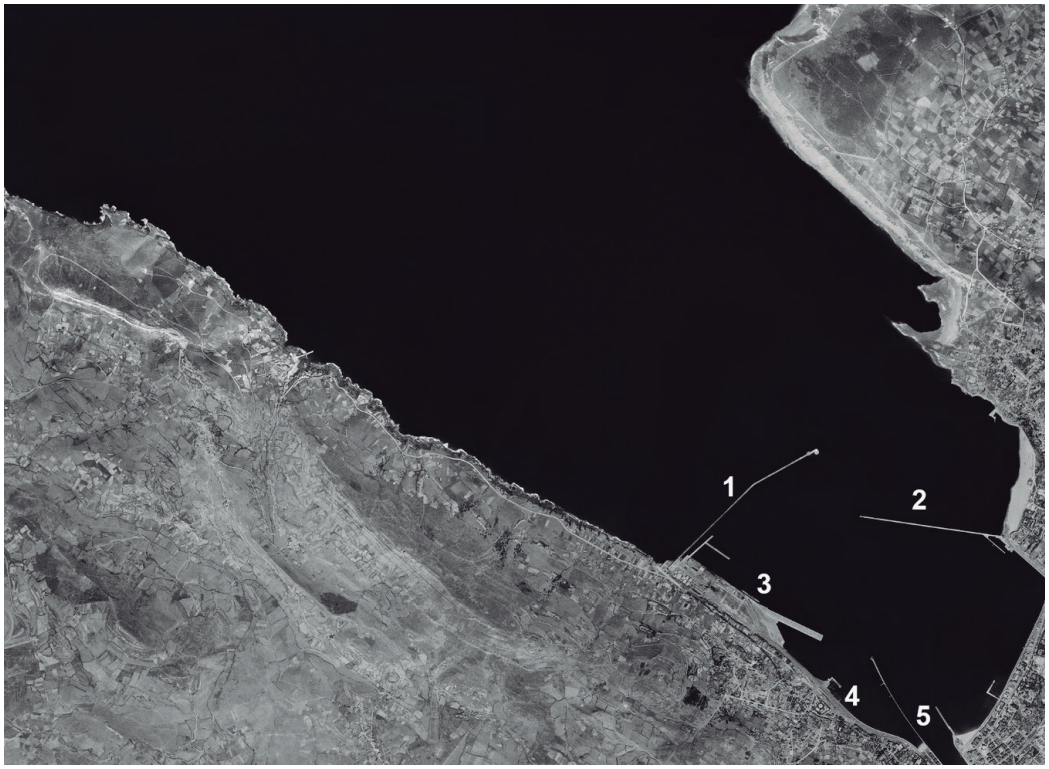
PUERTO DE BILBAO

El puerto de Bilbao nace en la Ría, cuyo trazado fue repetidamente rectificado y dragado con objeto de facilitar la navegación.

El crecimiento generalizado del tamaño de los barcos acabó generando grandes restricciones a la actividad portuaria, debido a las condiciones geométricas de la Ría (que limitaban la eslora de los buques), su cada vez más insuficiente calado y por estar en un entorno totalmente urbanizado limitarán el trafíco y provocarán que sus instalaciones salgan hacia el *Abra*, o gran bahía que forma la desembocadura el Nervión.

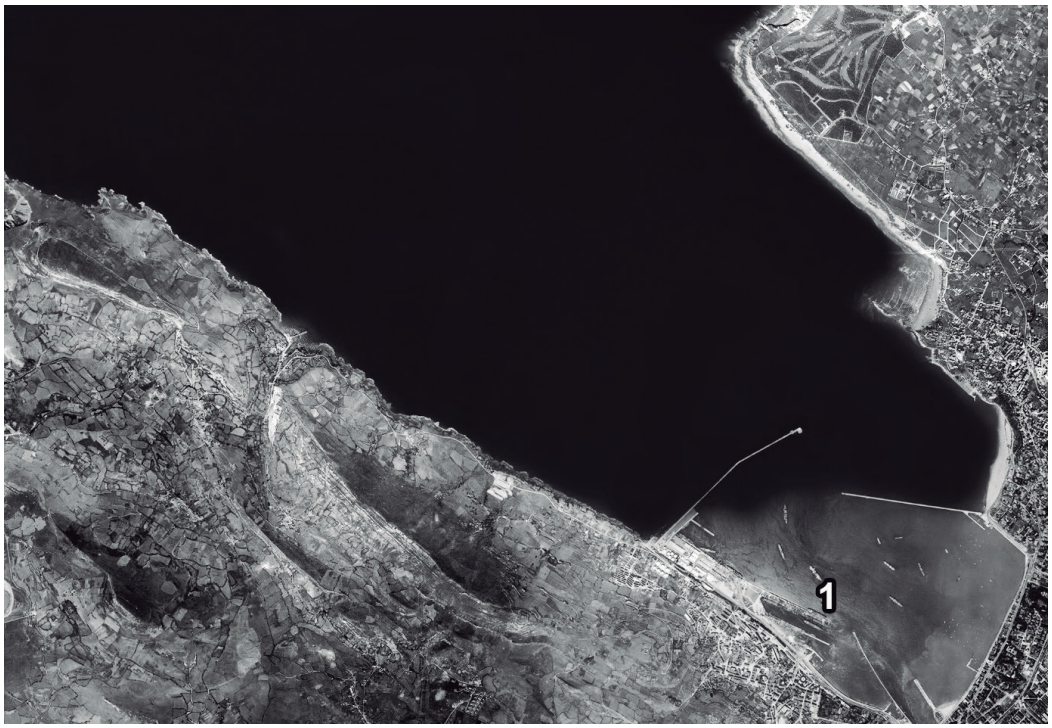
Los primeros diques que anuncian la formulación de un puerto exterior datan de principios del siglo XX (dique de Santurtzi y contradique de Algorta), pero pasarán muchos años para que comience el espacio delimitado por los diques mencionados a ser ocupado por muelles.

El primer muelle en hacerlo fue el denominado “Reina Victoria Eugenia”, prácticamente en Santurzi. De



Ortofoto 1945-46. Vuelo americano, serie A. Fuente: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco, geoEuskadi. Instituto Geográfico Nacional.

El puerto se centra en la Ría. Están construidos únicamente la protección de la Ría (5) , el dique de Santurtzi (1) y el contradique de Algorta (2), que datan de 1902. Frente a Santurtzi se inicia la actvidad portuaria del Puerto exterior en el muelle Reina Victoria Eugenia (3), dejando espacio para el pequeño puerto pesquero (4).



Ortofoto 1965. Fuente: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco, geoEuskadi. Bizkaiko Foru Aldundia.

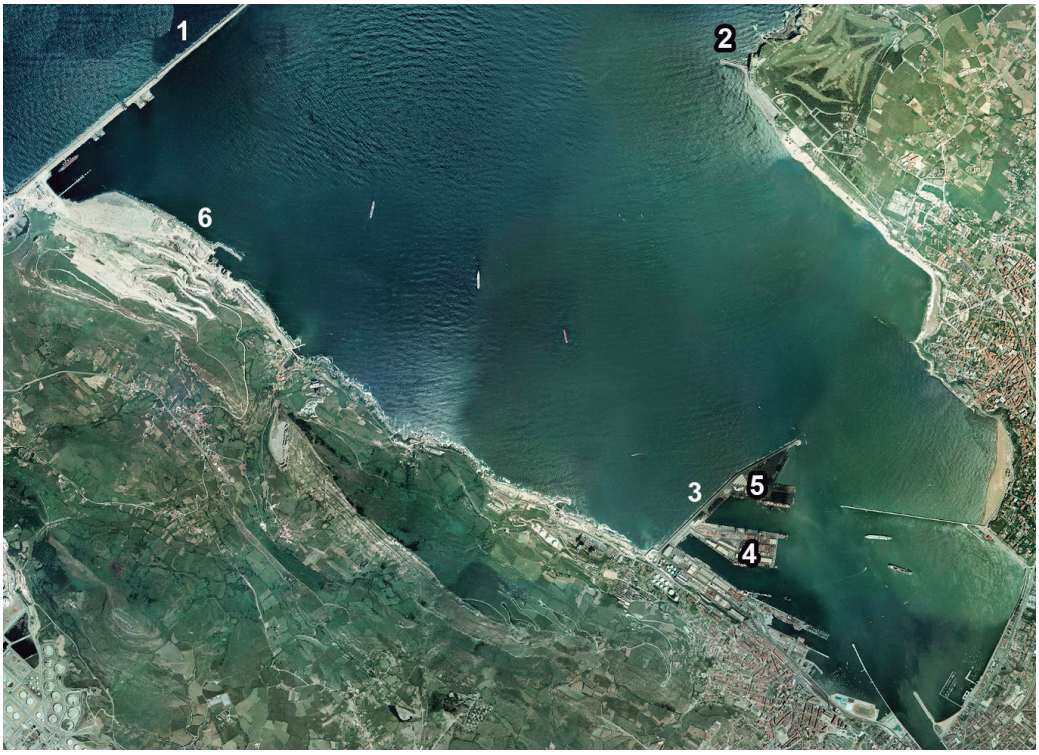
Salvo una ligera ampliación en los muelles de Santurtzi (1) realizada en la década de 1950, no se aprecian grandes ampliaciones con relación al vuelo de 1945.

La mayor parte de la actividad portuaria sigue desarrollándose en la Ría.

hecho, a mediados del siglo XX todavía se amplió el puerto interior mediante la construcción del canal de Deusto.

En la década de 1980 estaban ya operativos los muelles del puerto exterior y se preparaba ya la creación del “Superpuerto” mediante la finalización del dique de Punta Lucero (o de Poniente) y el inicio del dique de punta Galea del que sólo se realizará un pequeño sector. Ello supondrá la posibilidad de entrada de los petroleros más grandes en los atraques vinculados a Punta Lucero.

Algunos años más tarde se decretará el cierre de gran parte de los muelles de la Ría puesto que ya están operativos algunos de los muelles de la dársena exterior.



Ortofoto 1983. Fuente: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco, geoEuskadi. Bizkaiko Foru Aldundia / Diputación Foral de Bizkaia.

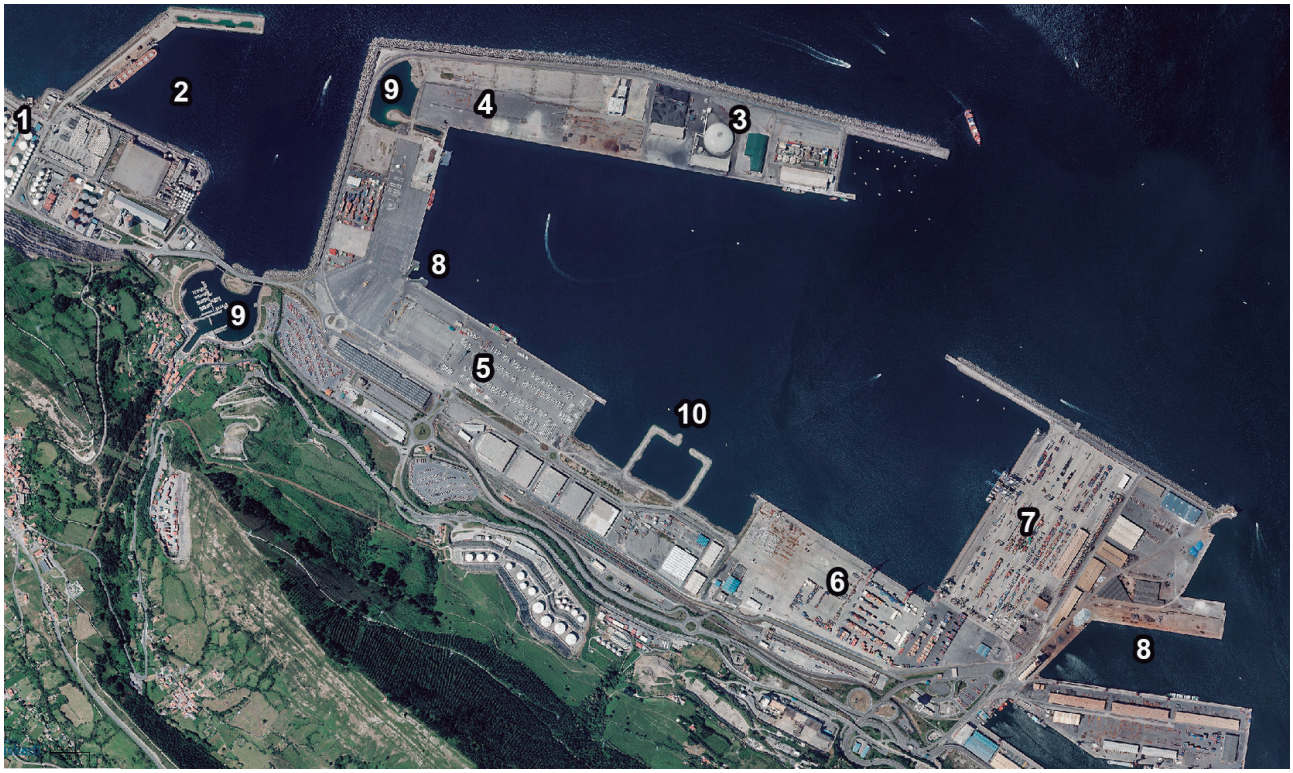
Se construye el dique de Punta Lucero (1) que absorberá el tráfico de graneles líquidos y comienza a construirse el de Punta Galea (2) cuya finalización no se llevará a cabo. El puerto exterior (4 y 5) está ya prácticamente construido adosado al este del dique de Santurtzi (3). Comienzan las obras de la terminal de graneles líquidos y futura central eléctrica (6). El puerto interior sigue activo



Ortofoto 2004. Fuente: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi.
Se ha construido ya la terminal de graneles sólidos (1), desapareciendo el dique de Santurtzi embutido (2) en el nuevo conjunto de muelles que se forman con la construcción del contradique de Santurtzi (2) y el dique de Zierbena (3), varios de ellos ya en servicio.
Se crean los puertos recreativos de Zierbena (4), Getxo (5) y Las Arenas (6) y la central eléctrica de ciclo combinado (7). En el año 2006 la actividad del puerto interior queda restringida.



Ortofoto 2015. Fuente: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi.
UTM 30N ETRS89 // X: 496084 m // Y: 4800769 m.
La nueva dársena (1) del "Superpuerto" está ya muy avanzada, con muelles para contenedores, graneles sólidos, RO-RO y carga tradicional. También destaca la construcción a partir del dique que cierra el puerto deportivo de Getxo de un muelle para atraque de dos cruceros (2), con su estación marítima y posteriormente de otro muelle para cruceros adosado al contradique de Algorta (3). Se reordena también el puerto pesquero introduciendo pantalanes para embarcaciones recreativas (4).



Ortofoto 2015. Fuente: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi. 1 graneles líquidos (vista parcial) 2 Graneles sólidos. 8 muelles del puerto exterior, dedicados principalmente a carga general. La nueva dársena del "Superpuerto" está ya muy avanzada, con muelles para contenedores (7), graneles sólidos (3), RO-RO, es decir cargamento sobre ruedas (8), contenedores (7) y mercancía general (4). Aún faltan algunas zonas (9) por concluir la construcción de la dársena, siendo especialmente importante la construcción de una superficie perpendicular (10) que dividirá parcialmente en dos la gran dársena, ampliando notablemente la longitud de atraque de los muelles.





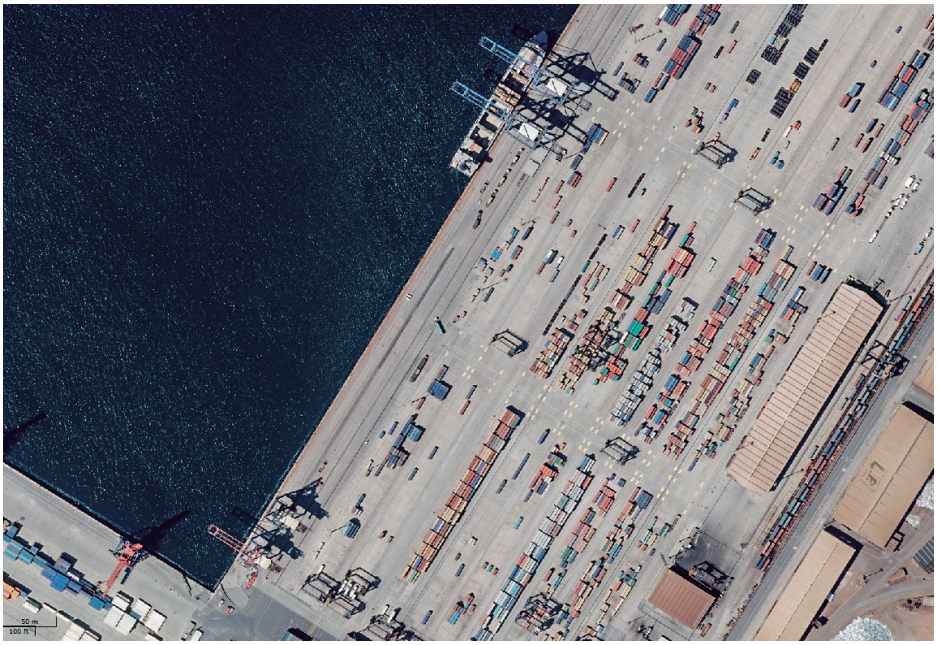
Ortofoto 2015. Fuente: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi.

Uno de los atraques de la terminal de graneles líquidos en el dique de punta Lucero.

Está atracado en él un petrolero de 276 m de eslora y 49 de manga.

El calado en esta zona del puerto es de 32 m en bajamar viva.

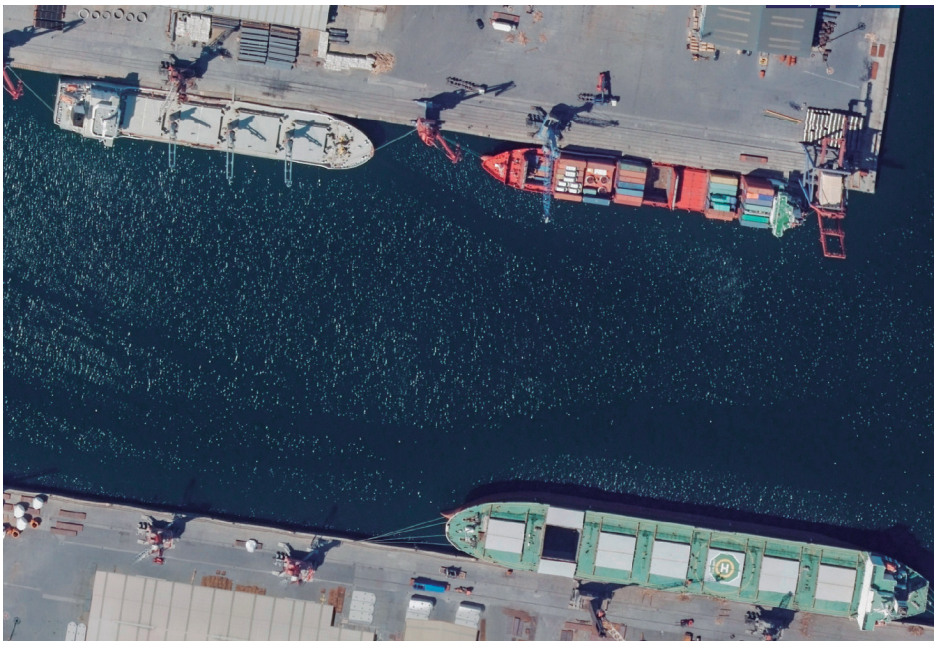




Ortofoto 2015. Fuente: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi.

Terminal de contenedores en el Superpuerto (muelle A1)





Ortofoto 2015. Fuente: Eusko Jaurlaritza / Gobierno Vasco; geoEuskadi.

Puerto exterior. Muelles de carga general.

El carguero atracado en el muelle inferior de la fotografía no podría entrar, por ejemplo, en el puerto de Pasaia, por tener una eslora de 225 m y 31 de manga, siendo las máximas permitidas en Pasaia de 185 m de eslora y 30 de manga.