KOKAPENA

ERANDIO

Erandio Bilbao Handiko herria da, Bilboko itsasadarraren eskuinaldean kokatua. 19,97 km2-ko azalera du, 24.262 biztanleduna. Montecabras (116m) eta Sanpablomendi (225m) mendiek Bilboko udalerritik bereizten dute, eta Udondo itsasadarrak Leioako udalerritik. Beste muga herriak Urduliz, Laukiz eta Berango dira iparraldean; Loiu eta Sondika ekialdean; Bilbo hegoaldean; eta Leioa eta Getxo mendebaldean.
Udalerrian barruan, 7 biztanleria nukleo aurkitzen dira, Altzaga (10.764 bizt.), Astrabudua (10.509 bizt.), Erandiogoikoa (1.301 bizt.), Goierri (572 bizt.), Arriaga (559 bizt.), Lutxana-Enekuri (532 bizt.) eta Asua (353 bizt.).

BILBOKO ITSASADARRA

Bilboko itsasadarra Nervioi eta Ibaizabal ibaien ahoak osatzen duen sistema da, Kantauri itsasora heltzean. Bilboko hiria bitan banatzen du, Alde Zaharra eta Zabalgunea alde banatan utzix. Bilbo ondoren, 23km luzatzen da itsasora heltzerainо, Getxo eta Portugalete udalerrien artean. Bide honetan, itsasadarraren albotako herriak banatzen ditu.
Itsasadarra oso esanguratsua izan da Bilbo eta inguruko herrien garapen industrial eta ekonomikoan. Bilbo hiria, itsasadarra nabigagarria izaten hasten zen puntuan kokatu zen. Biztanleria lehenengo datuak 1075an hasi ziren, Santurtzi inguruko eliza baten zonaldean. Une horretatik aurrera, itsas ekintza komertzialak hasi ziren, Erdi Aroan zehar, 1300 urteko Bilbi hiriaren eta 1322 urteko Portugaleteko hiribilduaren sorrerak barruan dituelarik. Hurrengo mendeetan zehar, portua Bizkaiko garrantzitsuena bezala finkatu zen, bere ekintzak europara zuzenduz lehenengo, eta ameriketako kolonietara ondoren.
XIX mendean, Bilbo hiria biztanleriaz gain zegoen, eta hedatzeko gunerik gabe. Hiriaren zabalgunea egitea erabaki zen, itsasadarren ezkerreko aldean, Abando elizatea udalerria batuz. Hau 1872 urtean izan zen Severino Achúcharro arkitektoaren eta Pablo de Alzola eta Ernesto Hoffmeyer ingeniarien eskutik. Inguruko Miribilla eta Triano mendien meatzaritza industriaren garapenak, itsasadar osoan industria metalurgikoa garatzea ahalbidetu zuen, eskualde osoaren aberastea ekarriz.
XX mendeko erdialdera arte, hiri zein industria hondakinak zuzenean izurtzen ziren itsasadarretako uretara inongo kontrolik gabe. 80ko hamarkadatik aurrera berrikuntza eta saneamendu proiektuak bultzatu dira, urak garbitzeaz gain, ibai bazterrak konpontzeko. Plan hauek guztiek, oxigenazio tasa %60 inguruan egotea lortu dute.
Itsasadarra eskualde osoaren hirigintza eta turismo garapenaren ardatz nagusia bihurtu da. Industria garapenaren ondorioz baztertutako guneen berrerabiltzeak, ibai bazterren berregiteak eta eraikin enblematikoen eraikitzeak garapen honen isla erakusten dute.
Azaldu bezala, itsasadarraren bi aldeetan hirigune ezberdinak kokatzen dira. Bi aldeetako hiri hauek izaera kontrajarrikoak izan dira historikoki izaera eta gizarte aldetik. Ezkerraldea industriala eta langilea, eta eskuinaldea bizitegi eta aisialdikoa. Bilbo hiriaren barruan, eskuinaldean balio historikoa mantentzen da, eta ezkerraldea, guztiz berritua, hiriaren nukleo ekonomikoan bihurtu da.

INDUSTRIA

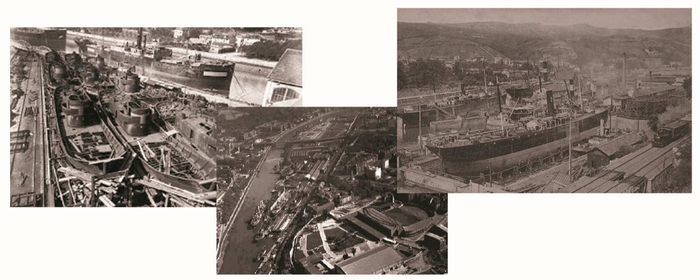
INDUSTRIAREN GARRANTZIA

Bilboko itsasadarra portu, meatzaritza eta industria jardueraren ardatz nagusia izan da Bizkaian eta Euskal Herrian ere. Industria Iraultza Ingalaterran hasi zen XVIII mendearen amaieran, eta Euskal Herrira heldu zen XIX mendearen erdialdean, atzerriko kapitalari esker, ingelesa batez ere. Bizkaiko meatokietan interesatuak, meategi lege estatal berrien ostean batez ere (1849ko Ley de Minas), ustiapen eta esportazioen pribatizazioa ahalbidetzen zuena.
Bestalde, eta Bizkaiko errealitate foralaren ondorioz, bizkaitarrek bakarrik ustiatu zezaketen burdina. Honengatik, XIX mendean meategien pribatizazioa eman zenean, hauek izan ziren jabegora heldu ziren lehenak. Honek atzerriko kapitala ustiapen nagusietara heltzea eragotzi zuen, eta lekuko jabegoei ordaintzea eragin zuen. Honen ondorioz, lekuko burgesiaren agerpena gertatu zen (Ybarra, Chávarri, Martinez Rivas...). Honela izan zen nola burdinaren ustiapenak, beste inbertsio batzuekin batera, industria siderurgiko, ontziola eta bankuen sorrera ekarri zuten, Bizkaiko garapen ekonomikoaren oinarri.
Garai honetan, orduan ematen zen altzairurako beharrezko burdin mota Eskandinavian eta Bizkaian ematen ziren soillik, azken hauek onura asko zituztelarik, oso kalitate altuko burdina, kostarekiko gertutasuna, zerura irekitako meategiak, eskulan merkea, eta edozein urtarotan ustiatzeko aukera. Onura hauengatik hasi zen atzerriko kapitalaren inbertsioa Bizkaian sartzen, asko bizkortu zen prozesua Bigarren Guda Karlistaren ostean (1872-1876).
Guda honen ostean Triano eta Galdames mendien goiko aldeak aldaketa sakona jaso zuen, meatzari ustiapen handiari hasiera emango ziona. Garai honek, 1876tik XX mende hasiera arte, garapen handiena XIX mendeko 90eko hamarkadan jaso zuen, 1899 urtean 6,5 miloi tona ustiatuz.
Garapen hau XX mendeko 30eko hamarkada arte mantendu zen, hemendik aurrera jaitsiera geldoa jasotzeko gaur egun arte. 1993 urtean Gallartako azken meategiak ibi ziren, onura eskasa izatean.

INDUSTRIAREN DESAGERPENA

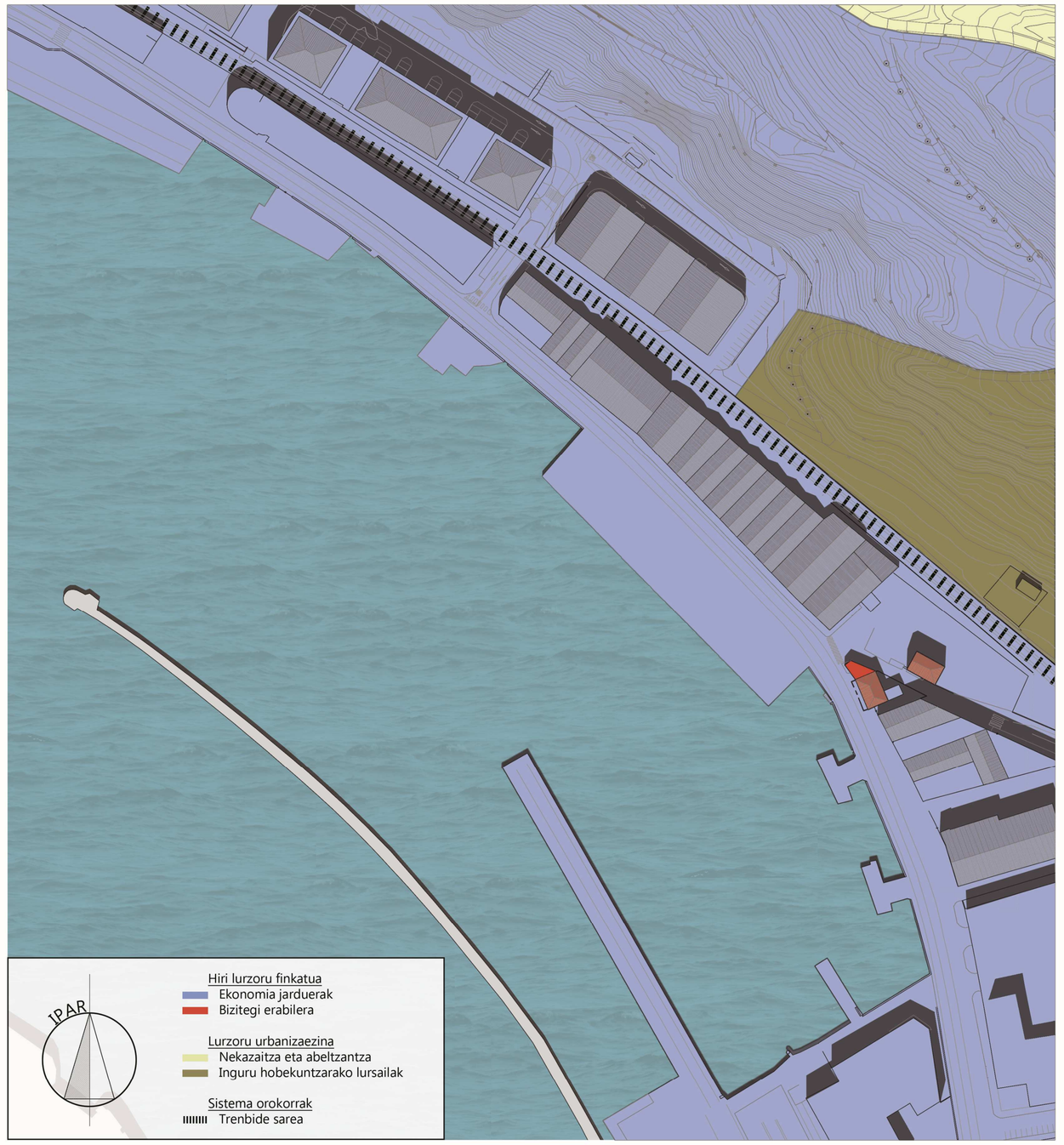
Azken urteetan, industria guneko espazioak turismora zuzendutako eraldaketa jaso da eskualde honetan, zonaldeari bultzada ekonomikoa ematearren. Erakargarritasun hau ez da baliabide kulturalen ondoriozkoa soilik, hirigintza eta ingurumen berrikuntzari, ondare industrialaren garrantzia gehitzen zaio, Sestaoko Labe Garaiak adibidez.
Testuinguru honetan, itsasontzi ibilbideak nabarmentzen dira "Burdin eta Arte Bidea" adibidez, Rialia Museoa edo Portugaleteko zubi eskegia, Giza Ondare dena. Industria arkeologiaren adibideak aurkitzen dira ere. Hauetako batzuk erabiliak dira oraindik ere, beste batzuk industria iraultzaren aztarna bezala izanik. Hau guztia, itsasadarraren inguruan aurkitzen da, Saneamendu Plan Integrala hasi eta 30 urtera, aisialdi eta turismorako gune erakargarriena.
Gune industrial hauen berreskurapenean, garrantzi handia dauka portuko ekintzak kanpoko portura garraiatzea, eta alboetako hiriak itsasadarrera gerturatzea ahalbidetu duena. Espazio hauen adibide nagusia Bilboko Abandoibarra gunea dugu, Guggenheim museoa nagusi. Espazio hauek guztiak, lehen ontziola edo kontenedoreentzako kaiak izanik, orain pasealeku, parke eta arte galerietan bihurtzen dira, negozio gune berriak sortuz.
Honek guztiak, 3.sektorean oinarritutako ehundura ekonomia sortzen ari du, itsasadarraren bazterrak hiriaren zerbitzura uzten dutenak.

ONTZIGINTZA

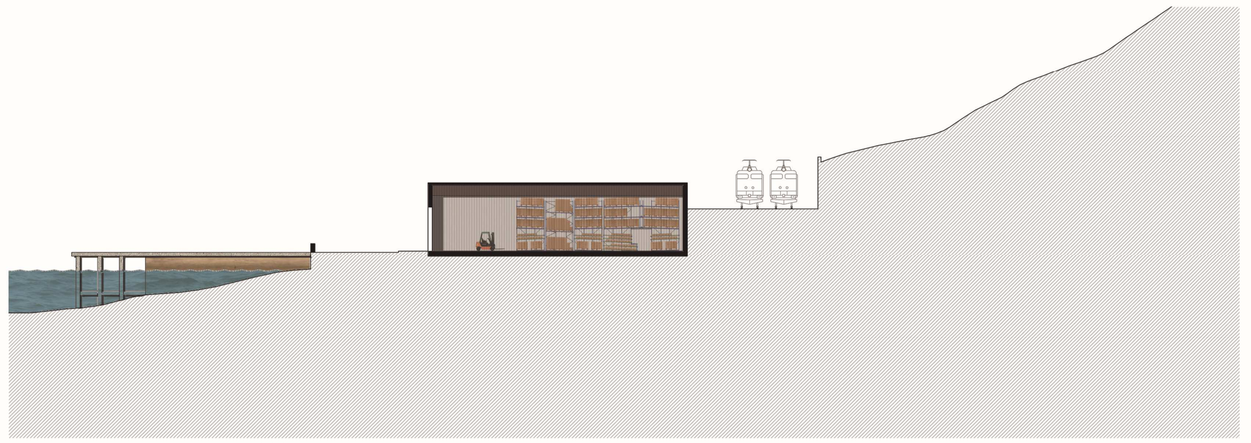


ONTZIGINTZA BILBOKO ITSASADARREAN

Gaur egun, Espainia iparreko ontziolek historian izan duten momentu latzenetara heltzen ari dira, Europar Batasunetik datorren erabaki batzuen eraginez neurri handi batean. Atzean geratzen dira industria iraultzaren ondoriozko ontzigintza garapen izugarriak, Bizkaian puntu garrantzitsua izan zutenak. Garai erromatarreko lehenengo ontzi bakunak aurkitu diren arren, Erdi Aroan da sektore honen garapen garrantzitsua iparraldean, zonalde hauetako zur eta burdin ugaritasunaren ondorio. Hemen, ontzien eraikuntza ez ezik, itsas trafiko nabarmena sortu zen. Hala ere, ez zen Errege Katolikoen garaira arte ontzigintza industrien aurrerapauso kualitatiboa eman. Errege hauek onura fiskalak eman eta ontzigintza ekintzak babestu zituzten. Bilboko itsasadarraren adibidea esanguratsua da, hemengo kasuan udalerriak izan zirelako sektore honen garapena. Bilbon, Deuston, Abandon, Portugaleten eta Sestaon genituen adibide argienak.
Garai Modernoan, ontzigintza manufakturaren espezializazioa argitzen da, ontzi ozeanikoetan oinarrituz, Atlantikoa gurutzatzeko gai izango zirenak, Mundu Berrira heldu ahal izateko.
XVII mendean Felipe III errege zen bitartean, galeoi handien eraikuntza albo batera utzi zen, bikiago eta arinagoen ordez. Garai honetakoak dira Lezo eta Zorrozako ontziolak. Langileen aldeko lehenengo mugimenduak sortu ziren hemen, langile kopuru handia, eta lan egun luzeak ikusita.
Enpresa hauen pribatizazioarekin, produkzio merkeago eta azkarragoa bultzatu zen, askotan kalitate baxuak erabiliz. Era honetan armadoreek ontziak ahultzen zituzten karga ahalmen handiagoa lortu nahian, kolonietarako bidai bakoitzean etekinak handitu nahian.
Gaur egungo ontziolen jatorria garai honetako garapenean dagoela esan daiteke, Armada nazionala hornitzeko beharrarekin. Espainiako tronura Borbon dinastia heldu zenetik, Felipe V erregearen oinarrizko helburua izan zen ontziteria iraunkor baten sorrera, espainiar koloniekin harremana berreskuratzeko. Honetan zerikusi handia izan zuten Euskal ontziolek. XVIII mendean zehar eskaera asko egin zuen bera, koloniekiko komertzio askeak sektorea bizi mantendu zuen arren.
XIX mendean zehar, alor teknologikoak aldaketa nabarmenak eman ziren sektorean. Honela, 1820 urtetik aurrera, Ingalaterran lehenengo burdinezko ontziak eman ziren. Mende maiaera arte ez zen industria siderurgikoaren indar nahikoa eman aldaketari aurre egiteko, eta are gehiago ibaron beharko zen beharrezko makinaria heltzeko. Astillero de Nervión garai honetan aurrerapauso handia eman zuen, armadaren eskutik hiru korazatu egiteko enkargua eman zenetik. Hauek kubako gudan hondatuak izan ziren.
XX mendean, lehenengo urteak garapen ekonomikoak dira, Bilbon batez ere, Lehen Mundu Gudaren beharrei etekina atera zitzaiolako. Hala ere, Guda Zibilak eta geroko autarkiak sektorea txikitu zuten hamarkada askotan zehar, 80 hamarkada arte. Globalizazioak eta lehiakortasunak Espainiako ontzigintzaren gabeziak erakutsi zituen. Beharrezkoa zen eguneraketa prozesua. Prozesu honetan langile mugimendu ugari eman ziren, Euskaldunakoa adibide argia izanik.
XIX eta XX mendeetan, enpresa garrantzitsuak hartu dute parte Bilboko itsasadarrean. "Astilleros tradicionales de Ribera", "Empresa Diques Secos", "Astilleros del Nervión", "Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, S.A." edo "'La Sociedad Española de Construcción Naval S.A.".
Gaur egun hauetako gehienak desagertu, edo eboluzionatu behar izan dute, oraindik ere batzuk irekita dauden arren: "Bilbao Centro Naval" (Erandio), " Altra S.L." (Getxo), "Nautica Nordeste" (Getxo), "Astilleros Zamakona" (Santurtzi), "Sermar Laboral S.L." (Santurtzi), "Setemar" (Santurtzi) eta "Construcciones Navales Del Norte S.L." (Sestao).

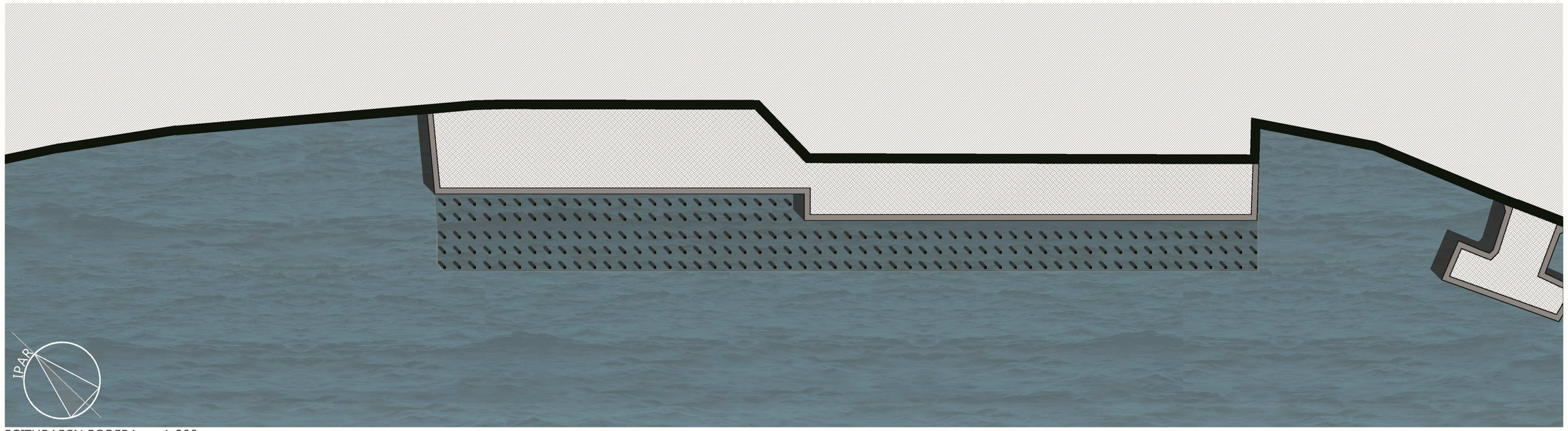


HIRIGINTZA EGOERA e_1_1.500



ZEHARKAKO EBAKETA e_1_300

HEGO-MENDE ALTXAERA e_1_300



EGITURAREN EGOERA e_1_300