


La prolongación del AZ1 en el puerto de Bilbao

Ampliación AZ1

El penúltimo peldaño



El Consejo de Ministros del 2 de marzo ha autorizado la contratación de las obras de prolongación del Muelle AZ1, por un importe de 28,8 millones de euros y un plazo de ejecución de 18 meses. Esta obra consiste en la prolongación de 231 metros de línea de atraque y la generación de superficies portuarias, aumentando en casi 50.000 m² la superficie disponible en el mismo.

■ *Texto: Carlos Alzaga, director de la Autoridad Portuaria de Bilbao
Imágenes: AP Bilbao*

Ampliación del Puerto de Bilbao, con la ampliación del muelle AZ1 señalado

Es una obra clásica

de construcción de muelles en zonas portuarias abrigadas, en la que se deberán construir y fondear 6 cajones de 17 metros de manga y -esta es la medida que más llamará la atención- 24 metros de puntal, obteniéndose calados nominales de 21 metros.

Este proyecto es, como se dice en el título del artículo, el penúltimo peldaño para acabar con la ampliación del Puerto de Bilbao, que comenzó hace más de 25 años.

Más superficie, más calado

Antes de explicar el por qué y cómo se inició esa ampliación, quisiera mostrar la fotografía de nuestro Puerto hace 25 años. Hasta los años 80-90, Bilbao era un puerto que se desarrollaba en dos zonas. La primera, la más clásica, iba desde el centro de Bilbao hasta Santurtzi, aprovechando las márgenes de la ría, especialmente en Abando-Ibarra, Canal de Deusto, Zorroza y, en la parte de desembocadura de la ría, al abrigo del dique de Santurtzi, cuya construcción se remontaba a la primera década del siglo XX. Adosados a este dique se situaban una serie de muelles que recogían una abigarrada serie de usos entremezclados, ya que se unían cargas bastante incompatibles entre sí, como eran graneles sólidos y líquidos, mercancía general, vehículos y hasta pasajeros del ferri que unía Bilbao con Southampton, con el recordado "Patricia".

Muy alejado de esta zona, hacia el Norte, se encontraba el dique de Punta Lucero. Este dique -construido y reforzado a caballo



Muelles en el Abra exterior en 1986.

entre las décadas 70 y 80- constituyó una obra maestra de la ingeniería portuaria, ya que se diseñó para poder cobijar a los barcos más grandes del mundo de la época, como eran los grandes petroleros. Estos enormes buques, ya casi en desuso, supusieron la manera de contrarrestar los sucesivos cierres del Canal de Suez, que obligaban a los petroleros a dar la vuelta al cabo

de Buena Esperanza para llegar desde su origen, en el golfo Pérsico, hasta Europa. El tamaño de estos buques era tal, que solo unos pocos puertos en Europa podían albergar a barcos de entre 25 y 30 metros de calado, con cerca de 500.000 TM de peso muerto, y Bilbao se convirtió en uno de esos puertos. Los calados disponibles en el extremo norte del Abra, alcanzaban en su máxi-

Vista del Puerto de Bilbao en el Abra exterior en 1991



mo, en el morro del dique, los 35 metros. No debemos olvidar que esta obra fue producto de la colaboración público-privada, ya que a la construcción de este impresionante dique la acompañó la construcción de la refinería de Petronor, situada a poca distancia del Puerto, en el término municipal de Muskiz.

La distancia entre el dique de Santurtzi y el dique de Punta Lucero era de unos 5 kilómetros y no había nada más que agua, además de algunas pequeñas zonas de baño y el pequeño puerto pesquero de Zierbena. Es decir, nos encontrábamos con una superficie de unas ¡1.000 hectáreas!, cuya dificultad máxima eran los grandes calados medios

El grado de ocupación de los muelles es hoy de un 87%, lo que supone, en términos logísticos, estar al límite de su capacidad.

que encarecen -aun hoy en día- cualquier obra que se haga, ya que hay que hacer rellenos desde la cota -23 (de media), hasta la cota +7 (cota de los muelles). Por tanto, por cada metro cuadrado de superficie de muelles, había que emplear 30 metros cúbicos de relleno. Ello sin contar con los taludes propios de un

dique de abrigo necesario para proteger las posibles dársenas y cuya volumetría, como sabemos, varía con el cuadrado del calado. Es decir, una obra faraónica, desde el punto de vista técnico y económico.

Los gestores del Puerto en aquel momento lo vieron, más que

Muelles portuarios en el centro de Bilbao (1980)



como una amenaza, como una oportunidad. La oportunidad de disponer de una zona virgen en la que diseñar un puerto de nueva planta, con gran superficie disponible y grandes calados. De ahí el acierto de tener esa perspectiva a largo plazo de vi-

sualizar el Puerto de Bilbao como uno de los puertos de referencia del Cantábrico.

Salida hacia el mar

Ahora se cumplen, efectivamente, más de 25 años desde que varias instituciones tomaron la

decisión -más que estratégica, diría yo- de salir desde el centro de Bilbao, donde se encontraba situada parte de la actividad portuaria, hacia el Abra exterior. La visión de las personas que tomaron esa decisión no puede más que calificarse de brillante,

El Museo Guggenheim se levanta en terrenos antiguamente portuarios.



ya que el beneficio de todas las partes es más que evidente.

En aquellos momentos la situación era más que crítica para todas las partes. Por una parte, una crisis económica de gran calado que obligó a una gran

reconversión industrial que afectó sobremanera a las empresas situadas en las márgenes de la ría. Por otro, una capital, Bilbao, inmersa también en ese proceso de cambio desde una ciudad industrial a una ciudad de servicios, que comenzaba a ver

la planificación urbana sostenible como una oportunidad de regeneración urbana y social. La ría, que hasta esas fechas había sido, en todos los sentidos, el patio trasero de la ciudad, se convirtió en una oportunidad, en parte principal de esa regeneración. Pasó, de este modo, a ser eje vertebrador del crecimiento urbano.



Era evidente que, a efectos de la ciudad, las instalaciones portuarias ocupaban un espacio físico deseable para el desarrollo y, a su vez, la actividad ahí mantenida era motivo de interferencias de todo tipo. Por ejemplo, la zona de muelles de Abando-Ibarra era zona de gran actividad comercial (¡cómo olvidar el tráfico de plátanos de Canarias que gestionaba Naviera Pinillos!), con la consiguiente generación de ruidos, humos, tráfico ferroviario, tránsito de camiones, etc. Más aún, con la navegación de barcos por la ría que, además de lo complejo que resultaba pilotar y remolcar barcos tan aguas arriba, obligaba al cierre intermitente del paso entre el centro de Bilbao y Deusto, al tener que levantar las hojas del puente de Deusto, con las consecuencias negativas que tenía para el tráfico rodado de vehículos.

Paralelamente, el Puerto necesitaba, producto de su crecimiento, más espacios en tierra para gestionar mercancías, más metros de línea de atraque y mayores calados que los que podían ofrecer los muelles de Abando-Ibarra, e incluso los muelles del canal de Deusto o Zorroza.

Se estaban, en definitiva, juntando dos elementos que concurrían en una única solución: el



Zona de Abandoibarra hoy, con detalle del Museo Guggenheim y torre Iberdrola.

Puerto debía abandonar Bilbao y mirar aguas abajo hacia el Abra exterior.

Dos problemas, una solución

Nos encontramos, entonces, con una doble problemática como decíamos. La ciudad quiere crecer y desarrollarse, empezando a mirar a la ría como fachada de la propia ciudad, allí donde se encuentran las instalaciones portuarias. El puerto, por su lado, quiere crecer, aislándose del efecto de corsé que es tener una ciudad alrededor, necesitando más espacios y más calados. El encuentro de ambos problemas solo ofrecía una solución: el puerto abandonaría el centro de la ciudad y construiría un nuevo puerto en el Abra, poniendo a disposición de la ciudad los grandes espacios urbanos del centro de Bilbao.

No fue un camino sencillo, pero cuando se vislumbra un objeti-

vo común y positivo, el acuerdo fue inevitable. En una actuación conjunta de múltiples administraciones de todo tipo y color político, desde el Gobierno Central, Gobierno Vasco, Diputación Foral de Bizkaia, ayuntamientos y Autoridad Portuaria de Bilbao (entonces Puerto Autónomo de Bilbao) -seguramente con pocos o ningún precedente-, se toma la decisión estratégica de dar ese salto cualitativo y cuantitativo. De ese acuerdo nació la sociedad Bilbao Ría 2000, un ejemplo para muchas ciudades tanto de España como de otras partes del mundo. El Puerto construiría el que se denominó entonces Superpuerto y la villa de Bilbao desarrollaría la ciudad del futuro que es hoy de la mano de Bilbao Ría 2000.

Evidentemente, hubo una gran dificultad, que fue el tema económico. Debemos tener en cuenta que el Puerto cedió

GRATUITAMENTE los terrenos a la sociedad Bilbao Ría 2000, en vez de capitalizarlos y utilizar las plusvalías para financiar las nuevas obras. Ello supondría un esfuerzo económico aún mayor, pero como se suele decir, permítanme la broma, ¡qué es eso para uno de Bilbao!

Hay varias maneras de afrontar el tema seriamente. En más de un puerto hemos visto inversiones millonarias casi de un solo golpe, esperando llenar las dársenas con el tiempo, a veces, como el cuento de la lechera. En cambio, la solución planteada en Bilbao fue una mucho más al estilo de Euskadi: gasto lo que tengo y para lo que necesito en cada momento. Se partió de un macro proyecto en el que se diseñaba cómo iba a quedar la ampliación del Abra al final (la foto final) y se construiría paso a paso, acudiendo a los ingresos generados por la propia activi-

dad portuaria y a endeudamiento del propio Puerto, además de algunas subvenciones europeas. El puerto se construiría, por tanto, por fases, en función de que las fases anteriores se fueran llenando de usuarios y que, con esos nuevos ingresos generados, se construirían los nuevos muelles.

Un proyecto, muchas fases, y siempre acompañando a la demanda

Como es lógico, uno de los primeros proyectos fue el del dique de Zierbena. La lámina de agua es tan grande en esa zona y las aguas tan profundas, que el dique de Punta Lucero no es protección suficiente para abrigar todas las aguas del Abra y era necesario construir un nuevo dique de abrigo interior. Lo denominamos AZs (Ampliación Zierbena). Para que nos hagamos idea de las dimensiones de este dique, decir que tiene una longitud -en tres alineaciones- de más de 3 kilómetros, con calados que llegan a la -25 y bloques de protección de 85 TM de peso unitario. Por tanto, puede decirse que ya este dique era una gran obra portuaria de abrigo, al abrigo de otro dique



Muelles de la ampliación y primera fase del Espigón central (2020).

Los graneles sólidos tienen una clara tendencia al alza, exigiendo mayores superficies y potenciales nuevas implantaciones.

aún mayor (dique de Punta Lucero). ¿Somos, o no somos del centro de Bilbao?

A continuación, se abordó la primera terminal de contenedores pura del Puerto de Bilbao, situada en los muelles A1 y A2 de la ampliación. Sucesivamente, los muelles adosados al dique

de Zierbena, denominados AZ1, AZ2 y AZ3 y el A3. Más recientemente se ha construido la fase 1 del espigón Central, un gran muelle, que cuando esté completado en sus dos fases, alcanzará las 60 hectáreas de nuevo suelo portuario disponible y otros 2 km de muelles atracables con calado nominal de la -21.

Terminal de contenedores en terrenos ganados al mar.





Zona industrial del Puerto en nueva superficie.

Abra exterior con toda la ampliación, año 2021.



Las diferentes fases ejecutadas hasta la fecha suponen una inversión pública cercana a los 1.000 millones de euros. Todo ello ejecutado, como se decía anteriormente, con fondos propios de la Autoridad Portuaria, reforzados por endeudamiento con el BEI y con subvenciones europeas. El grado de ocupación de los muelles es de un 87% (descontando la primera fase del espigón Central, recién finalizado), lo que quiere decir que estamos, en términos logísticos, al límite de la capacidad. A las inversiones públicas hay que sumar otros 2500 millones de euros llevados a cabo por la iniciativa privada, en la ejecución de nuevas instalaciones industriales, almacenes, equipamientos, etc. Podemos decir, por tanto, que las diferentes ampliaciones han ido acompañando a la demanda, adelantándola lo suficiente para



se ejecutara en primer lugar y, tras ella, la prolongación del AZ1.

Sin embargo, en los últimos años, hemos podido comprobar que la tipología de empresas situadas en el AZ1 (principalmente de graneles sólidos) tiene una tendencia al alza, exigiendo mayores superficies y potenciales nuevas implantaciones. Dado que somos un puerto que, como se decía anteriormente, se tiene que adelantar a la demanda, pero mirando de reojo a la tesorería disponible, se ha decidido que la obra de ampliación del AZ1 adelante a la segunda fase del espigón Central, para poder dar servicio a esas empresas de graneles sólidos, de tal manera que los ingresos generados por esas nuevas implantaciones ayuden a la financiación del espigón Central. Un nuevo ejemplo

de cómo, históricamente, en el Puerto de Bilbao las inversiones se basan en demanda real y con el criterio (y necesidad) de que solo se hagan las obras que nuestra caja permita hacer.

Una vez finalizada la obra del AZ1, la idea es la licitación y construcción de la segunda fase del espigón Central, llegando al límite de ocupación física de la ampliación del Abra y rematando aquel anhelo de quienes decidieron arriesgarse en el traslado del Puerto hacia el exterior hace ya más de 25 años.

Enhorabuena, por tanto, a todos aquellos que tuvieron esa visión estratégica. A los actuales gestores solo nos queda agradecerles aquel trabajo y aquel esfuerzo inicial, y ponerle el broche final. ■

que siempre haya espacios disponibles en el Puerto, pero nunca lo suficientemente adelantada como para haber adelantado capital sobre las necesidades reales en cada momento.

Recta final

Como decíamos, las obras planificadas hace más de 25 años se han ido ejecutando y, podemos confirmar, que ya nos encontramos en las puertas de lo que será el principio del fin. Tras la puesta en servicio de la primera fase del espigón Central, que ya tiene una primera empresa instalada en su recinto, quedan por ejecutar dos obras: la segunda fase del espigón Central, con un importe aproximado de unos 75 millones de euros, y la prolongación del AZ1 en 231 metros, por un importe de casi 29 millones. La idea inicial consistía en que esa segunda fase del espigón Central

Salida de un buque junto al muelle AZ1 que será ampliado.

