

Egunero

EL NUEVO ESTIRÓN DEL PUERTO DE BILBAO

- La creación de la primera parte del **espigón central** finaliza este mes
- Resta **urbanizar** la gran superficie, que costará **12 millones de euros**



La nueva superficie ganada al mar ocupa ya el espacio central de la dársena portuaria y es la primera fase del espigón con el que terminará de crecer el puerto. Foto: Pablo Viñas

Alberto G. Alonso

SANTURTZI – Tanta superficie como 240 piscinas olímpicas puestas una junto a otra, una extensión similar al césped de 86 campos de fútbol de San Mamés, algo menos que la suma de dos veces la parcela de Abandoibarra... 334.000 metros cuadrados de terreno. Es el nuevo estirón que ha pegado el Puerto de Bilbao en sus instalaciones que prestan servicio desde Santurtzi.

La generación de la primera parte del espigón central finalizó el pasado mes a la espera de concluir los últimos detalles de un proyecto que va a suponer también sumar a las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Bilbao (APB) más de un kilómetro de muelles de atraque para buques mercantes. “Un proyecto espectacular que se ha ejecutado muy bien”, califica Ricardo Barkala, actual presidente de la APB. Tan bien que se va a finiquitar en unos días con tres meses de adelanto con respecto a los plazos previstos.

Ganar esta gran explanada al mar ubicado al abrigo del dique de Zierbena y su contradique ha supuesto un esfuerzo titánico durante los últimos tres años, acometido en varias

fases. En primer lugar se delimitó su contorno con la construcción de 26 grandes cajones con unas dimensiones gigantescas: 46 metros de longitud por 17 de ancho y 24 metros de altura, como un edificio de ocho plantas. Cada una de estas piezas fueron colocadas paulatinamente en el fondo marino, sobre una escolera de asentamiento de dos metros de altura, con lo que se logró dibujar la línea entre el mar y la nueva superficie a generar.

Después, en una segunda fase, se procedió a depositar en el fondo de la gran piscina creada 8,5 millones de metros cúbicos de roca y arena, un relleno con diversos orígenes. Barkala detalla que “1,2 millones han llegado de muy cerca, de la cantera de Punta Lucero, que en su proceso de estabilización ha generado esta importante cantidad de sobrantes. Además, otros 500.000 metros cúbicos de rocas y material se ha obtenido de otras canteras de las cercanías”. Pero la gran mayoría del relleno que compone el cuerpo del nuevo espigón, 6,3 millones, fue extraído del fondo marino cercano a la costa vizcaina.

Posteriormente se procedió a componer la superficie de la nueva parcela, una labor que cuenta con eti-

queta verde y ecológica. El presidente destaca cómo “el firme que va sobre los rellenos está compuesto en un 90% de materiales reciclados de residuos de construcción y de áridos siderúrgicos”. Una fórmula que, según Barkala, “fomenta la economía circular”, una preocupación medioambiental de la que ha hecho marca de la casa en los últimos años el Puerto de Bilbao.

Durante las próximas semanas, el grupo de empresas contratadas por la APB culminará su encargo con la creación de varios viales, los accesos ferroviarios al centro del espigón, los cantiles que se asoman al agua y el refuerzo de hormigón para instalar los bolardos y noráis, las piezas de fundición donde los mercantes enganchan sus maromas para asegurar el atraque.

Tras finalizar todos estos detalles, el solar quedará listo para su futura urbanización, una labor que requerirá sacar a concurso otro contrato por parte de la entidad portuaria.

La generación de la nueva zona a ocupar ha sido asumida económicamente en un 80% con recursos propios del puerto. El restante 20% procede de ayudas de la Unión Europea, una inversión que rondará finalmente los 74 millones de euros, en los

que se integran también los trabajos de la mencionada estabilización de la cantera de Punta Lucero. “Era una labor necesaria debido al deterioro que había sufrido con el paso de los años, después de que fuera también el origen de buena parte de los rellenos que conformaron las primeras ampliaciones de los muelles del puerto entre Santurtzi y Zierbena”, explica el responsable del Puerto de Bilbao.

ESTABILIZACIÓN DE PUNTA LUCERO

Con esa intervención se erradicarán los deslizamientos y desprendimientos de rocas, que cada vez eran más habituales, y han sido aseguradas todas sus terrazas y plataformas para las próximas décadas.

Tanto esta parte del complejo proyecto constructivo como todo el proceso de afección al medio marino ha

estado vigilado por un plan especial que ha seguido a rajatabla las medidas marcadas en la Declaración de Impacto Ambiental con la asistencia técnica del instituto marino Azti-Tecnalia y la Universitat Politècnica de Catalunya. Así, durante todo el proceso de extracción de arena del fondo marino se ha vigilado el posible impacto que pudieran suponer los constantes barridos para recoger el material, así como decenas de parámetros establecidos, por ejemplo, a la hora de generar la nueva superficie.

Barkala asegura que “el plan de vigilancia ambiental no ha detectado afección ni problema en el medio marino ya que hay que tener en cuenta que la zona de donde se ha extraído la arena ya se había usado anteriormente”.

Pero la operación de vigilancia no finalizará cuando las máquinas abandonen el espigón. Está previsto analizar cada ejercicio el estado de las diferentes playas que salpican la costa cercana a la zona de donde ha tenido lugar la extracción del fondo marino para comprobar que no hay más modificaciones que las naturales que se puedan generar. Este control continuo se mantendrá hasta 2026.●

“El firme que va sobre los rellenos del espigón está compuesto en un 90% de materiales reciclados”

RICARDO BARKALA
Presidente de la Autoridad Portuaria

LAS CIFRAS

2en1

PROYECTO CONJUNTO. Para la creación del nuevo espigón se han aprovechado las rocas generadas en la estabilización previa realizada en la cantera cercana de Punta Lucero.

36

MESES. El buen desarrollo de los trabajos permitirá rebajar en tres meses los plazos y dejar en tres años justos el desarrollo de las obras.

74

MILLONES. Esta primera fase supondrá finalmente 74 millones de euros de coste, de los cuales un 20% es aportado por la Unión Europea.

334.000

METROS CUADRADOS. Con esta primera fase se han generado 334.000 metros cuadrados de superficie, dos veces la extensión de todo Abandoibarra.

22

CAJONES. Se han construido 22 cajones de hormigón tan altos como una casa de ocho pisos que, con sus 55 metros de longitud cada uno, conforman la nueva línea de atraque.

8.500.000

METROS CÚBICOS DE RELLENO. Se han necesitado 8,5 millones de roca y arena para crear la base de la superficie, el equivalente a algo más de 23 veces lo retirado para abrir el Canal de Deusto.

1,5

MILLONES. Es el dinero destinado al Plan de Seguimiento Ambiental iniciado antes de las obras y que continuará en los próximos años.



La gran draga 'Ham 318' deposita la arena extraída por una manga ubicada en la proa. Foto: A. P. B.

La draga extrajo del fondo del mar tres obuses usados en la Guerra Civil

El barco especial recogió 6,5 millones de metros cúbicos de arena en una operativa sin incidentes

SANTURTZI – La gran mayoría del cuerpo sólido sobre el que se afianza la nueva superficie ganada al mar ha surgido de su propio fondo. En concreto, de una zona relativamente cercana a las instalaciones portuarias, donde la labor de una de las dragas más grandes del mundo ha permitido extraer 6,5 millones metros cúbicos de arena.

Una excavación de la draga *Ham 318* que vino con sorpresa en forma de obuses de la Guerra Civil. El presidente de la Autoridad Portuaria, Ricardo Barkala, explica que “en tres ocasiones diferentes se han sacado otros tantos obuses tras succionarlos del fondo las mangueras de la draga”.

El operativo desplegado en cada una de las ocasiones ha sido siempre el mismo. Tras detectar su pre-

sencia en las bodegas donde se depositaba la arena recogida, se activaba el protocolo establecido para estos casos, dando aviso a la Armada para que sus artificieros certificaran el estado de la munición y se hicieran cargo de la misma. “En ningún momento ha habido riesgo de explosión”, aseguró Barkala a DEIA.

Con toda probabilidad, los tres obuses hallados son producto de la batalla naval ocurrida en marzo de 1937 entre el crucero franquista *Canarias*, el bou *Gipuzkoa* de la marina auxiliar del Gobierno vasco y las baterías de costa ubicadas en Punta Lucero, en Zierbena, y Punta Galea, en Getxo, una escaramuza previa a la conocida batalla de Matxitxako, ocurrida un día después frente a la costa de Bermeo.

Estos incidentes fueron casi los únicos que se registraron en una operativa marina que podría haberse complicado si se hubiera registrado mal estado de la mar, una situación ausente debido a la buena climatología registrada entre

el 18 de octubre y el 14 de febrero, y entre el 12 y el 20 de marzo. Dos periodos de trabajo de 24 horas al día que se vieron interrumpidos exclusivamente por una avería grave de la draga que obligó a trasladarla a puerto para su reparación.

TRES FÓRMULAS Cada jornada que estuvo activa la espectacular embarcación efectuó entre dos y 2,5 viajes de media en función del tiempo necesario para depositar su carga en la zona del espigón.

Para esta labor fueron utilizadas tres fórmulas diferentes. Al principio se llevó a cabo un vertido directo del material, abriendo el fondo de los depósitos de la draga y dejando caer la arena en bruto. Una vez que el nivel del relleno fue elevándose desde el fondo, se utilizó un difusor ubicado en proa que lanzaba el material hacia la zona perimetral más vacía. Finalmente, se utilizó el bombeo por una tubería flotante para acceder a las zonas más alejadas del perímetro ya cerrado. – A. G. A.

Una posible urbanización a la carta

El Puerto estima una inversión de 12 millones de euros en esta labor para que lleguen las empresas

BILBAO – Tras generar la nueva superficie ganada al mar queda por delante su urbanización para que la gran extensión de 334.000 metros cuadrados empiece a ser colonizada por las empresas interesadas en establecerse como una oportunidad a futuro de sus negocios.

Un proyecto de adecuación del terreno que no va a ser barato. El Puerto prevé licitar esta obra en breve por un coste aproximado de 12 millones. Pero no será urbanizada toda la extensión de una tacada, sino que irá por fases.

La primera de las actuaciones se desarrollará sobre la zona más pegada a tierra y sumará el 40% de la extensión. Finalizada esta fase inicial, vendrán las otras dos en diferentes tiempos con un 30% cada una del terreno a acondicionar. Ricardo Barkala reconoce que “ya se han acercado empresas interesadas, tanto firmas nuevas con ganas de venir a Bilbao como otras que ya están trabajando en el Puerto y quieren ampliar su actividad y el espacio actual se les ha quedado pequeño”.

La novedad viene de “un operador interesado incluso en ejecutar él mismo la urbanización”. Barkala asegura que “para nosotros sería bueno porque nos aligera la deuda, la financiación y la tesorería”.

Está fórmula, que ya se ha aplicado en otros puertos del Estado, supondría para la empresa interesada ejecutar una urbanización con menor coste o llevarla a cabo en menos tiempo, pero sobre todo más adaptada a las características que va a necesitar para su operativa futura en función de su negocio. – A. G. A.

¿Quién quiere esperar a mañana?



It's Audi Time, hasta el 31 de julio.

Leioa Wagen

Av. Iparraguirre, 92

48940 Leioa

Tel. 94 481 90 02

www.leioawagen.es

Duña, 1

48013 Bilbao

Tel. 94 476 53 80

Instalación Audi Selection -plus



AUDI Q5 desde 40.500€

Audi Q5 Advanced 35 TFSI quattro 120 kW (163 CV) 510mm. Emisiones CO₂ (g/km): 189-200 (NEDC) 144-146. Consumo (l/100 km): 7,2-7,6.