

EN PRIMERA PERSONA/ CALLES LOGÍSTICAS



Calles Logísticas

TRÁNSITO EN LA ACERA

Antiguamente, cuando una ciudad nacía y la historia aún no había generado nombres ilustres para bautizar sus nuevas calles, éstas recibían por lo general el nombre del gremio que en ellas se asentaban. Cada calle encerraba una historia única y representaba una forma singular de vida. En cierto modo, no han cambiado tanto las cosas. Aunque no se las conozca por el nombre de las actividades por que las que se han hecho conocidas en el sector, existen determinadas calles en las que el transporte, el shipping, el comercio... se respira de portal en portal, de acera a acera. Son calles que han vivido épocas mejores y peores, pero que a pesar de todo siguen latiendo al compás que le marca la logística. Cada una de estas calles muestra su propia huella, la de los profesionales que pasaron, pasan y pasarán por ellas.

JAIME PINEDO
ELENA GARCÍA
SANDRA LORENTE
LOLI DOLZ

La calle J.J. Dómine en Valencia; la Via Laietana en Barcelona; la calle Barroeta Aldamar en Bilbao; o la vía principal del Centro de Carga Aérea en Madrid... En todas ellas, con más o menos matices, con más o menos intensidad, la huella de la logística está presente. Ya se sabe que en las ciudades, y antes más aún, las zonas se dividían a menudo según la actividad que en ellas se desarrollaba. Y si había un puerto cerca (o aeropuerto, como es el caso de Madrid), ya no cabía la menor duda. Los puertos, al menos cuando vivían codo con codo con la ciudad, creaban una ciudad paralela a su alrededor. Por ello, quien quisiera dedicarse al negocio portuario no dudaba en ubicarse en sus alrededores.

La compañía Mediterránea Forwarding ocupa una oficina de la cuarta planta del número 20 de la calle Dr. J.J. Dómine de Valencia. Su director, Salvador Monteverde, recuerda cómo comenzó a trabajar en el número 6 de esta calle y después en tres calles diferentes "pero cuando

tuvimos la oportunidad, volvimos a J.J. Dómine porque es la calle emblemática donde están las empresas del sector. Nos aporta movilidad, estamos cerca de casi todo, de la terminal de contenedores, de la Aduana, de las navieras, consignatarios y a sólo 20 minutos del aeropuerto, tenemos todos los grandes bancos en menos de 200 metros".

PUNTOS NEURÁLGICOS

José Luis Serrano, de Aduanas y Tránsitos Bilbao, trabaja por su parte en el número 6 de la bilbaína calle Barroeta Aldamar. Tiene 66 años y comenzó a trabajar en 1969, a escasos metros de allí, en la Plaza Víctor Pradera (hoy Pío Baroja). "Entonces había un fielato, una báscula de pesaje y camiones que se dedicaban al transporte de mercancías y almacenaje en todo el puerto y en los almacenes que había en esta zona. Los barcos y gabarras amarraban aquí mismo y atracaban hasta el Arriaga. El puerto exterior prácticamente no existía y esta zona era el punto neurálgico del sector", recuerda. La cercanía de los servicios era un requisito 'sine qua non' para elegir

una ubicación. Vicente Canet, director de Laignere Cargo Valencia, con oficina en el número 6 de J.J. Dómine, lo confirma. "Cuando se pensó en la ubicación de la oficina, -dice- se tuvo claro que debía ser en J.J. Dómine, pues es importante tener lo más cerca posible todos los servicios que necesitas para poder ejercer tu cometido, tanto los directos como los secundarios de servicios". De hecho, en Valencia, desde sus inicios, el mundo transitario, consignatario y aduanero ha ido creciendo y consolidándose desde J.J. Dómine. "Por

motivos de modernización y adecuación logística del sector; se han desplazado algunas empresas a otras zonas, pero el 'alma' sigue en J.J. Dómine", añade Canet.

SENTIDO PRÁCTICO

En el caso del Centro de Carga Aérea de Barajas, el término 'alma' adquiere un significado desprovisto de cualquier romanticismo. Aquí, el negocio y el sentido práctico mandan por encima de todo. Sin concesiones. Y se entiende si uno se pasea por su vía principal. José Díez, director de Freight Ways (GSA de US Airways) trabaja en las oficinas que ocupa en el Centro de Carga Aérea de Barajas, allí "donde se pueden realizar más rápidamente cualquier gestión que fuera necesaria".

El cargo manager Spain de Korean Air, Edgard Zenteno Peralta, tiene también muy clara su decisión porque el Centro de Carga Aérea es un "enclave estratégico". Pero también la imagen cuenta. Al menos, en parte. Carlos J. García, branch manager Madrid-Barajas de DB Schenker Spain-Tir, que tiene oficinas y naves en el Centro de Carga aunque no su central, explica que el traslado a dicho Centro se remonta al año 2000, procedentes de la zona industrial de la localidad de Coslada "donde se encontraban gran parte de las empresas logísticas y transitarias". "Cuando se nos presentó el proyecto -en referencia al Centro de Carga Aérea, detallaba el momento de mejorar tanto nuestras instalaciones como la imagen de la organización. Por otra parte se presentaban también mejoras operativas que la nueva ubicación facilitaba".

A veces son otros los motivos que explican la elección de una ubicación determinada. La presencia de la empresa Coma y Ribas en la Via Laietana se remonta al año 1935, en plena II República. "Las oficinas de la empresa estaban en la calle Ample (vecina a Via Laietana), pero a principios de los 30 la inseguridad aumentó mucho en esta zona, ▶

LOS PUERTOS, AL MENOS CUANDO VIVÍAN CODO CON CODO CON LA CIUDAD, CREABAN UNA CIUDAD PARALELA A SU ALREDEDOR. POR ELLO, QUIEN QUISIERA DEDICARSE AL NEGOCIO PORTUARIO NO DUDABA EN UBICARSE EN SUS ALEDAÑOS

Vista parcial de los soportales de la calle Dr. J.J. Dómine, en Valencia.



EN PRIMERA PERSONA/ CALLES LOGÍSTICAS



Desde sus inicios, se construyeron en Via Laietana edificios monumentales para acoger a grandes empresas.



Via Laietana une el puerto con el centro de la ciudad, lo que propició la instalación en esta calle de las oficinas de muchas empresas del sector logístico.

BARCELONA Vía Laietana

DE LA EDAD DE ORO A UN FUTURO LOGÍSTICO INCIERTO

En sus poco más de cien años de historia, la Vía Laietana de Barcelona ha logrado ser una de las principales arterias de negocios de la capital catalana. El objetivo con el que esta calle fue abierta (unir el puerto, principal centro económico de la ciudad a principios del siglo XX, con el nuevo y moderno barrio que permitía el crecimiento de Barcelona, el Eixample) propició que se instalaran en ella grandes empresas, bancos, instituciones y organismos públicos. Y el sector logístico, por

aquel entonces dominado por empresas marítimas y aduaneras, no fue ajeno a esta eclosión, sembrando Vía Laietana de numerosas oficinas y convirtiéndola en uno de los centros del negocio logístico catalán. La edad de oro de esta arteria barcelonesa en lo que se refiere al transporte y la logística podríamos situarla en las décadas de los 60, 70 y 80 aunque bien es cierto que en los últimos años las necesidades de las empresas de logística y transporte han cambiado, lo

que ha propiciado que muchas de las compañías que operaban desde Vía Laietana hayan trasladado sus instalaciones a nuevos y modernos centros logísticos creados a lo largo y ancho de la geografía barcelonesa, como el Parc Logístic, la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) y otros polígonos más o menos cercanos a Barcelona que aportan a las empresas el espacio necesario para sus almacenes y una mayor facilidad en cuanto a movilidad.

Las obras de apertura de Vía Laietana se iniciaron en marzo de 1908, con el derribo de los edificios que ocupaban el solar en el que actualmente se alza el edificio de Correos, donde esta calle ya casi se une con el mar. Aunque el primer edificio en terminarse fue el situado en el número 3, que fue ocupado por el Banco Hispano Colonial. Trasmediterránea fue una de las primeras compañías de transporte en instalarse en esta vía, concretamente en el número 2, allá por 1917. Y a ésta le siguieron muchas más.

con grupos de incontrolados, tiros... y mi padre, junto a los señores Coma y Ribas, decidieron trasladarse al número 45 de Vía Laietana". Así lo recuerda Joaquim Cabanès, administrador de la compañía.

ASTA Logistik es otra de las empresas que se mantiene fiel a Vía Laietana. Su consejero delegado, Agustín Montori, se muestra totalmente convencido de que esta calle "junto con el Paseo de Colón, ha sido uno de los ejes vertebradores de la industria marítima de la ciudad". En su caso, "como grupo ALG estamos desde 1996 en Vía Laietana pero el mismo grupo, con otra empresa, está desde 1981 y parte de nuestros directivos han trabajado en esta calle desde 1977", explica.

La cercanía con los clientes y proveedores es, sin duda, el primer argumento de peso a la hora de optar por una ubicación concreta. En el Centro de Carga Aérea de Barajas, donde están las oficinas de FreightWays, se ubica "el mismo almacén donde los clientes entregan la carga de nuestra compañía y tenemos todas las facilidades para el control de la misma", justifica José Díez, director de FreightWays. Por su parte, Edgard Zenteno, de Korean Air, valora también como primordial "la cercanía con los clientes, aduana y almacenes de handling", todo lo cual aporta "rapidez para la solución de problemas".

La mejora operativa se une en este caso a la perspectiva de ubicación en una área que "según el proyecto que se nos presentó, se promocio-

naba como fiscalmente controlada y por lo tanto se observaban unas mejoras en este sentido muy atractivas aunque en la actualidad no se hayan llevado a efecto de manera práctica, tal y como en su día se indicaron", lamenta Carlos J. García, de DB Schenker Spain-Tir. Por el contrario, García destaca que la inversión que se realizó en su momento "nos permite tener unos costes de estructura muy optimizados en comparación con los costes que se nos presentarían con alquileres en otras zonas cercanas". La calle en la que se ubica una empresa es su tarjeta de visita. Por ello, para Salvador Monterde, de Mediterránea Forwarding, estar en Valencia en J.J. Dómine significa estar "en la calle global": "Posiblemente -precisa- sea la calle más internacio-

nal de Valencia ya que lo normal es encontrar letreros con palabras como 'forwarders', 'customs brokers', 'shipping agents', 'surveyors'... Es la calle donde tiene que estar un agente de aduanas y transitario internacional".

De igual opinión es su "vecino de acera", Vicente Canet, de Lamaignere Cargo, para quien estar en J.J. Dómine significa sencillamente "estar": "En Valencia, todo posible cliente tiene a J.J. Dómine como la ubicación natural de los profesionales del sector. Además, significa estar al día de las novedades del sector ya que a lo largo de la jornada laboral, te encuentras con tus colegas de toda la vida, con quienes compartes detalles, anécdotas, problemas y vivencias de la profesión. Este sector siempre se ha caracte-



Vista general de la Avenida Principal del CCA con las instalaciones logísticas a izquierda y a derecha.



Detalle del Edificio de Servicios Generales, que concentra a más de 130 empresas logísticas.

MADRID Avenida Principal del CCA de Barajas PORQUE EL NEGOCIO LO PIDE

La Avenida Principal del Centro de Carga Aérea del Aeropuerto de Madrid-Barajas es una de las calles con mayor concentración de empresas relacionadas con el sector de la carga aérea y actividades logísticas complementarias de España, ya que reúne a cerca de 200 compañías de diferentes actividades: aerolíneas, transitarias, GSAs, compañías handling, operadores de transporte y logística, etc. Desarrollado en dos fases a finales de la década de los 90, el CCA es un gran centro logístico intermodal, estructurado en líneas de operación diferenciadas y separadas por un vial que lo atraviesa. La

primera línea posibilita la instalación a pie de rampa de los operadores de handling, las compañías de autohandling y couriers. La segunda, brinda una ubicación ideal para los agentes de carga, transitarios y operadores logísticos, en general.

En la entrada principal del Centro se alza el Edificio de Servicios Generales, propiedad de CLASA, que pasa por ser uno de los principales centros de negocios del sector de la carga aérea en España, al acoger a unas 130 empresas especializadas.

Con todo, en los últimos años se ha reducido el número de empresas en este edifi-

cio, ya que la crisis ha venido acompañada de los cambios en las condiciones de alquiler de las oficinas fijadas por CLASA y de un incremento de la oferta de oficinas no ya sólo en polígonos cercanos, sino en las calles adyacentes, que aunque fuera del recinto aeroportuario, ofrecen ventajas similares de proximidad.

Además, el desarrollo de la Aduana electrónica ha venido reduciendo en los últimos años la necesidad de proximidad física y permanente a la Aduana del Aeropuerto, lo que ha llevado a algunas empresas a plantearse el binomio coste-beneficio de seguir en primera línea del aeropuerto.

De hecho, un número significativo de empresas presentes en el Edificio de Servicios Generales o en las naves del CCA han preferido dejar dicha ubicación para trasladarse a otros nodos logísticos próximos al Aeropuerto.

A pesar de todo ello, las principales compañías del sector continúan apostando por esta calle como nodo logístico de referencia.

rizado por la buena relación entre los trabajadores de diferentes empresas", explica.

QUEDARSE O MUDARSE

Sin embargo, no siempre es posible mantener el tirón, el atractivo. Las calles también evolucionan al ritmo de los cambios sociales, económicos, urbanísticos... y a veces, a menudo, según, pierden parte de su alma en dicho cambio.

Las razones por las que muchas empresas optan por irse a otras zonas son claras, según Agustín Montori, consejero delegado de ASTA Logistik. En el caso de Barcelona y la Vía Laietana "el motivo es la marcha a la zona de la ZAL o a buscar oficinas con almacenes. Y después, la diáspora por zonas más baratas o mejor

acomodadas a los intereses de las empresas".

Por su parte, Joaquim Cabané, de Coma y Ribas, señala que "en los años 80 las empresas empiezan a salir del centro de la ciudad y en 1992 esta caída se agudiza con la crisis y el Mercado Común, que provocó la desaparición de muchas empresas importantes, como Roqué, Viuda de Fernández, etcétera". Las que se han ido "lo han hecho porque los tiempos cambian y hoy en día una actividad con solo oficina pura y dura no tiene mucho sentido si no va acompañada de otras actividades relacionadas, como transporte o almacenaje", precisa el administrador de Coma y Ribas.

Por ello, Cabané confiesa que también en su caso las horas en Vía

Laietana están contadas. "El próximo año nos vamos a unas nuevas instalaciones situadas en un polígono industrial cercano a Barcelona".

Quien no tiene ninguna intención de abandonar la Vía Laietana es Amadeu Outeiro, director de Blue Water Shipping (BWS). "Soy un romántico y para mi es todavía la zona que marca todo nuestro sector. Algunos se fueron por necesidad, ya que requerían de almacenes para optimizar costes, y otros por puro esnobismo. Creo que hoy muchos se arrepienten de esta decisión", asevera contundente Outeiro, quien lleva los últimos 17 años en sus oficinas de Vía Laietana. "No tenemos ninguna necesidad de movernos de aquí. Aunque podamos necesitar almacenes,

tampoco vivo en ellos y prefiero estar en la Vía Laietana por comunicación y por situación".

Tampoco siente la necesidad de cambiar de ubicación Juan María Zabala, director de A. Pérez y Cía. en la calle Barroeta Aldamar de Bilbao a pesar de que la presencia de consignatarios en esta calle es hoy en día "escasa" y cita los nombres de K-Line, Transcoma Nor y su propia empresa, como ejemplos. "Ya apenas hay vida en la calle, sobre todo porque la actividad de la Aduana ha bajado muchísimo". En efecto, la Aduana de Barroeta Aldamar era en décadas pasadas un auténtico "hervidero de gente", lo mismo que la actual plaza Pío Baroja y el muelle de Uribitarte. Para Zabala, que se inició en la profesión en 1966 en A. Jentoft ▶

EN PRIMERA PERSONA/ CALLES LOGÍSTICAS



En su parte de oficinas, J.J. Dómine es una calle porticada de inicio a fin.



Dr. J.J. Domine cuenta con tres viales, dos de ellos muy próximos a los tinglados portuarios y un tercero pegado a los edificios de oficinas.

VALENCIA Dr. J.J. Dómine “J.J. DÓMINE STREET”

La calle Dr. J.J. Dómine es, sin duda, el centro neurálgico de la logística valenciana. Pocas calles en España concentran tal número de empresas del sector, lo que hace que en los corrillos de profesionales sea conocida como “J.J. Dómine Street”, tanto por la alta concentración empresarial como por el gran número de entidades bancarias que cuentan con oficinas allí.

La calle cuenta con tres viales, dos de ellos muy próximos a los tinglados portuarios para el tránsito rodado en doble dirección, y un tercero de una sola dirección (separado de los anteriores por un jardín) absolutamente pegado a los edificios de oficinas. En esta

parte, se trata de una calle porticada de inicio a fin, por lo que siempre acoge un continuo ir y venir de viandantes, a resguardo del sol y de la lluvia. Recorrer esta calle cualquier día laborable o adentrarse en alguno de sus numerosos bares y restaurantes conlleva, con toda seguridad, encuentros con profesionales del sector.

Las oficinas de J.J. Dómine son, hoy por hoy, el mejor palco para presenciar el Gran Premio de Europa de Fórmula 1, cuyo recorrido atraviesa toda la calle justo después de la línea de salida. También es la calle que da nombre a la Falla Dr. J.J. Dómine-Port, organizadora, junto con Grupo Diario, del Con-

curso Mundial de Paellas para empresas del sector logístico, y el lugar donde se celebraba este evento hasta que alcanzó las dimensiones actuales.

Debe su nombre al doctor José Juan y Dómine (no Juan José, como algunos creen), presidente fundador de la compañía naviera española Trasmediterránea, político español y destacado médico, que nació en Albacete en 1869 y falleció en Valencia en 1931. Como curiosidad, cabe señalar que es familiar directo del ingeniero Vicente Dómine, hasta hace poco director general de Transportes, Puertos y Costas de la Generalidad Valenciana.

Ubicada en primera línea de la Dársena Interior del Puerto de Valencia, que fue el primer muelle del recinto portuario, y situada entre la Avenida del Puerto y la Plaza de la Armada Española, en sus inmediaciones se encuentran otras calles con connotaciones marineras y portuarias que dan vida al Barrio de El Grao: J.J. Síster, Toneleros, Barco, Mariano Cuber, José Aguirre, Manuel Soto Ingeniero...

cuando contaba 16 años, el “buque insignia” de Barroeta Aldamar era la naviera García-Miñaur; “que estuvo en la cuarta planta donde ahora está Bergé. También recuerda “de siempre” una agencia de aduanas, Roberto Pocheville, que ocupaba toda una planta. Y cuando estaba Bilbao Shipping, y cuando en la segunda mitad de los 60 “formaron un pool entre Bilbao Shipping, Marítima Candina, Naviera Muroeta y demás...”.

Entonces, Barroeta Aldamar y las calles que la rodeaban, como la de Aznar Zabala (ahora llamada Acebal Idígoras), donde Zabala comenzó a trabajar en A. Jentoft, era una zona degradada pero portuaria, llena de vida. Los camiones y las furgonetas se hacinaban a pie de muelle para recoger las mercancías.

Allí estaba la Aduana y a unos pocos metros el Depósito Franco. “Aquí se cocía todo”, evoca Juan María Zabala.

VENTAJAS E INCONVENIENTES

Amadeu Outeiro, director de Blue Water Shipping (BWS), no le ve ningún inconveniente a la Vía Laietana. “Para mí, solo hay ventajas. No tengo ningún plan de movernos del centro de la ciudad. Que los demás sigan donde están”, concluye.

Aunque Coma y Ribas ya ha tomado la decisión de trasladarse, Joaquim Cabané también le ve ventajas a su actual ubicación. “Las comunicaciones, la situación y las vistas son muy buenas”, aunque tiene los problemas de estar en una zona tan céntrica: “Estamos li-

mitados, porque si tenemos que subcontratar almacén o transporte lo más lógico es tener una base técnica propia donde dispongas de los elementos necesarios”.

La principal desventaja que encuentra Agustín Montori en Vía Laietana es “el turismo que colapsa el tráfico con sus autobuses y las continuas ferias que organiza el Ayuntamiento en la avenida de la Catedral (perpendicular a Vía Laietana), que también colapsan el tráfico”. Pero son más las ventajas, sobre todo de tipo social “para los empleados, como centros comerciales, mercados, comunicaciones, estar en el centro de la ciudad...”

Además, ASTA Logistik está “en un edificio de oficinas muy bien acondicionado y preparado. Estamos

cerca de la Aduana, de la Autoridad Portuaria de Barcelona, de ATEIA. En fin, de los centros oficiales que necesitamos cerca”, concluye el consejero delegado del grupo.

Los inconvenientes que encuentran los inquilinos del Centro de Carga Aérea de Barajas son bien distintos. No tienen que ver con su ubicación, ni con las comunicaciones, ni con el tráfico, sino en el caso de Edgard Zenteno, de Korean Air, con los “costes operativos altos y la lentitud para la solución de problemas del día a día” por parte de CLASA. Por su parte, la queja de Carlos J. García, de DB Schenker Spain-Tir, se refiere a las “promesas incumplidas”, como la correspondiente al control fiscal. Pero a pesar de todo, el Centro de Carga Aérea es el sitio “donde hay que estar”.



La Aduana, a la derecha, omnipresente en Barroeta Aldamar, a pesar de su pérdida de protagonismo en los últimos años.



Una imagen antigua de Barroeta Aldamar, a la altura de los antiguos muelles del Puerto de Bilbao.

BILBAO Calle Barroeta Aldamar

LA RÍA Y SU PUERTO

Quien no conozca Bilbao ni sus calles, en el libro "Calles de Bilbao. Diccionario abreviado", de Manuel Basas, encontrará la primera pista del carácter genuinamente logístico, marítimo y comercial de la calle Barroeta Aldamar: Su descripción comienza así: "Nace esta calle en un costado de la Aduana del Muelle de Uribitarte, atraviesa la de Ibáñez de Bilbao y desemboca en la de Colón de Larreátegui, cerca de su confluencia con la de Buenos Aires". Aduana y Muelle para empezar.

¿Qué más puede pedir una calle de apenas

200 metros, repartidos en dos manzanas, para querer convertirse en santo y seña del negocio marítimo en Bilbao? Navieras y consignatarias, empresas de transporte y agentes de aduanas, compañías de seguros, de suministros y efectos navales, abogados, comerciantes y demás buscavidas, convirtieron a Barroeta Aldamar y sus aledaños durante décadas en un hervidero. En pleno centro de Bilbao, a orillas de la Ría que le vio nacer y crecer. Porque Bilbao fue antes puerto que Villa. Y este carácter aún perdura tanto en Barroeta Aldamar como en las calles aledañas:

Pío Baroja, Acebal Idígoras, Nervión, Ibáñez de Bilbao, Colón de Larreátegui, Plaza Venezuela...

Sin embargo, como algunos de los veteranos profesionales que aún desarrollan su actividad en Barroeta Aldamar; "la calle ya no es lo que era". El progresivo traslado de la actividad portuaria de Bilbao a otras zonas como Deusto, primero, y al puerto exterior, en Santurtzi, después, fueron despoblando de oficinas y de bullicio tanto Barroeta Aldamar como su entrono. Pero a pesar de que ya no exista la alta concentración de empresas de décadas pasadas, el distrito bilbaíno de Abando continúa acogiendo a una buena parte de los nombres propios del sector.

Hablar hoy de Barroeta Aldamar es echar la mirada atrás. Dulcemente, con melancolía por la juventud perdida. A escasos metros de allí, en la calle San Vicente, el Edificio Albia, una calle vertical de 19 pisos y 70 metros de altura levantado a principios de los 70, ha recogido su testigo. Funcional, con garaje y con vistas, sí, pero Barroeta siempre será Barroeta...

La calle Barroeta Aldamar; hay que decirlo, recuerda al político guipuzcoano Joaquín Barroeta Aldamar (1796-1866), alcalde de su pueblo natal, Getaria, y diputado general de Gipuzkoa en 1828, siendo nombrado después, en 1844, senador del Reino.

LO QUE EL TIEMPO SE LLEVÓ

De entre las calles en las que hasta hace no tanto tiempo bullía la logística, tal vez sean las de Bilbao las que más han visto su aspecto cambiado. Y el ambiente. José Luis Serrano, de Aduanas y Tránsitos Bilbao lo recuerda bien. "Era un ambiente de bullicio, había cantidad de bares en los que se mezclaban la gente de las agencias de aduanas, que prácticamente copaban todo el negocio, los transportistas, los estibadores, los manguis (a quienes define como aquella "gente sin posibles que se ofrecían a descargar camiones)...". Y como corrobora Juan María Zabala, de A. Pérez y Cía., la calle era el punto de reunión de los compañeros del sector. Salías de trabajar e ibas a comer un bocadillo y a jugar la partida al bar de Oliden, o al de "Mari La Cochina" (al parecer, según Serrano, Mari era una tabernera que apenas sabía castellano y a la que se oía decir desde la cocina "estoy en la cochina"). Pero lo que más recuerda Serrano era la actividad de la Aduana y la "increíble cantidad de gente que nos movíamos por allí", así como el cercano Depósito Franco, en Uribitarte, "donde también se hacían trámites aduaneros". "Estaba todo muy concentrado porque el puerto exterior prácticamente no existía y desde esta zona hasta el actual Museo Marítimo se concentraba todo el negocio por-

tuario de Bilbao". Al llegar la década de los 70 y sobre todo los 80 y los 90, con el progresivo traslado de la actividad portuaria, primero al Canal de Deusto, y después, al puerto exterior, en Santurtzi, Barroeta Aldamar y la Aduana, las calles adyacentes y el Depósito Franco de Uribitarte iniciaron un lento declive en favor de otras zonas. Además, en los años 70 a orillas de la Ría se levantó un edificio de 19 plantas y 70 metros de altura que, convertida en una auténtica calle vertical, pasaría a acoger a un buen número de empresas del negocio marítimo-portuario de Bilbao: el Edificio Albia. Como apunta Zabala, "ahora el sector está algo más esparcido por Bilbao aunque dada la limitada extensión del centro puede decirse que sigue estando concentrado".

La Aduana de Barroeta Aldamar resiste el paso del tiempo como testigo de una época. ¿Hasta cuándo? José Luis Serrano reconoce que, aunque sigue funcionando, "no sabemos hasta cuando lo hará". "Lo que ha sido el alma de toda esta zona ahora está prácticamente muerto. Lo lógico sería que la Aduana vaya cada vez más hacia Santurtzi o a la Hacienda Estatal, con lo que la Aduana de Barroeta Aldamar acabaría por desaparecer", sentencia Serrano.