ni siquiera tenemos claves que permitan restauraciones de tal naturaleza, la canalización de las dos riberas es un hecho irreversible.

Pero, si no podemos recuperar aquel tiempo, aquella imagen, si podemos librar espacios para hacer posible el futuro, para dar lugar a que nuevas generaciones escriban su historia, den sentido propio a la gran arteria que es la ría.

Sin embargo de todo ello, no cabe denostar absolutamente del presente, de ese “tiempo histórico” que cubre la cronología 1870-1990; entre otras importantes razones porque está ahí, no puede anularse. Pero es que, además, ha sido un tiempo clave en la historia de Bizkaia, y desde aquí, no sólo en la historia del País Vasco, sino incluso de zonas allende nuestras fronteras.

Esta es una de las principales características de nuestro pasado industrial. Alguien dirá que las comparaciones tienden a descontextualizar, y así es, pero en el caso que nos ocupa, en el que hemos de hacer un esfuerzo para fijar nuestras responsabilidades en materia de conservación del Patrimonio Industrial, estas comparaciones permiten estimar con una cierta aproximación, nuestra responsabilidad frente a los demás, responsabilidad que, por consiguiente, es proporcional al valor que, en términos más o menos universales, tenga nuestro patrimonio industrial.

Desde el punto de vista de nuestro inmediato contexto cultural, el patrimonio industrial de Bizkaia es, sin duda de ninguna clase, el más abundante, significativo y brillante. Esto hay que entenderlo así ya que, en lo que hace a la Comunidad Autónoma o al País Vasco en su globalidad, en ningún lugar se ha dado, tan temprano, con tanta fuerza y diversidad un proceso de industrialización similar. Podría argüirse que hay una tradición industrial en la provincia de Gipuzkoa, pero la misma, es casi un monocultivo y además subsidiaria del proveedor vizcaíno. En cuanto a Araba es conocida su vinculación con la industria alimentaria, y con sectores de menor relieve histórico. En suma, que en lo que a nuestro país afecta, el Patrimonio Industrial de la ría es excepcional.

Pero su valor no es tan corto; desde el punto de vista de la industrialización y atendiendo a las opiniones de

todos los especialistas en cuestión, se convendría en que en la Península hay dos procesos de industrialización relevantes, el catalán y el vasco, pero este último es más plural, menos representativo de un monocultivo industrial, en suma, más rico.

Considerando esta perspectiva, si la legislación, por mor del proceso autonómico no hubiera cambiado, no cabe la menor duda de que el Nervión sería considerado, con mucha ventaja sobre cualquier otro lugar de la geografía del Estado, el Centro de Patrimonio Industrial, por excelencia.

Si todo esto no fuera suficiente, hay un último plano de reflexión que sirve para poner en su justo valor nuestro patrimonio industrial, y éste es el internacional. De hecho, en Europa y América del Norte, el número de ejemplos de procesos intensivos y diversificados de industrialización que pueden presentarse es escaso, no llega a la veintena. En otras palabras, el modelo del Nervión es uno de los casos que, a nivel mundial merece especial atención.

Conviene complementar esta apreciación; al respecto recuérdese que cuando se solicitan ayudas internacionales para los procesos de reconversión se dice hasta la saciedad lo especial y significativa que es la zona. Pues bien, si lo es para recabar la responsabilidad colectiva también es para que asumamos nuestras obligaciones con esa misma colectividad.

Hay pues un valor, que no es cuestión de insistir en él, que merece ser preservado, conservado para que futuras generaciones entiendan estos tiempos singulares.

Hay además, frente a este patrimonio, una reflexión complementaria que, insoslayablemente debemos plantear, la cuestión de su valor social; esto es, su trascendencia del plano material o el histórico, hasta el plano de la conciencia de un tiempo, de unos hombres, en suma de una generación.

Al respecto e inevitablemente, hay que empezar por recordar que no están lejos los tiempos en los que las denominadas clases trabajadoras dieron en considerar los bienes de producción como una parte, a veces la más significativa, del capital. Pero de un tiempo a esta parte está universalmente asumida una interpretación muy otra, aquella que entiende que estos medios de producción constituyen una parte irrenunciable de la fuerza del trabajo, sin la cual ésta no puede alcanzar todo su potencial creativo. Este cambio de actitud permite entender hoy el patrimonio industrial como una reivindicación clave para entender los procesos de formación de las clases obreras, los sindicatos, algunos partidos políticos y no pocos conflictos sociales.

De modo que, y esto hay que asumirlo así, a pesar de que este patrimonio industrial ha destruido un pasado que ya no podremos retomar, y debe, por otra parte, dejar sitio a un futuro creador, no podemos, de ninguna manera, admitir su desaparición integral, pues es, no sólo testimonio del crecimiento de nuestro país y de la formación en parte relevante de su entramado social, sino también símbolo de un tiempo, y símbolo, no sólo hacia dentro, para nosotros mismos, sino también hacia afuera. Tanto más en estos momentos en que nos enfrentamos a unas transformaciones tan profundas que van a hacer difícil a quienes nos sucedan, ver a través de ellas el pasado del que provenimos. Sólo una acción decidida en defensa del patrimonio histórico en general y del industrial en particular, nos garantiza que las cla-

ves de nuestro país en el futuro no se pierdan en el fondo de un pozo insondable, y con ellas, pérdida de personalidad, nuestros descendientes caigan, inevitablemente, en la masificación más estéril que imaginarse pueda.

Por lo tanto y puesto que no queremos, ni debemos, conservarlo todo, es inevitable optar, elegir de entre lo que todavía nos queda, cuáles son los testimonios que hemos de salvar y hacerlo decididamente.

Es duro hacerlo, pero hay que recordar que en estos últimos diez años ha desaparecido Etxebarria, Euskalduna, también la Compañía de Maderas y con ellos otros muchos testimonios ya irrecuperables de esos tiempos gloriosos que dieron pie a Bertol Brech para hablar, siquier fuera como lo hizo, de nuestra Villa.

En este sentido y en este punto de nuestra reflexión conviene señalar con absoluta claridad que no podemos abogar ni por un maximalismo conservacionista ni mucho menos secundar una política oficial que ha dicho por pasiva y por activa que hay que hacer tabla rasa de una industria obsoleta, para recuperar espacios, no sólo para la industria, sino también para la vida urbana, y que hay que hacerlo de forma total y absoluta. Y esta postura es tanto más incomprensible cuanto que olvida olímpicamente que en la inmensa mayoría de los casos no fueron las industrias las que se ubicaron indebidamente en las inmediaciones de las áreas de habitación, cuando lo cierto es que fueron y aún hoy en día son, los espacios urbanos los que se abalanzan sobre las áreas industriales, hostigándolas permanentemente y situándolas de forma inmisericorde —es su sino histórico— en disyuntivas de desplazamiento.

En suma, se aboga por entender que una parte, la mayor ha de ser destruida en la medida en que sea limitadora del desarrollo urbanístico, esté económicamente obsoleta, no resulte históricamente relevante (ni en términos técnicos ni en los sociales) o incluso, no sea prácticamente posible su mantenimiento; pero donde se dice que la "mayor parte", se da también por sentado que los valores simbólicos, por cualquiera de las razones aducidas, han de ser preservados y en la medida en que los mismos aparecen (se nos dan) vinculados a los bienes patrimoniales industriales concretos, éstos han de ser conservados con firmeza, con el concurso no sólo de los poderes públicos, sino también con el de los agentes sociales.

Es evidente que en la supervivencia frente a la picota no reside el auténtico reto; la dificultad estriba en los procesos de rehabilitación, pero antes de adelantar acontecimientos conviene escarmentar en cabeza ajena y recordar la frecuentemente traída a colación experiencia de Rotterdam. Allí se hizo un encomiable esfuerzo por conservar y dar sentido a la máxima parte de patrimonio edificado que disponían en las instalaciones portuarias, pero una vez agotadas las ideas rehabilitadoras, se demolió todo lo demás. Lamentablemente el tiempo, en muy breve plazo, se encargó de evidenciar hasta que punto la decisión había sido precipitada; a poco de tan drástica medida el desarrollo urbano y de las demandas sociales hacía lamentar algunas que otras desapariciones y llevaba a los municipios a construir nuevos edificios públicos.

Entre nosotros y salvando las distancias, en Mungia, sucedió algo semejante. De las dos iglesias parroquiales, símbolo cada una de la jurisdicción de la Villa y la

Anteiglesia, la primera estaba necesitada de una seria restauración, al no haber recursos para acometerla de forma inmediata, decidieron demolerla hasta un metro de altura; recientemente en un plan de remodelación de la plaza se ha planteado liquidar los restos por poco significativos.

En síntesis, no debemos aceptar, al menos no alegremente, las presiones de la urgencia; debemos ser conscientes de que las descontextualizaciones debilitan el valor de los testimonios (Mungia), y que a pesar del hecho de que no tengamos respuesta aquí y ahora, para nuestros problemas, los mismos pueden encontrar solución más adelante (Rotterdam).

Con todo, estos problemas son fundamentalmente de carácter teórico, pero la definición del Patrimonio Industrial se enfrenta además a cuestiones de otra índole.

La primera de ellas es casi paradójica. Si se selecciona una industria, ésta se entiende que es representativa, pero si se da por bueno que toda la industria debe ser productiva y rentable, admitiremos que debe estar sometida a un permanente proceso de transformación y adaptación, en función de la evolución de la tecnología y el mercado; y sin embargo buscamos para seleccionar, para preservar, aquellas instalaciones, tanto sean muebles o inmuebles que menos hayan evolucionado, que sean más representativas de un pasado, es decir, que la contradicción es bastante abultada.

Por otro lado y con la legislación vigente la declaración de una industria en activo como patrimonio es prácticamente imposible, pues supone su absoluta y radical fosilización. Ni que decir tiene que además en algunos casos se plantean auténticos problemas colectivos. Declarar una industria química en un área llamada a dejar de ser industrial para reconvertirse en residencial y obligar a los nuevos usuarios a convivir, con todo lo que ello implica, con una industria química, es un auténtico problema; de hecho significa desahuciar la empresa, es decir generar la máxima agresión a la industria.

Frente a ello conviene recordar que, si se parte de actitudes flexibles; por su propia naturaleza el patrimonio industrial es muy dúctil; esto es, resulta fácilmente reutilizable con una amplia gama de posibilidades, de las que hay abundantes testimonios por todo el mundo.

Partiendo pues de todos estos supuestos, asaz brevemente expuestos, proponemos una respuesta al problema del Patrimonio Industrial, respuesta que intenta aglutinar los restos provenientes del inmenso legado inmueble, y los no menos trascendentes del patrimonio mueble.

* * *

Las reflexiones sobre Patrimonio Industrial van, por lo común, acompañadas de análisis sobre la protoindustrialización y la obra pública.

Lo primero amplía en el tiempo el ámbito del patrimonio industrial, si bien suscita no pocos problemas teóricos sobre la naturaleza de la proto-industria, no obstante en la reflexión sobre el tema que nos hemos planteado, se ha optado por un criterio netamente historicista, incluyendo como tales desde antiguos (del siglo XVIII) molinos de viento, soluciones coyunturales a un problema estructural, hasta una frustrada fábrica de papel. Evidentemente el debate podría ser muy amplio.

El propio concepto de industria en el Antiguo Régimen, e incluso más allá, suscita serias dudas. Por hacer referencia sólo a cuestiones que afectan a estas líneas, en pleno siglo XIX, cuando el Corregidor hizo un informe sobre las industrias del país, no cita ni un solo astillero, y haberlos los había, pero para él, no eran industrias.

Asumiendo que incorporemos al pasado nuestro concepto de industria, más difícil resulta aplicar el de obra pública y por lo tanto ciertas sutiles fronteras se vuelven aún más imprecisas de lo que son en sí mismas. Parece que podemos dar por bueno que con anterioridad a la Ilustración (y aún esto con limitaciones) no hay una obra pública generalizada; pero esto lo decimos a reserva de puentes, arcos, etc... Ahora bien, desde nuestro punto de vista queda, como mínimo, la duda sobre la naturaleza de los puertos, pues son obra pública, pero al tiempo aparecen como un cierto equipamiento industrial, no sólo pesquero.

Si el límite de la protoindustrialización con la contemporaneidad no es nítido, su frontera con la etnografía aún lo es menos, el caso más típico son los molinos. No creo que hay aun acuerdo suficiente para su interpretación, sea como etnográfico o como protoindustria, tanto menos cuando frente a los eólicos, los hidráulicos además en muchos casos han dado paso a pequeñas centrales hidroeléctricas que en la mayoría de los casos rozan la condición de industriales, y si no son claramente protoindustriales.

Por otra parte, que decir de las canteras, algunas de ellas en explotación desde la Edad Media hasta nuestros días, o de las tejas, unas comunales, pequeñas, ciertamente etnográficas, como las caleras y otras más industriales.

En resumen, se tiende a poner del lado de la etnografía a los molinos, las herrerías, las serrerías y se decantan, en lo que hace al País Vasco por la protoindustrialización, ferrerías, tejas, puertos, astilleros, cordeleñas y fábricas de velamen, escabecherías, canteras, curtiderías y fábricas de papel, etc.

Queda en esta reflexión un amplio espacio, el de las fábricas de armas, lejos de los modelos gigantescos como Eugui y Orbaiceta o Liérganes y La Cavada, más cerca de las herrerías fabricantes de hachas, espadas, etc., que luego evolucionarán hacia la producción de escopetas...

Algo semejante sucede con la obra pública, construcción que experimenta un auge notable con el desarrollo de la administración en el siglo XIX pero que siempre plantea problemas teóricos. Así, por ejemplo, es obvio el carácter monumental del Hospital de Basurto y sin embargo no figura en los consiguientes inventarios, cuando sí lo hace, por ejemplo, el Centro de Desinfecciones; las claves esclarecedoras de estos matices aún hoy se discuten en los Congresos, de modo que no viene al caso incidir en ellas.

Pero algunas contradicciones son ineludibles. Desde un punto de vista técnico el concepto de obra pública es claro, y así pueden entenderse, puertos, carreteras, etc. pero no edificios, siquiera sean éstos de tipo equipamental, de modo que se excluyen laboratorios medioambientales, hospitales, almacenes, etc. Pero lo que es más, también se excluyen ciertas construcciones públicas que tienen un carácter más clásico, Ayuntamientos, Diputaciones, Teatros, etc.

En parte, lo que se pretende es diferenciar entre el concepto de infraestructuras y el de equipamientos, y en éstos, entre los que son propios de una sociedad avanzada, de la sociedad de servicios que nace en el XIX y los generales.

Así, en la lista que sigue, se han excluido mercados, tanto el gran mercado racionalista de La Ribera como los más pequeños y modernistas de San Mamés y Castaños, El Hospital de Basurto o la Santa y Real Casa de la Misericordia, así como algunos cines y otros equipamientos; por el contrario se han incorporado la mayoría de las infraestructuras (con excepción de los propios muelles de la ría).

Pero, con todo, algunos de los elementos seleccionados pueden ser considerados como equipamientos, en especial la Alhóndiga Municipal, el edificio de la Aduana, el Centro de Desafeciones o el Depósito Franco, en particular, sin embargo se han incorporado porque, si hay algo que puede separarlos de otras formas de equipamiento es su acusada vinculación al sector privado. Con todo es evidente que se trata de una frontera muy sutil, que quizás transitemos con fallos.

A estas alturas de nuestras reflexiones, no parece que puedan establecerse con facilidad categorías rígidas. Lo cierto es que sólo cabe una visión global del patrimonio, pero la difusión del mismo implica condiciones de clasificación difíciles de afrontar y resolver.

Por lo tanto, se propone una reflexión –listado que contemple, con las limitaciones señaladas– los tres planos de la cuestión.

Queda subyaciendo un postrero problema, el que se deriva por un lado de una reflexión y decisión puntual y por otro de las reutilizaciones o garantías de supervivencia.

Frente a patrimonios más consolidados, el Patrimonio Industrial se afronta globalmente, en un momento muy corto y en una coyuntura de crisis y en ese contexto, no sólo hay que apostar por lo que ha de sobrevivir, sino que además han de formularse propuestas, o cuanto menos, márgenes de rehúso que luego el tiempo puede encargarse de desmentir.

El tiempo el gran aliado en materia de definición de patrimonio, pues él se encarga de decantar los valores que han de consolidarse, falta en este caso, en el que hemos de decidir en un proceso brevísimo. Téngase en cuenta que prácticamente desde la crisis industrial de fines de los setenta, en estos veinte años, nos movemos en dos coordenadas de reflexión: lo que se hunde irremisiblemente y desaparece porque no llegamos a tiempo, o no podemos salvarlo, y lo que día a día, mermando ostensiblemente, vamos considerando como irrenunciable.

Lo grave es pues que las “listas” hay que hacerlas partiendo de cero, pero presionados en su fin, tanto como en su principio. La crisis industrial y en el País Vasco, las secuelas de unas lluvias torrenciales que fueron allá por el 83, realmente devastadoras, emplazan toda una reflexión a fechas inmediatas. El tejido industrial está sometido a un aceleradísimo proceso de sustitución, de modo que las decisiones, a poder ser acertadas, pero con el riesgo de que no lo sean, han de tomarse de forma inmediata.

Por otro lado estas propuestas, en tanto en cuanto tengan que ser razonables, lo han de ser por partida doble, por un lado “necesarias” y por otro “posibles”.

Supuesto, a partir de lo dicho más arriba, lo primero, la condición de posibilidad nos enfrenta con el dilema de Rotterdam, pero aún superado éste, es decir, aún asumiendo que ha de conservarse más de lo que hoy necesitamos, las propias condiciones actuales son muy cambiantes.

En la mayor parte de los casos son necesarias inversiones considerables que sólo pueden plantearse a un cierto plazo, pero es que, además, por otra parte, desde una sola atalaya por lúcida y plural que ésta sea, no pueden vislumbrarse todas las demandas y todas las potencialidades de una sociedad. Un ejemplo basta, en 1990 no se sabía que se podía hacer con el Molino del Pontón, una ruina irrenunciable, hoy es una Ikastola y esto no es algo que se pudiera predecir, porque es un centro privado...

Por contra en 1994 se pensaba que una empresa privada iba a rehabilitar molinos vascos, hoy es una incógnita, y no son los únicos casos.

* * *

En la zona de la ría un listado básico contempla 33 unidades, alguna de ellas plural, como pueden ser los parques mineros o Altos Hornos de Vizcaya.

De estos 33 elementos son claramente infraestructuras 9, vinculadas en su mayoría al ferrocarril (5) aunque algunas de ellas con un marcado carácter minero. Se trata de la Estación de Atxuri y la Robla, así como la terminal que fue en su día del ferrocarril minero de Triano; siguiendo con el ferrocarril se propone el trazado e instalaciones (túneles, playa de vías, etc.) del minero de Galdames, así como el puente para ferrocarriles diseñado por Alzola; un puente de hierro en la misma línea que el de Deusto pero éste de modelo Cantilever o el de Portugalete, trasbordador; estructuras metálicas que se complementan con el muelle de hierro que se erigió a fines del XVI a la izquierda de la desembocadura del Nervión, para controlar su barra. El grupo se completa con la bombeadora de saneamiento y sus silos de Elorrieta.

El grupo de equipamiento supone cuatro elementos, los cuatro hoy con un marcado carácter urbano, dos de ellos claramente vinculados al puerto, al comercio y al devenir económico de Bizkaia: La Aduana y el Depósito Franco y los otros dos uno la Alhóndiga y el otro el Centro de Desafeciones.

Unos 20 elementos son netamente privados y recogen hasta seis áreas distintas de la actividad industrial, molinera, naval, siderúrgica, mecánica, química y minera, incluso, si lo vemos en origen, también el energético.

El sector harinero es con diferencia el más representado, pero no por sí mismo, al menos no en todos los casos. Por un lado el Molino del Pontón es casi un edificio Neoclásico, de hecho podría figurar en relaciones de protoindustrialización por la fecha de la construcción, por otro la Ceres es relevante por ser el primer edificio que utiliza en toda España una técnica de construcción como es la hennebique ciertamente significativa; pero además hay que contar con Harino Panadera, por sus instalaciones y con Molinos Vascos por su tipología como edificio, tipología que puede encontrarse idéntica incluso en lo decorativo, hasta en el Puerto Madero de Buenos Aires.

En el sector naval hay que contar con los ya cerrados astilleros de Euskalduna y los todavía en activo de la Naval; en la siderurgia Santa Ana de Bolueta, la pionera, Altos Hornos y Lutzana; en el mecánico Babcock & Wilcox, Talleres de Zorroza y el edificio urbano destinado a Talleres de Muñoz Mendizábal; en el sector químico, Explosivos Río Tinto, Industrias Químicas Canarias (antes Central Térmica) y los almacenes de azufre de Ecos, para cerrar con el sector minero que agrupa por un lado los cargaderos de mineral de la Ría, el cargadero de Cobarón, el poblado de La Arboleda y el parque minero de Muskiz, equipamientos a completarse con el musco minero.

Toda esta lista se completa con unas viviendas obreras de Sestao las llamadas de la Galana.

Esta lista goza de amplio consenso pero inevitablemente en ella hay renunciadas que no todos los espíritus están prestos a aceptar, las más evidentes llegan de la zona de Zorrozaure en la ribera derecha del Nervión, donde el planeamiento urbanístico en curso proyecta unas actuaciones importantes y donde están hoy instaladas "Toldos Goyoaga", "Artiach" y "La Colomina Industrial". Otros tratarían de incrementar las listas de infraestructuras con el puente del Ayuntamiento y la Estación de Ferrocarril de la Canilla, pero del tipo del primero es el de Deusto y la Canilla no es tipológicamente significativa como lo son Atxuri o La Robla.

Con todo no son cuestiones que se puedan "ventilar" con tanta facilidad. Pero es mucho más discutible la cuestión aún no estudiada de las viviendas obreras, viviendas baratas de la postrera industrialización, materia sobre la que se ha trabajado ya suficientemente pero sobre la que faltan criterios de adscripción: Patrimonio Industrial, Patrimonio Edificado... (sic).

* * *

Explosivos Río Tinto. Situada en la parte alta del Nervión, en Gadakao, esta empresa desarrolló un asentamiento completo de fábrica, iglesia, almacenes y viviendas que magníficamente conservadas en parte sustancial resultan un ejemplo singular. Evidentemente no se trata de declararlo todo, entre otras cosas porque algunos de los pabellones de almacén, precisamente quizás los más antiguos, están situados junto a la autovía, en una zona de acceso casi imposible para el visitante y además de difícil, por no decir imposible mantenimiento a corto plazo, cuestión tanto más influyen cuanto que, en talleres de Zorroza se conservan pabellones semejantes, de la misma época, más grandes, en mejor estado y con mayores posibilidades de uso.

Así se propone mantener el núcleo central de la fábrica, núcleo que además posee un factor de integración, no sólo estilístico, sino también ambiental en el conjunto de jardines que lo enmarcan.

Santa Ana de Bolueta. El caso de esta empresa es especialmente relevante; siendo como fue una de las pioneras, su proceso interno de supervivencia le ha llevado a destruir casi todo lo originario, poco queda de aquella industria primitiva que, sin embargo debemos recordar.

En este sentido, como sea que urbanísticamente el suelo está siendo recalificado y por otra parte la proximidad agresiva del Nervión así lo recomienda, la em-

presa va a mudarse; de la original quedan las antiguas oficinas, muy cambiadas y que debieran restaurarse, la capilla reutilizada como almacén, los quicios y pilas-tras de la puerta de acceso y el jardín privado de los dueños. Probablemente todo ello puede salvarse en la nueva ordenación del lugar, junto con una hermosa escultura alegórica ligeramente posterior a la época fundacional de 1865.

Molino del Pontón. Aunque de un sector distinto a Santa Ana, el harinero y por lo tanto menos relevante desde el punto de vista de la industrialización, el Molino del Pontón fue la primera industria del Nervión pues fue construido a fines del XVIII según proyecto de Alejo de Miranda.

Del conjunto original formado por una leñera, granero, molino y panadería, sólo queda este último, lo que es una suerte pues era el elemento más significativo por su volumen y la rotundidad de sus formas, con enormes proporciones, 11 vanos de fachada principal y dos plantas de altura, más una especie de sótano y un inmenso camarote; con numerosas ventanas, ordenadas rigurosamente según un código neoclásico a cuyo estilo se adscribe claramente y por su magnífica ubicación sobre la ría, justo enfrente del populoso barrio de la Peña.

Hasta hace poco era una simple ruina, de la que sólo se conservaban, y cada vez peor, las paredes, hoy es una Ikastola, que se alberga en el interior de los muros, sin tocarlos e incluso aprovechando un tercio del volumen, con las paredes como límites, para patio interior. El efecto y la valoración del patrimonio industrial en los niños es magnífica.

Estación de Atxuri. Es una de las estaciones significativas de Bilbao, obra del insigne arquitecto Smith, que ya fue hace diez años objeto de una monografía científica y de una restauración bastante cuidadosa. Hoy se puede considerar, en muchos sentidos, un inmueble público ejemplar (en la medida en que su mantenimiento sea eficaz).

Tiene por otra parte la "suerte" de que el metro, incluso en sus desarrollos futuros no prevé desafectarla, de modo que, como poco, a muy largo plazo no es previsible que se susciten dudas sobre su continuidad y subsistencia. Si tal sucediere está fuera de toda duda que en un edificio a conservar, no sólo por lo que afecta a su autor, sino porque es un símbolo, compendio de muchas de las estaciones de Bizkaia, sin él, muchas otras tendrían que conservarse; con Atxuri, caben intervenciones más osadas, pues el referente está intacto.

La Ceres. La Fábrica de Harinas la Ceres de Bilbao "tiene la potencialidad de ser en el País Vasco el primer edificio construido íntegramente en hormigón armado, sistema Hennebique. En la elección de esta nueva técnica Toribio Ugalde, su promotor, hizo de esta fábrica un laboratorio de ensayo cuyo éxito sirvió para asumir un sistema constructivo que ha sido por excelencia, el del siglo XX".

Perdida su función original fue dedicada a actividades industriales varias, y, con el tiempo le fueron incorporando toda clase de añadidos. Hoy hay ya por parte de la propiedad un proyecto de rehabilitación que, por un lado propone derribar todos los añadidos, recupe-

rando la cubierta metálica original, pero que, por otro, no puede ni soñar con volver a ser un edificio de molinos; su futuro probablemente, estando como está en el centro de Bilbao, es de vivienda. De todas formas es algo que se resolverá de forma inmediata y, en todo caso, con recursos privados.

Estación de la Concordia. El Ingeniero Valentin Gorbetia ejecutó el proyecto de estación, inspirada en las primeras estaciones inglesas, con un andén sobre viaducto que acoge un vestíbulo de estructura metálica redoblada, debajo de las vías. A este proyecto se le añade una fachada diseñada por Severino de Achucarro, con un carácter sumamente personal, que hoy constituye un referente en esta zona dinámica de Bilbao.

Se trata de una arquitectura imprescindible en la imagen de la ciudad. A tal punto esto es así que ya Stirling y Wilford, en el proyecto de Intermodal consideraban que la estación, abocada a su desaparición como tal, por razón del desvío de la línea, no podía ser demolida y proponían, entre otras cosas, su conversión en Museo de Historia de la Ciudad.

Al margen de la oportunidad de tal propuesta conviene señalar el hecho de que arquitectos auténticamente rupturistas como los citados, consideraran ya como de conservación obligada la Estación de Santander.

Es obvio que en el futuro se ha de suscitar el problema de su reconversión, pero sea cual fuere ésta, deberá hacerse no sólo en el máximo respeto de la fachada, sino también en un escrupuloso tratamiento del hall. Partiendo de ello es muy probable que tan pronto como FEVE cambie el trazado de la línea y llegue a la Estación del Norte, se planteen su rehúso y éste sea en el del 700 Aniversario de la Fundación de la Villa de Bilbao, el museo que proponían los arquitectos británicos.

La Aduana. El edificio de la Aduana es uno de los primeros grandes edificios de oficinas que se construyeron en Bilbao, después vendrán los grandes bancos, las navieras, etc.

Pero no es ese su único valor, situada al principio de la zona de Abando Ibarra, con la nueva configuración de la imagen izquierda su valor como referente se acrecienta y lo cierto es que, por encima de todo, la Aduana es un símbolo del puerto de Bilbao a partir de la Revolución Industrial.

Cuando se produce la supresión definitiva (por entonces) del Régimen foral, el Estado traslada las Aduanas del interior y las instala en la costa, suprimiendo así las de Orduña y Balmaseda, para poner una en el Nervión, en concreto, en Bilbao.

La primera sede de esta oficina gubernamental, fue el viejo edificio de San Nicolás, donde después estuvo la estación de ferrocarril y donde hoy se alcanzan instalaciones de transportes.

De allí, como consecuencia del propio desarrollo del puerto, de la mano del proceso de expansión económica, la aduana, por insuficiente, se acercó al puerto, y así construyeron el inmueble que acoge su actual emplazamiento.

El edificio, arquitectónicamente singular, es válido, no sólo por su condición formal, sino sobre todo porque es, en muchos sentidos, el símbolo de un siglo;

porque hay que tener en cuenta que hoy mismo las aduanas están dejando de tener la relevante función que no hace tanto tiempo venían desarrollando.

En resumen que nos encontramos ante el mejor símbolo de la vida comercial de Bilbao en el siglo de su despegue económico e industrial, y nos encontramos ante una obra pública que, como vinculada al puerto y sus equipamientos suele ser considerada en casi todos los inventarios que se hacen de este tipo como, Patrimonio Industrial.

Por lo demás la virtualidad del edificio para múltiples usos no impone ninguna dificultad especial para su mantenimiento; de hecho cualquier solución que garantice su supervivencia es suficiente, sin que sea imprescindible su carácter de edificio de equipamiento.

El Depósito Franco. Se trata de otro de los grandes inmuebles, de siempre difícil encaje, que parece haber sido ya colectivamente asumido y también incluido en las claves de conservación por parte de los poderes públicos, en concreto del Ayuntamiento de Bilbao.

Es cierto que su rehabilitación como centro comercial —al fin y a la postre una función no muy lejana de la originaria— supuso aceptar su práctico vaciado total (a excepción de los patios centrales) pero en este caso las estructuras internas carecían de significación. Por otra parte el proyecto aprobado y hoy suspendido, pero no desechado, aportaba una modificación sustancial de la cubierta, entendiéndola la misma, como la del Teatro Arriaga para ser vista, con lo que de aportación supone tal planteamiento.

En suma, salvo que aventuras inaceptables como la propuesta de Argentaria tuerzan la actual situación, no parece cuestión de debate la subsistencia de este edificio que, junto con la Aduana de Uribitarte darán prestancia a la primera parte del paseo de la margen izquierda, antes de llegar hasta el Guggenheim.

Con todo y si la solución al problema generado pasa irremisiblemente por incrementar el volumen edificado, más allá del actualmente autorizado, podría permitirse, en la línea de intervenciones anteriores en Bilbao, como la casa Pradera, o las Escuelas de Indautxu y que, en suma identificarían el edificio resultante con construcciones de época semejante y aspecto sensiblemente igual a los de Chicago, Boston, etc.

La Alhóndiga de Bilbao. Respecto de este inmenso inmueble hay que hacer dos consideraciones previas:

Por un lado el valor propio del edificio, suficientemente discutido en los últimos tiempos, respecto del cual cabe hacer una reflexión casi paradigmática. Hace tiempo cuando se incendió la Alhóndiga, ya los bilbaínos de entonces consideraron importante restaurarla, esto es, dos generaciones, una la construyó y otra la rehizo, en un esfuerzo histórico que no podemos echar en saco roto.

En segundo plano, cumple a este edificio una significación histórica poco común. Siendo Dña. Pilar Careaga Alcaldesa de la villa, se convirtió en todo un símbolo de la lucha ciudadana contra las venalidades de la dictadura; más recientemente se ha renovado este carácter al ser centro de discordia entre un alcalde populista, sin fundamentos científicos, e impulsado por posicionamientos amateurs, y grupos ciudadanos teóricamente más hondamente cualificados.

Es obvio que en el futuro tendrá que replantearse el devenir de un lugar tan importante, pero siendo posible casi cualquier uso, lo que parece indudable es que tal uso deberá ser compatible con la supervivencia de prácticamente todas sus fachadas y la inmensa mayoría de las columnas de su interior. Hoy se plantea su posible conservación como Museo de la Técnica y la Ciencia de Euskadi.

Harino Panadera. El negocio harinero en Bilbao es un negocio de muy honda tradición, y su mejor testimonio puede observarse en las ruinas, río arriba del Molino del Pontón y de la Ceres, ya vistas.

La fábrica que comentamos, en su conjunto y como consecuencia de su evolución histórica, ha perdido notablemente su carácter simbólico y su valor tipológico, sin embargo de ello, aún conserva un elemento sumamente singular que sería imperdonable permitir que desapareciera. Nos referimos concretamente al edificio central de molinos.

Se trata de una estructura cúbica de varias plantas que tiene adosados a su exterior varios silos. En el interior, a unas cabeceras que albergan escaleras, montacargas y unos espaciosos hales de distribución, siguen unas plantas ocupadas por las estructuras de madera de fines del XIX, principios del XX, que iban moliendo progresivamente el grano, hasta llegar a la granulación exigida por cada tipo de harina.

La maquinaria, los sistemas de transmisión, todo, incluso las herramientas auxiliares se encuentran "in situ" y en un magnífico estado. Eso sí, polvo y harina, no falta por ninguna parte.

La situación actual de la fábrica es sumamente interesante pues, superada sus crisis económicas, se encuentra diseñando su estrategia de relanzamiento a medio plazo, estrategia que pasa por aprovechar la capacidad urbanística del solar que ocupa, solar vinculado a toda la remodelación de la zona de Amézola, para derribando las instalaciones, marcharse a las afueras de Bilbao.

Puestas así las cosas, el aprovechamiento máximo que urbanísticamente se les daba implicaba la cesión pública de un amplio espacio-plaza en el centro del solar, precisamente donde están los molinos.

En consecuencia, se les ha dicho que dejen el edificio donde está, incluido uno de los silos metálicos anejos y que urbanísticamente la plaza se desarrolle en torno a él. El edificio en cuestión sería entregado al Ayuntamiento de Bilbao, quien podría habilitarlo como un equipamiento para el barrio.

No se trata de hacer un Museo, se trataría más bien de albergar en él una Biblioteca Juvenil, o un centro mixto biblioteca-centro de video-informática, de tal forma que los usuarios del servicio fueran los mejores visitantes y propagandistas de una instalación de bajo costo de mantenimiento y muy gráfica.

Centro de Desinfección. Es un testimonio de un tipo de arquitectura propio de una época, que se encuentra en este momento en una delicada situación de retroceso. Téngase en cuenta que la desaparición del notabilísimo edificio de Ibarretxe, para la Compañía de Maderas y también de las oficinas de Euskalduna del edificio central de la Cervecería del Norte o del Depósito de Agua de Miraflores, deja a este tipo de testimo-

nios en una situación de mínimos inadmisibles. Téngase también en cuenta que se trata de todo un símbolo formal del que Bilbao como zona industrial, tenía hasta hace muy poco algunas de las muestras más notables, y hoy corre el riesgo de quedarse sin ninguna.

Es más, cuando se consideró que, ante lo inevitable de la desaparición de la Compañía de Maderas, algo quedara en su misma tipología, y ese algo era importante, se barajaba precisamente entre otros el Centro de Desinfección, de modo que su supervivencia es casi la supervivencia de un estilo, eso sí, en su vertiente de arquitectura pública.

Cualquiera puede señalar algunos otros inmuebles de la misma época, quizás con características similares, pero con un carácter más urbano, menos industrial, téngase en cuenta que este inmueble junto con el Almacén de Materiales Inflamables, la Alhóndiga, la Estación de Elorrieta, etc. representan, además de lo que valen tipológicamente, el punto de partida de una sociedad moderna. Su conservación es vital para entender el paso de un ayuntamiento pequeño y tradicional, por más que muy pujante, a una ciudad moderna.

Hoy por hoy el ayuntamiento ha rehabilitado, restaurado y modernizado el Centro de forma encomiable, respetando su distribución interior, conservando algunos de los elementos muebles antiguos de su función (auténticas piezas de museo) y conservando su estructura y fachadas; por otra parte no parece que se encuentre en una situación que pueda hacerle interesante al ayuntamiento su desvinculación, ya que en la misma zona, en Garellano y en el depósito de inflamables, tiene el municipio varios equipamientos importantes.

Pero, por si no hubiere suficiente con todo ello, hay que decir que el Centro es prácticamente imprescindible.

Puente de Deusto. Hace ahora 60 años o poco más, se proyectó y construyó un puente móvil basculante, a la imagen de algunos puentes Norteamericanos de la época, puente que por su tipología, estructura de hierro, maquinaria e integración en la historia de Bilbao y de la Ría tiene una muy notable significación.

En origen, no sólo sirvió para certificar y dar carácter a la expansión anexión de Deusto-Bilbao, sino también para mantener activo el tráfico marítimo de Bilbao.

Hoy cuando la navegabilidad del río no es imprescindible el puente cumple la función de mantener la comunicación Deusto y Abando. En este sentido su mantenimiento está garantizado y tanto más si, como sucede periódicamente, se abren las hojas, para regodeo de todos los lugareños dispuestos a madrugar un fin de semana.

Talleres Muñoz Mendizábal. En la ribera de Deusto, cerca de donde los viandantes han de desembocar desde el nuevo puente se halla el más emblemático edificio industrial-urbano de Bizkaia, y no sólo por la cultura que le corona, sino porque representa el más acabado ejemplo de enmascaramiento, técnica que caracterizó una época, procedimiento que oculta en este caso unas típicas plantas industriales de una excepcional capacidad de carga.

No hay, en este momento, una propuesta concreta de rehúso para este inmueble pero su ductilidad es tal que

no cabe suponer que en el centro del tejido urbano haya ninguna dificultad para mantenerlo, tanto si prosigue en su función industrial, como si quiere transformarse en un equipamiento (Hotel, etc.) o simplemente en viviendas.

En cualquier caso el estado de conservación del edificio, a reservas de su acusada suciedad, no es preocupante.

Euskalduna, diques y bombas. La desaparición, en medio del silencio general y de una cierta complacencia de los poderes públicos, de la totalidad de los pabellones de Euskalduna, incluidas las oficinas, es, junto con lo acaecido en Etxebarria (independientemente de que el final tuviera que ser el que ha resultado) uno de los episodios más lamentables en materia de patrimonio histórico de los últimos años.

Con todo nos encontramos con que los diques, al no ser susceptibles de desmontaje, y siendo la parte más antigua de la instalación, pues uno de ellos es de 1866, cuando el resto de la fábrica no se inaugura hasta 1900, se han salvado de la destrucción y con ello podemos congratularnos de que el testimonio que probablemente podía reclamar la condición de más vetusto en el proceso de industrialización de Bilbao, sobrevive. En este sentido hay que recordar que fue el Ayuntamiento de Bilbao quien tuvo la iniciativa de comprar, y preservar con ello las puertas del dique; así como la más antigua de las grúas de la empresa, hoy trasladada a aquella zona de las instalaciones, la Carola.

Junto con los diques y quizás porque estaban inundadas desde hacía años, también se salvaron de la destrucción las importantísimas bombas, complementarias de las de Elorrieta, que servían a los diques.

Este conjunto de instalaciones ha sido objeto de distintas especulaciones, pero hoy ya aparecen definitivamente salvadas. Por un lado el próximo puente, así como el Palacio de la Música y Congresos, lo soslayan y desde el punto de vista urbanístico se prevé todo el área como cultural-recreativa.

Por lo que hace a los diques con reiterada insistencia se ha propuesto la ubicación en ellos de algunos navíos, con fines diversos, desde la Asociación de Capitanes de la Marina Mercante, un Hotel flotante cerca del Palacio de Congresos y un Museo Naval.

Ahora bien, el vaciado del agua de la sala de bombas, su restauración protección y apertura al visitante no pueden retrasarse más allá del 99, en el que se piensa inaugurar el Palacio.

En este sentido se acaba de aprobar un proyecto que contempla la total recuperación de la zona, incluso restaurando el edificio contenedor de las bombas y dando a toda la zona un acabado de muelle-puerto, para posibilitar el acceso del público a los diques y a los navíos que en ellos se instalen.

Bombeadora de Elorrieta. Resulta difícil encontrar en nuestro entorno una amenaza de despropósito más notable que el que supone el frágil hilo del que pende, en apariencia, la subsistencia de este notabilísimo centro.

Hace ya mucho tiempo que la estación bombeadora, su maquinaria, su jardín de plantas olorosas, su chimenea de expansión y sus grandes silos eran considerados no sólo como la más notable obra de Uhagón, sino un

signo de primera magnitud en nuestro patrimonio industrial.

A tanto llega la importancia de este lugar que hasta la maquinaria auxiliar de reparaciones es considerada pieza de museo; y si no, véase el torno de hierro dulce, una auténtica pieza de la historia de la técnica, varias veces expuesta.

Pero si esto puede decirse así en términos genéricos, las bombas han sido frecuentemente visitadas y están consideradas como ejemplares rarísimos, de los que no abundan ni en Inglaterra, país en el que las instalaciones de esta naturaleza tuvieron una notable difusión.

Con respecto a esta instalación hace años se hizo una primera propuesta de convertirla en el Museo del Agua, pero posteriormente se desechó parcialmente el proyecto. A la estación le han afectado desde entonces y muy sensiblemente las obras del metro, ya que, como consecuencia de las mismas, por un lado, se demolió la chimenea que camuflaba el punto de expansión del sistema, y por otro, el trazado propio del túnel del metropolitano destruyó parte de los silos; todo ello sin olvidar que, convertido el jardín en práctica base de operaciones, las abundantes especies olorosas fueron o arrancadas o gravemente agredidas. Con el nuevo trazado de la calle, el conjunto queda deprimido, y en suma, todo ello se encuentra hoy en día en una situación calamitosa que, para más oprobio es frecuentemente objeto de actos vandálicos e incluso saqueos.

Hay que señalar que esta situación repetidamente denunciada es absolutamente vergonzosa, si bien de difícil solución, dado que no se dan en este momento las condiciones de intervención que pudieran salvar esta joya.

En los últimos tiempos el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, en la previsión de la asunción de competencias en materias hidráulicas consideró la oportunidad de ubicar el Centro de Gestión del Agua en un edificio de nueva creación en el solar de Elorrieta; se encargó el proyecto al arquitecto Salinas, con el bien entendido de que debía de hacerse el máximo esfuerzo por conservar la estación y la mayor parte de los silos, para con ese equipamiento dar cuerpo a una política de puertas abiertas.

En el día de la fecha parece que el proyecto está paralizado, y consecuentemente el conjunto está en permanente riesgo no sólo de deterioro natural, sino, y especialmente, de depredación. Reiteradas veces se han denunciado actos vandálicos que, como consecuencia de la escasa vigilancia, suponen grados graves de destrucción.

De hecho tras el último atentado, en este momento, se está restaurando, en parte, el edificio y las máquinas que fueron burdamente saqueadas. Esperemos que del gasto que esta restauración supone, se derive, no sólo una concienciación, sino también un proyecto de rehabilitación.

Puente de Alzola. La conservación de los puentes de ferrocarril, en la medida en que queden obsoletos, es un reto especialmente difícil y buen testimonio de ello, en el propio País Vasco, es el puente de Ormaiztegi. Pero, por otro lado la mayoría de estos puentes, en especial los que son una estructura de hierro, tienen, según la época de realización, un notable interés desde el punto de vista tecnológico.

Así, en este caso, abogamos por la defensa de un pequeño puente que puede ser todo un emblema y que además fue diseñado por Alzola, y ya en su día, cuando se construyó, fue objeto de una publicación internacional (francesa) que valoraba sus características y peculiaridades.

Hoy sin uso para el ferrocarril, la Renfe lo ha donado y sirve como paso peatonal entre los dos márgenes del Cadagua, con lo que su supervivencia también está garantizada.

Industrial Químicas Canarias. Situada en Zorrotza, ocupando los pabellones de la que fuera Eléctrica del Nervión, fundada en 1894, esta empresa se ve hoy como unos pabellones de chapa, pero bajo ellos aún se encuentran las instalaciones de una de las pocas fábricas tipo "catedral" del País Vasco, fenómeno que, si no fuera más que por ello justificaría más que sobradamente su inclusión en esta lista.

Se trata de uno de los casos más problemáticos. Por un lado la fábrica está en activo y declararla sería un problema, pero por otro el futuro de esta instalación industrial tampoco está garantizado.

Por otra parte no hay, de momento, propuestas alternativas para este inmueble, aunque caben pocas dudas sobre su factibilidad, sobre todo habida cuenta de su privilegiado emplazamiento.

Molinos Vascos. "A escasos metros aguas abajo la impresionante silueta de Molinos Vascos (Federico Ugalde 1924) uno de los edificios más emblemáticos del Patrimonio Industrial vizcaino". Asentado donde antaño se ubicara el Real Astillero de Zorrotza de alguno de cuyos pabellones aún quedan amplios testimonios adscritos al patrimonio protoindustrial.

La instalación está ahora fuera de uso y hace tiempo que se están barajando alternativas, pero mientras el suelo en que se asienta siga definido como industrial, las alternativas son duras.

La propiedad ha barajado la hipótesis de, conservándolo a ultranza, reconvertirlo en oficinas. En otros lugares del mundo instalaciones semejantes han sido rehabilitadas como lofts habitables.

Talleres de Zorrotza. Es una empresa fundada hacia 1898, nacida con apoyo de capital inglés y construida en aquella época con criterios en la arquitectura de dicho país.

Tiene, además de esta peculiaridad y la de algunos de sus más antiguos pabellones, tipológicamente paradigmáticos, la singularidad de incorporar la vivienda del propietario al conjunto, en una simbiosis de lo que ya, desaparecidos otros casos, no quedan testimonios.

Su situación es muy especial, ubicada en la punta misma de Zorrotza, sobre los dos ríos, es todo un símbolo, pero su futuro es una incógnita, la empresa de construcciones vinculada al sector naval, está en consecuencia en una tesitura permanentemente crítica, y por otra parte su reconversión es algo que nadie —que se sepa— se ha planteado.

Algunas de sus instalaciones están bien conservadas, la vivienda y el pabellón principal, pero los pabellones industriales más antiguos necesitan una intervención.

Almacén de Fosfatos. Más conocidos como los pabellones de Ercros, se trata de unos pabellones con una notabilísima estructura de madera que ya fue considerada en su origen como un tanto excepcional; de hecho la que decían que semejante, existía en Extremadura, parece que ya no cuenta, y de ésta sus propios usuarios, los trabajadores la llamaban "la catedral".

Esta notable estructura es especialmente singular porque, independientemente de que fuera la solución técnica adecuada a los usos previstos, supone la última aplicación importante de las técnicas constructivas tradicionales en madera, hecha cuando el hormigón se estaba utilizando ya en otros pabellones y en construcciones de habitación.

Pero, además de esta peculiaridad técnica, hay que considerar, por un lado la monumentalidad de cada uno de los componentes de esta estructura, y por otro, la singularidad que implica su casi exagerada reiteración.

Estos pabellones conocieron no hace mucho los avatares de la lluvia, del viento y de los ocho, dos se derrumbaron, así como los cierres laterales, al tiempo que una parte importante de sus cubiertas fue desmantelada.

Hoy las cubiertas han sido restauradas, en un proceso de recuperación para usos industriales que, con todo, dada la magnitud de la instalación será para la propiedad privada innecesariamente largo y costoso.

Es importante, en este proceso, que aunque no está contemplada la reciente declaración de Bien de Interés Cultural, se recupere su interesante fachada industrial entre Manchesticriana y Modernista.

Pabellón de Lutxana. Entre las instalaciones hace tiempo desafectadas de Altos Hornos, hay que contar con unos pabellones en Lutxana que durante años, en medio de unas instalaciones deportivas, han servido de almacén para los materiales del futuro Museo de la Técnica.

Entre tanto el pabellón ha sido magníficamente restaurado y hoy es un perfecto ejemplo de una de las tipologías de edificios de fábrica que durante más largo tiempo estuvo vigente.

De forma inmediata parece que su función como almacén va a terminar y en estos momentos se plantea reacondicionarlo como pabellón polideportivo que sirva para ampliar el equipamiento del entorno en que se encuentra ubicado.

Cargaderos de Mineral. De resultas de la actividad de la ría, los cargaderos de mineral abundaron, instalados todo a lo largo de su imagen izquierda. Hoy, por muy diversas razones de las más de 20 que antaño funcionaban no quedan sino 2, el de la Orconera y el de la Franco Belga, dos magníficos testimonios de este tipo de instalaciones.

Lo cierto es que aparentemente carecen de uso alternativo, pero también es verdad que no suponen ningún problema de mantenimiento salvo, lógicamente el mero coste de hacer que subsistan. En este sentido hay que señalar que se encuentran en un estado lamentable.

Previsiblemente mientras la ría siga degradada es difícil que se restauren, pero recuperado el Nervión su restauración es casi segura.

Altos Hornos de Vizcaya. Se ha dicho por activa y por pasiva que Altos Hornos es el mayor ejemplo de siderurgia del sur de Europa, pero también hay que recordar que en otro terreno de magnitudes, la empresa en cuestión fue el más importante factor de integración y aglutinación de la población vizcaína durante una importante parte de su historia reciente.

AHV es el símbolo más evidente de la integración como vascos de una importante parte de la actual población, en tanto en cuanto la misma se constituye de emigrantes de otras partes de la geografía española.

Desde esta perspectiva menospreciar el carácter monumental de Altos Hornos, y en el mismo plano simbólico, significa cuestionar la historicidad de la aportación de todas estas personas.

Visto así, el carácter subjetivo, del valor monumental de Altos Hornos, como hito histórico en nuestro país es incuestionable, pero es que además, y por lo dicho en el punto primero, también tiene un valor objetivo.

Frente a lo que acontece con la inmensa mayoría de nuestros monumentos, que carecen de un valor artístico cultural objetivo internacional, ya que puestos en cualquier otro lugar, si no tuvieran sus componentes históricas, pasarían desapercibidos, Altos Hornos de Vizcaya, como algún otro inmueble industrial, son en sí mismo valores objetivos internacionales.

De esta manera en estos vestigios industriales se suman las razones del valor objetivo y las del valor subjetivo.

Atentar contra ello es en términos de historia tan grave como atentar contra cualquier otro de nuestros símbolos históricos, y en términos objetivos tanto como atentar contra cualquiera de los grandes palacios que podamos recordar en el arte europeo.

Si estamos dispuestos a desviar carreteras para salvar monumentos de hace más de cien años, y de relativos valores objetivos y subjetivos, cuanto más hemos de desviar nuestras actuaciones para salvar valores históricos y monumentales universalmente reconocibles.

La cuestión no estriba en justificar la supervivencia de lo que de ninguna manera puede desaparecer si queremos seguir conservando nuestros símbolos aglutinantes como pueblo, de cara al siglo XXI, y en cumplir con nuestras responsabilidades con respecto al Patrimonio objetivo europeo, sino en buscar la solución menos gravosa que permita asentar los nuevos equipamientos en dicho lugar.

El problema no está en Altos Hornos, pues no hay argumento que permita atentar contra ellos, sino en el desarrollo que deba tener la acería compacta, y este es su problema, porque un dato inamovible es la supervivencia de los propios hornos.

Estamos haciendo colectivamente importantes esfuerzos para transformar nuestro tejido productivo; el sector turístico aparece en este sentido como uno de aquellos en los cuales podemos alcanzar mayores cotas de crecimiento sobre todo si comparamos con la participación del mismo en otras sociedades europeas semejantes a la nuestra.

Altos Hornos de Vizcaya y con ello todo nuestro patrimonio cultural configuran una realidad que según todos los datos que obran en la actualidad, ha de ser en el futuro factores de dinamización económica. Resulta difícil entender que cuando se están haciendo importan-

tes inversiones para dinamizar nuestra economía de futuro se proceda a la descapitalización de uno de nuestros valores monumentales más relevantes.

El turismo cultural está demostrado que no sólo es el sector turístico que mayor crecimiento está experimentando en la actualidad, sino también aquél que aporta más recursos proporcionalmente y que por otra parte más contribuye a la imagen internacional de un país. La Europa del Sur ofrece un turismo de sol, la Europa del Norte se recuerda por su turismo cultural.

Desde nuestro punto de vista es innegable que internacionalmente sería un baldón permitir el desmantelamiento de los hornos. De hecho ya son muchas las críticas profesionales que se escuchan por el grado de destrucción al que se han llegado, piénsese que en la misma fecha en que se vendían los restos de nuestra más emblemática industria a los indios, en Alemania se preservaba toda una fábrica como instrumento de dinamización cultural.

Cuando se señala que se han destruido elementos importantes, se quiere indicar, al tiempo, que aquello que en estos momentos subsiste tiene carácter de irrenunciable. De hecho las posiciones de quienes luchan por preservar Altos Hornos están tomadas no desde una actitud de satisfacción conservación, sino desde la desesperación de lo inevitable. Destruir estos últimos bastiones de aquella ingente industria resultaría, desde este punto de vista, no sólo catastrófico sino dañino espiritualmente. Significaría atentar contra nuestra memoria colectiva, el atentado contra nuestro patrimonio ya ha sido hecho. Lo que se solicita es no llegar al límite de la agresión, a la mera desaparición.

A partir de esto se exige el mantenimiento de tres unidades o zonas de los antiguos Altos Hornos; por un lado los edificios centrales y por otro el Grupo Igner y los hornos gemelos.

En lo que a las oficinas hace, notable trabajo de Smith, no hay problemas para su supervivencia y su conservación de momento está garantizada.

Más compleja es la cuestión siguiente.

El Grupo Igner. "Templo griego de la diosa industria, que alojaba una subestación eléctrica al servicio de los desaparecidos trenes de laminación" magnífico inmueble construido hacia 1926. Hoy parece que se ha salvado de la picota y que se mantendrá en medio de todo un plan de regeneración, el Plan Urban.

Su uso, según un proyecto recientemente presentado, que intenta conservar al máximo su interior, será por albergar una empresa de promoción de ideas industriales, empresa semipública que mantendrá las instalaciones abiertas a todos los que deseen contemplarlas.

El debate ha gravitado sobre los Altos Hornos, ya que tanto los gemelos, construidos en 1958 y 59 como el María Ángeles el último y más moderno de todos, se encuentran ubicados en terrenos claves para la miniera que en estos momentos va, poco a poco, sustituyendo a la empresa que antes se asentaba en los terrenos de Sestao.

En los momentos en que esto se escribe parece definitivamente aceptada la salvación, no del María Ángeles, sino como mínimo de uno de los gemelos, aunque el debate y el interés por salvar los dos, no está cerrado.

Evidentemente no se piensa en preservar sólo los hornos, sino que se habla y negocia en torno a ellos y a

su equipamiento básicos, inmediatos; se habla de unos 2.000 metros cuadrados.

Con todo aún hay muchas cuestiones pendientes de resolución y no es la menor de ellas, el costo de mantenimiento y la asunción de esta responsabilidad.

La Naval. Junto con Euskalduna, la Naval ha sido el símbolo de la construcción Naval de la Ría en el siglo XX, sus instalaciones inauguradas a fines del XIX (1888) han conocido un notable desarrollo de cuya mano las instalaciones originales han ido desapareciendo paulatinamente.

No obstante ello, en este caso, como en otros lo importante es la memoria de la existencia de tan importante industria. Hoy funciona y quizás lo haga por muchos años, pero tenemos, y además legítimamente, nuestras dudas.

Para garantizar esa memoria es por lo que se plantea la supervivencia de lo único antiguo que queda, el dique seco n.º 1, aunque más amplio que en origen, sus cohesionaciones de cierre, probablemente los más antiguos de España y la caseta del guarda donde se conserva el archivo.

Babco-Wilcox. Esta empresa emblemática en los procesos sociales vizcaínos durante la dictadura, es en sí misma un símbolo del movimiento obrero, y como tal símbolo no cabe preservar en ella alguna maquinaria o algún pabellón industrial; la imagen de los obreros en huelga en pleno franquismo va anexa a la imagen de las puertas de la fábrica y el edificio de oficinas, dique que junto con la playa de vías frenaba la ingente avalancha de trabajadores que escupían los pabellones construidos a principios de siglo.

En consecuencia se propone el catálogo de la puerta de acceso, edificio de oficinas, que aún hoy lo es, y que sería susceptible de cualquier uso, y la playa de vías que hoy hace funciones de parking.

La Galana. Las viviendas obreras son, como los edificios de las empresas una parte importante de las mismas, al menos en aquellos casos en que las industrias los construyeron como una extensión de sí mismas.

De este tipo de edificaciones abundaban, pero derribada hace poco la Casa de Goma de Barakaldo, la Galana es el último testimonio y por lo tanto es irrenunciable.

Se trata de una edificación notable que, no obstante su clara vinculación industrial recoge de la arquitectura rural preexistente casi todos los elementos constitutivos, es pues, como todas las de su tipo, además, un signo del proceso de adaptación de la primera mano de obra rural al mundo industrial.

Su destino, lógicamente es seguir siendo vivienda y así lo contempla el planeamiento en Sestao. Otra cosa es que se pueda mantener toda su estructura interna. Probablemente sólo pueda sobrevivir alguna compartimentación que sirva de testimonio.

La Arboleda. El poblado minero de la Arboleda "retiene fielmente la atmósfera que envolvió el despique de la industria minera en el umbral del XX". Se trata de un entorno especial, paisaje resultante del abandono de una minería a cielo abierto, que alberga un po-

blado que aún hoy guarda testimonios de sus distintos niveles de ocupación y de sus sucesivas fases de consolidación.

Junto a las casas de madera, prácticamente en origen barracones, aunque algo transformados hoy en día, de las que se conservan unas 10, casas de pisos exentos, con balconadas semejantes, con menor tamaño a La Galana, con los aseos comunes en el pasillo, de las que hay unas 13 y luego las viviendas adosadas, de las que hay cuatro conjuntos.

Pero la Arboleda es además, con un hospital, la plaza mitinera con su kiosco, el asilo, que hacía funciones de casa cuna, la casa cuartel de la Guardia Civil y los cines. Todo ello complementado con el funicular de La Reineta, una de sus claves populares de comunicación con el exterior del mundo minero.

Este conjunto, declarado tiempo atrás, consolidado ya, está hoy en día inmerso en un proceso de rehabilitación que pasa entre otras cosas por potenciar su capacidad turística y de ocio, tanto en los lagos artificiales como en el desarrollo de un dinámico campo de golf.

Puente Colgante de Portugalete. A estas alturas escribir unas pocas líneas reivindicando el carácter monumental de este puente, símbolo de una época, su tecnología, y de un puerto, resulta ocioso.

Más exactamente denominado el Puente de Vizcaya, desarrollado según un proyecto conjunto de Alberto Palacios y François Anodin, sus dos altas torres que sujetan a 45 metros de altura una plataforma que salva los 160 metros que separan ambas orillas, son hoy el emblema de la Revolución Industrial en Bizkaia, condición que se deriva no sólo de su estructura de hierro, sino también de su primitiva tracción al vapor y de su situación como pórtico de entrada a la ría.

Por suerte aún hoy esta obra de ingeniería, el primer puente transbordador del mundo, como el que hay contados ejemplares, sigue en activo y con buenas expectativas de futuro. De modo que no hay que sufrir por su supervivencia.

Muelle de Hierro. Compartiendo el mismo soporte industrial este muelle es también un signo de la tecnología de una época, símbolo que se desarrolló para encauzar la desembocadura de la ría del Nervión, según un proyecto de Churruga que puso fin a siglos de problemas en la barra de la ría.

El muelle es así el que hace posible el puerto fluvial del XIX y principios del XX, de hecho su concurso es clave hasta la construcción del puerto exterior, de modo que es una pieza fundamental que pasó los fundamentos del despegue industrial de Bizkaia, a través de su puerto principal.

Al presente su función como encauzador del curso fluvial y regularizador del acceso a la ría ha dejado de tener sentido, pues el puerto exterior primero y luego el superpuerto lo han hecho casi innecesario, pero por contra su utilización como paseo y elemento lúdico —se ve lleno de pescadores ahora que con el plan de saneamiento se ha recuperado la ría— parece garantizar su supervivencia y su conocimiento por parte de la sociedad.

El parque minero. De la variedad de espacios mineros disponibles, hay que reconocer que la mayoría se encuentran sometidos a una fuerte presión por los usos

alternativos del suelo, ahora bien, en Muskiz, como en algunos otros, cabe la posibilidad de preservar un espacio minero bien definido que además está urbanísticamente calificado como cultural. Se trata de la zona de las minas José y Lorenzana, esta última datada en 1866 y en activo hasta 1790.

El parque minero consta no sólo de la bocamina de entrada, con unas galerías practicables y su bocamina de salida, sino también de tres hornos de calcinación cada uno de una época distinta, uno de los cuales ya está restaurado, la máquina de lavado (Troll) y la estación de tracción de plano inclinado que debería trasladarse desde Gallarta hasta allí, junto con la torre de la cinta continua que hay en el monte de Güeñes.

A todo ello tendría que añadirse el cargadero de mineral, la pequeña subestación de tren y la línea férrea hasta la misma estación.

Viviendas de Triano. El caso más notable de ferrocarril en Bizkaia fue el de Triano, un ferrocarril minero de actividad pública en pleno siglo XIX, cuando en todo el entorno los ferrocarriles eran privados.

Pero no un ferrocarril del Estado, sino de la Diputación de Bizkaia, ferrocarril concebido como un negocio que permitía incrementar con los beneficios que generaba la capacidad económica de la Institución.

Hoy, desaparecido hace mucho aquel emblemático ferrocarril, no queda de todo él más que su estación de origen, aunque eso sí, transformada no físicamente, pero sí en usos, en unas viviendas obreras.

En este sentido no hay lugar para actuaciones drásticas. Salvo que se prevea su recuperación en equipamientos, pero lo que es ineludible es adecuarlas, señalizarlas, y en la medida de lo posible recuperar la playa de vías y los andenes, desmontando para ello los pequeños huertos que, irregularmente han roturado los actuales ocupantes.

El Ferrocarril Minero de Gallarta a Galdames. La estructura ferroviaria de Bizkaia fue considerada en su tiempo como una de las más densas del mundo, destacando en ella un programa complejo de necesidades, traducido a una amplia panoplia de soluciones. Entre los primeros hay que contar con la importancia que para el Patrimonio Industrial revisten los ferrocarriles mineros.

En este sentido se plantea la declaración como Bien de Interés Cultural el Ferrocarril Minero de Gallarta, partiendo para tal declaración de la Estación del ferrocarril de Triano y luego a lo largo del trazado del de Gallarta incluir en la declaración un barrio minero, la estación flotante, los andenes de carga de mineral y una vista panorámica sobre el parque minero de Muskiz, así como los túneles y la estación terminal con sus dependencias anexas.

No se trata de una resolución complicada, entre otras razones porque las vías han sido levantadas ya, y la playa convertida en un paseo que, en este momento, hay ya en marcha un proyecto de convertirlo en Bidegorri (paseo de bicicletas), circunstancia que, exceptuando su continuidad como línea férrea ya imposible, es la mejor que se puede desear.

Cargadero de Cobarón. Este impresionante cargadero, construido en 1882, con su estructura de piedra que arranca desde los acantilados de la costa, es el único cargadero fuera de la ría, a mar abierto, lo que le confiere un valor muy especial.

Además el cargadero sirve como referencia a esta área minera, distinta de la tradicional de los montes de Triano y sirve también como apoyatura de todo un plan de conservación de la naturaleza que se está desarrollando por aquella zona.

Preservado éste quedarían así tres cargaderos de mineral fijos, y los que de carbón, móviles, procedentes de Altos Hornos, se salven.