

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 escalear 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 Desaficciones 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 Desaficciones.

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 renunciaciones 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 Zoroza 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.