



Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

Departamento de Arquitectura Escuela Técnica Superior de Arquitectura de San Sebastián - Arkitektura Saila Donostiako Arkitektura Goi Eskola Teknikoa

un siglo de planeamiento urbanístico en la vega de deusto

DE LA RIBERA DE DEUSTO A ZORROTZAURRE



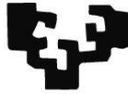
DE LA RIBERA DE DEUSTO A ZORROTZAURRE

un siglo de planeamiento urbanístico en la vega de deusto

TESIS DOCTORAL BILBAO 2015

Autor Arantxa Quintana San Vicente Director Luis Sesé Madrazo

eman ta zabal zazu



Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea

ARKITEKTURA SAILA
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA
DONOSTIAKO ARKITEKTURA GOI ESKOLA TEKNIKOA
ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE ARQUITECTURA DE SAN SEBASTIAN

TESIS DOCTORAL

DE LA RIBERA DE DEUSTO A ZORROTZAURRE

Un Siglo de planeamiento urbanístico en la Vega de Deusto

Fotografía de la portada: Vista de la Península de Zorrotzaurre desde Olabeaga

Fuente: El autor

Autor: ARANTXA QUINTANA SAN VICENTE

Director: LUIS SESÉ MADRAZO

Bilbao, 2015

(c)2016 ARANTXA QUINTANA SAN VICENTE

ÍNDICE	1
ESTADO DE LA CUESTIÓN	
A- INTRODUCCIÓN	7
B- PRESENTACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN Y OBJETIVO	9
Objetivos	11
C- METODOLOGÍA, ESTRUCTURA DE TRABAJO Y FUENTES	14
Metodología	14
Estructura de trabajo	15
Fuentes. Fuentes de las imágenes	16
CAPÍTULO 1. Bilbao y el debate sobre la Ciudad de principios del XX	19
1.1. Bastida y las fuentes de su Bilbao Comarcal	28
1.2. Interpretación comarcal de Bastida. Balance de 1923	31
1.2.1. 27 de marzo de 1923, "Conferencia Nacional de la Edificación"	32
1.2.2. 28 de mayo al 4 de junio de 1923, "Congreso Nacional de la Edificación"	33
1.2.3. Marzo y abril de 1923 Ponencia y plano de "Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes"	35
1.2.4. 17 de noviembre 1923 "El Problema Urbanístico de Bilbao", La Conferencia.	49
ANEXO 1.1.- El urbanismo internacional de principios del xx y su influencia en Bilbao.	54
ANEXO 1.2.- Bastida y el Congreso Internacional de la Edificación de Londres 1920.	57
CONCLUSIONES CAPÍTULO I	63
CAPÍTULO 2. La Vega de Deusto. Hasta 1924	71
2.1. La navegación interior por la Ría	78
2.2. La Ría a su paso por Deusto	83
2.3. El despegue de la Ribera	87
2.4. La anexión de Deusto. Tentativas iniciales	92
2.4.1. Pugna entre el anexionismo y el anti-anexionismo	96
2.4.2. La anexión. Argumentaciones bilaterales	98
2.5. Primera propuesta urbana para Deusto. 1920	102
2.6. Las Ordenanzas de 1922 que reglaban la propuesta	106
2.7. La resistencia	109
ANEXO 2.1. Dos posiciones políticas ante la Ría	117

CONCLUSIONES CAPÍTULO 2	119
CAPÍTULO 3. Plan de Ampliación de Bilbao 1925-1934	125
3.1. Concurso de Anteproyectos del Plan de Extensión de Bilbao 1926	130
3.1.1. Las Bases del Concurso y la voluntad de la Comisión del Ensanche	131
3.1.2. El fallo del concurso	135
3.2. Anteproyecto del Plan de Extensión de Otto Bunz y García Mercadal	137
3.2.1. Deusto de Otto Bunz y García Mercadal	140
3.3. El Plan de Extensión de 1927. La aprobación inicial	141
3.3.1. Solución para Deusto	144
3.4. El Plan definitivo de 1929	148
3.4.1. Primeras tentativas del Canal de Deusto	149
3.4.2. El Plan de Extensión de 1929	156
ANEXO 3.1. García Mercadal y el urbanismo internacional aplicado en Bilbao	167
ANEXO 3.2. El sentir de Bastida ante el Plan del 27	169
ANEXO 3.2 Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao 1934	170
CONCLUSIONES CAPÍTULO 3	177
CAPÍTULO 4.- La Autarquía 1939-1960	185
4.1. Escenario urbano de Bilbao tras la Guerra	189
4.2. Inicio de la urbanización de Deusto	194
4.3. Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca 1943	200
4.4. Anteproyecto del Ensanche de Deusto de 1943	212
4.5. Expansión comarcal y planeamiento pormenorizado	217
4.6. Proyecto de Reforma de Urbanización en la Vega de Deusto de 1946	219
4.6.1. Discrepancias con la JOPB	229
ANEXO 4.1. El urbanismo autárquico en España	233
ANEXO 4.2. El Gran Bilbao	237
CONCLUSIONES CAPÍTULO 4	241
CAPÍTULO 5. El Canal de Deusto 1926-1968	249
5.1. Primeras obras de reparación del Puerto hasta 1926	252
5.2. Indicios del Canal de Deusto 1926- 1930	256
5.2.1. "Proyecto de desviación del cauce de la Ría en Deusto".	266
5.2.2. Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto.	272

5.3. Estancamiento del Canal 1930-1935	278
5.3.1. "Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto"	279
5.4. Situación del Canal tras la Guerra Civil	286
5.4.1. Proyecto Modificado "Construcción del Trozo 2º y Parte del 1º Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto"	288
5.5. El Canal y el Plan Comarcal de 1943	293
5.5.1. Reclamación de la J.O.P.B.	298
5.6. La construcción del Canal de Deusto	305
5.6.1. "Proyecto Parcial Nº 1 de Explanación y Muelles para el Canal de Deusto"	305
5.6.2. "Proyecto Parcial Nº 2 de Explanación y Muelles para el Canal de Deusto"	326
5.6.3. Otras obras y actuaciones en torno al Canal	337
5.7. El Final de una Etapa	349
CONCLUSIONES CAPÍTULO 5	357
CAPÍTULO 6.- Del desarrollismo a la crisis.1956-1983	371
6.1. La herencia de la Autarquía	373
6.1.1. La industrialización de la Ribera de Deusto	375
6.2. Primera Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca de 1961.	379
6.2.1. El Plan del 61 como secuencia del fracaso del Plan del 45	380
6.2.2. Una verdadera revisión? En qué cambió el Plan?	
Crítica al Plan	392
6.3. La Revisión del Plan Comarcal en Deusto	400
6.3.1. Plan Parcial de Reforma Interior de Deusto, Olaveaga y Zorroza	402
6.4. Segunda Revisión del Plan Comarcal. Continuación del fracaso del planeamiento Comarcal.	414
6.4.1. Los Estudios Previos del Plan y sus propuestas	422
6.5. La crisis y el final de una época	427
6.5.1. Y en La Ribera, qué ocurría?	433
ANEXO 6.1.Ley del suelo y de Ordenación Urbana de 12 de Mayo de 1956. El código urbanístico ha llegado.	445
ANEXO 6.2.Plan de estabilización de 1959 y la situación económica comarcal	449
ANEXO 6.3. Bilbao crecía sin control en chabolas	454

ANEXO 6.4.La Ley del suelo de 1975 y la Ordenación Territorial.	466
ANEXO 6.5. Desaparición del Gran Bilbao	468
CONCLUSIONES CAPÍTULO 6	471
CAPÍTULO 7.- Reestructuración urbana de final del siglo XX.1984-1995	481
7.1. Planeamiento estructurante de los noventa	486
7.1.1. El Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano (P.T.P.B.M.)	489
7.1.1.1. Zorrozaurre en el P.T.P.B.M.	495
7.1.2. Avance y Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao 1995.	518
7.1.2.1. La Ribera del P.G.O.U.B.: Zorrotzaurre	528
ANEXO 7.1. Pinceladas al Planeamiento Territorial	542
ANEXO.7.2. Sociedades y Entidades Públicas	550
CONCLUSIONES CAPÍTULO 7	557
CAPÍTULO 8. La Isla de Zorrotzaurre	565
8.1. El asunto de la inundabilidad y la apertura del Canal.	570
8.2 Concursos y propuestas en Zorrotzaurre	591
8.3. Proyecto de Regeneración Urbanística de Zorrotzaurre	632
8.3.1. Master Plan de Zaha Hadid	636
8.3.1.1. Elección de Hadid para el Plan Maestro.	636
8.3.1.2 .El Master Plan de Zaha Hadid Architects de 2004	646
8.3.1.3. El nuevo Master Plan de 2007	681
8.4. Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre.	
Texto original e inédito	691
8.5. Por fin llegó la aprobación definitiva del Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre.	710
8.6 Otras actuaciones paralelas al Plan	723
8.7. Ocupación de Zorrotzaurre con una estrategia de "ciudad creativa"	737
ANEXO 8.1.Plan Integral de Prevención de Inundaciones	740
ANEXO 8.2. Modificación P.G.O.U.B. para desarrollar Zorrotzaurre	741
CONCLUSIONES CAPÍTULO 8	747
CONCLUSIONES FINALES	763
BIBLIOGRAFÍA	773
AGRADECIMIENTOS	793

ESTADO DE LA CUESTIÓN

A- INTRODUCCIÓN

DE LA RIBERA DE DEUSTO A ZORROTZAURRE

Un siglo de planeamiento urbanístico en la Vega de Deusto

El desarrollo de esta Tesis Doctoral lo planteamos como un viaje en el que, a través de los diferentes estadios temporales de un mismo espacio, vamos descubriendo la transformación urbanística, paisajística y espacial de un ámbito delimitado de la ciudad de Bilbao, a la vez que redescubrimos la evolución socioeconómica del mismo.

“De La Ribera de Deusto a Zorrotzaurre” no solamente implica el borde fluvial de toda la Vega de Deusto, sino que va más allá, buscando por medio de esta metáfora una visión de desarrollo urbanístico a lo largo del Siglo XX (de La Ribera de Deusto) hasta el umbral del Siglo XXI (hasta Zorrotzaurre)

Esta área llamada “Área Oportunidad” por el Plan Territorial Parcial del Área Metropolitana de Bilbao fue en sus orígenes y hasta bien entrado el Siglo XX, La Ribera de Deusto.

Las transformaciones de La Ribera de Deusto hicieron que esta antigua marisma de astilleros y reparaciones navales pasara a ser Zorrotzaurre, (Zorrotzaurre, delante de Zorroza) que define la punta afilada, encuentro del Río Cadagua y la Ría del Nervión.

El punto de inflexión y lo que determina sustancialmente esta evolución es la apertura del Canal de Deusto que supone un antes y un después para Deusto y sus habitantes.

La marisma se convierte en la actual península de Zorrotzaurre, separando físicamente el desarrollo de Deusto con la decadencia de la industria en declive.

No es casualidad que la toponimia del área haya variado también a través de los años ya que el espacio físico ha cambiado considerablemente.

La Ribera de Deusto implica un estado de progreso urbano concreto, donde la industria naval se desarrolló en el límite fluvial de la Ría del Nervión. Un desarrollo sostenible del proceso urbano fue la norma hasta que los abusos y la búsqueda de la máxima rentabilidad en los años del desarrollismo atroz imprimieron su huella en un paupérrimo paisaje degradado, relacionado con la época industrial.

Dónde, cuándo y cómo pasó de ser La Ribera de Deusto a Zorrotzaurre no está únicamente basado en un interés histórico sino que los cambios

experimentados son el resultado de un pensamiento global de ciudad o "Ciudad Completa" como lo denominó el arquitecto Ricardo Bastida.

Tratamos de concebir la visión de Bilbao desde una perspectiva amplia. No perseguimos una visión de un Bilbao unitario, sino una ciudad que mira más allá de su centro de Ensanche, Casco Viejo y barrios periféricos y que abarca también el área suburbana a lo largo de su eje fluvial.

Este eje fluvial que supone la Ría del Nervión es la columna vertebral del Área Metropolitana y las Áreas de Oportunidad definidas en el Plan Territorial Parcial del Área Metropolitana de Bilbao. Estas áreas están anexionadas a este eje natural incondicionalmente ya que son las zonas donde las industrias se han asentado tradicionalmente y que actualmente han liberado espacios para que la ciudad se los vuelva apropiar y los hagan suyos. Son áreas de "borde" muy atractivas para la dinamización territorial. Estos espacios a recuperar son especialmente sensibles a la adaptación a nuevos esquemas de necesidades urbanas del Siglo XXI.

La secuencia y consecución de espacios será el hilo conductor de una unidad territorial coherente y homogénea, aunque con sus localismos independientes. El todo y las partes deben conjugarse para crear territorio común. El territorio de Zorrotzaurre

Zorrotzaurre supone un ámbito de actuación en el que se enlazan muchos intereses urbanos, no solamente por su valor como motor económico, social y cultural, sino que es el soporte físico de unión entre la Gran Urbe y su Área Metropolitana. Es la sutura urbana tanto longitudinal (a lo largo de la Ría) como transversal (Margen Derecha y Margen Izquierda) y supondrá una auténtica oportunidad de cohesión.

La secuencia urbanística a lo largo de un siglo de planeamiento en la Vega de Deusto nos redescubre un nuevo territorio que ha ido moldeando su topografía para dar respuesta a las necesidades e intereses de cada época, desde una marisma como enclave del desarrollo naval de Bilbao, pasando por la herida abierta que supuso el Canal de Deusto. En este momento, volvemos a modificar el territorio para crear una isla en el Nervión que conjugue e integre nuestra Bilbao del futuro, la Isla de Zorrotzaurre.

La transformación y manipulación de la geografía por los urbanistas para "hacer ciudad" o para hacer de la ciudad un sitio más habitable según los baremos de cada época, ha sido el leitmotiv de este viaje temporal que finaliza en la Isla de Zorrotzaurre del Siglo XXI como paradigma del futuro de Bilbao y de su Área Metropolitana.

B.-PRESENTACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN Y OBJETIVOS

El objeto de nuestra investigación es la evolución urbanística y de procesos de desarrollo urbano de la Villa de Bilbao hacia una "ciudad completa" con su Área Metropolitana. Para ello, el estudio de esta investigación se ha centrado en un área nexo de unión entre la Ciudad y su Área Metropolitana, esta área es la Vega de Deusto. Es decir, estudiaremos el desarrollo urbanístico de Zorrotzaurre.

Han sido numerosos los análisis de una ciudad industrial como Bilbao donde los factores económicos y sociales han marcado, de forma general, el desarrollo territorial, paisajístico y urbanístico de la urbe. El pasado industrial se ha enraizado en la ciudad siendo un referente de un presente postindustrial. De forma más acusada, el pasado industrial, el presente en decadencia urbana y el futuro desarrollo urbanístico a desarrollar, se evidencia en la futura Isla de Zorrotzaurre que supone un antes y un después en la evolución y expansión urbana de Bilbao.

Esta investigación pretende no detenerse en el legado postindustrial de una economía en auge y en declive sino en un futuro esperanzador donde una nueva ciudad continúe siendo alusiva al pasado industrial de Bilbao pero con nuevas reglas para nuevas tendencias. Debemos afrontar nuevos retos, con una visión de territorio global. Por ello, este análisis deja la puerta abierta a una continuidad de lo que todavía queda por realizarse y si finalmente se consigue dar por cerrado "la última gran expansión de Bilbao" en los territorios de la Vega de Deusto. Por ello, esta Tesis pretende ser punto de partida de posteriores estudios de la nueva urbanización en Zorrotzaurre que consigan cerrar el círculo iniciado con esta investigación urbanística.

Bilbao se convierte de esta manera en un territorio potencialmente desarrollable donde ya han madurado ámbitos de oportunidades urbanísticas. Es decir, Bilbao ya ha cambiado su expresión urbana de ciudad fabril con un paisaje urbano donde la Metròpoli ocupaba los espacios residuales de las industrias, por una nueva urbe reocupada por el ciudadano. En este nuevo escenario urbano es donde en un futuro se deberá desarrollar la nueva área de Zorrotzaurre.

Bilbao es un sistema complejo y conseguir que este sistema sea más instrumentado e interconectado es el objetivo de todos los actores que articulan la urbe, por ello una comprensión global del territorio a colonizar y a urbanizar nos permitirá una mayor, mejor y más adecuada apropiación del lugar y en definitiva de la ciudad para que su expansión sea completa y a la vez integradora con su Área Metropolitana a lo largo del Eje del Nervión y hacia El Abra como puerta de salida hacia otros territorios a conquistar.

Es el momento de detenerse y repensar, como D. Ricardo Bastida, en una urbe "completa" y cosmopolita que no esté reñida con una identidad de escala local del paisaje autóctono pero transformando en una unidad de urbanismo a gran escala. Cada territorio debe leerse como un "sitio" propio dentro de esa unidad pero con una vinculación y ligazón directa con el todo y con todas las partes, es decir, se necesita un modelo que sea capaz de dar valor a las partes y que sea un modelo flexible y

abierto capaz de variar a lo largo del desarrollo del mismo al igual que se alteran otros valores sobre los cuales se pueda intervenir en su análisis, tanto de soporte físico (topografía, etc...) como de soporte social u económico.

En este complejo modelo urbanístico se desarrolla el nuevo Zorrotzaurre, donde la Ría como Eje vertebrador del Valle del Nervión y como Eje infraestructural ha sido siempre un lugar de asentamientos industriales. Por un lado, ha sido la fachada a la Ría de la industria que ha permitido la fácil comunicación interior de mercancías pero por otro lado, ha permitido también al tejido industrial una facilidad y flexibilidad de usos según sus necesidades sin ningún tipo de cortapisas más que sus propias voluntades.

El elemento “borde” de Zorrotzaurre resulta altamente sugerente y atractivo a la evolución y expansión de la nueva ciudad pero la realidad presente es que esa evolución se ha convertido en una secuencia de ruinas industriales. Este es el momento en que el elemento “borde” se desarrolla ampliamente con la nueva propuesta de Hadid para Zorrotzaurre. La oportunidad resulta doble, por un lado, reinventar Zorrotzaurre desde un punto de vista atractivo para las actividades económicas y para el ciudadano y por otro lado, apropiarse y acercarse a Bilbao el Área Metropolitana gracias al enclave estratégico de unión entre ambas que supone el territorio fluvial de Zorrotzaurre.

Actualmente retomamos este valor de la Ría como Eje articulador de actividad, resolviendo las circulaciones de sus márgenes y revalorizando los suelos de borde situados no solamente en el centro del Área Metropolitana, sino que favoreciendo a la creación de enclaves estratégicos del desarrollo de la Metrópoli. La Ría resurge y se convierte en el “alma mater” del desarrollo estratégico de Bilbao jerarquizando usos y elementos y obligando a las grandes infraestructuras a dialogar con ella. De esta forma retoma su carácter de Ordenación de Territorio metropolitano atrayendo nuevos modelos de desarrollo urbano y actividad, y donde las piezas urbanas se articulan soldándose a ella de diferente forma pero siempre creando un sistema estructurado de intervenciones homogéneas.

Una de esas piezas urbanas que articula la Ría es Zorrotzaurre. Especial consideración debe tener esta actual península por ser el paradigma del enlace por un lado, de Bilbao y su Área Metropolitana, y por otro lado, de elemento articulador entre la Margen Derecha y la Margen Izquierda de la Ría. Su situación estratégica privilegiada resulta interesante como motor de actividad y como extensión residencial del centro de Bilbao (Ensanche) hacia los barrios periféricos sin abandonar la voluntad de centralidad. La mixtura de usos junto con la viabilidad de una comunicación flexible hace de Zorrotzaurre la gran oportunidad de un urbanismo metropolitano para Bilbao.

De esta forma, Zorrotzaurre se puede considerar como “La última gran oportunidad” de expansión y de regeneración urbana del Bilbao Metropolitano

Objetivos

En función de todas estas líneas de trabajo de la investigación se pretende dar respuesta a una serie de objetivos.

A.- A partir de las fuentes estudiadas pretendemos analizar el proceso de declive y regeneración urbana del Bilbao Metropolitano y esencialmente de la Vega de Deusto. Estableciendo así una base histórica sobre la que desarrollar las conclusiones.

B.- Reconocer en la Ría el potencial de elemento de sutura del territorio circundante entre orillas y como nexo de unión con la Metròpoli. Para ello, analizaremos el planeamiento existente vinculado a la misma y que ha sido el origen del concepto de Área Metropolitana de Bilbao desde 1923 (fecha en que surge el término "ciudad completa") hasta 2012 (Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre)

La Ría ha sido desde siempre el Eje vertebrador de desarrollo económico del Valle del Nervión y por tanto elemento central que estructura el territorio. Desde el primer documento gráfico que se tiene del lugar, se evidencia la hegemonía de la Villa de Bilbao a lo largo del eje fluvial navegable.

C.- Llevar a examen conceptos de unidad territorial, tomando como ejemplos oportunidades y equivocaciones en materia de centralidad, dispersión, comunicación interna y otros conceptos ligados directamente al urbanismo a gran escala para poder acceder finalmente al planeamiento en detalle y pormenorización de la ciudad vista por el usuario. Es decir, se observará el territorio desde la gran escala comarcal del Eje del Nervión para focalizar y bajar a una escala menor en Zorrotzaurre

El concepto de Bilbao Metropolitano que surgió a principios del Siglo XX por la imperante necesidad de expansión territorial de la Villa y los sucesivos intentos de ampliación urbanística, evolucionó a lo largo del Siglo XX debido en su mayor parte a la transformación socioeconómica y demográfica llevada a cabo por Bilbao. Esta expansión supuso el primer esfuerzo de ampliación para descongestionar la periferia de un desequilibrio de crecimiento respecto del centro, que produjo arrabales colmatados y angostos e insalubres solares.

Aunque, la verdadera vocación comarcal del Bilbao Metropolitano se puede reconocer en la figura de un arquitecto clave para la historia urbanística y arquitectónica de Bilbao; el arquitecto Ricardo Bastida. Por ello, el primer capítulo de esta investigación lo dedicaremos a Bastida que propone la lectura del territorio en su conjunto (Valle del Nervión) como "sitio" donde no se considera un "todo" sino selectivamente unos sistemas determinados, es decir, Bastida propone la "gran escala" con el "Plan de Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes"(1923), donde se resume la filosofía y las pautas del devenir de Bilbao para formar con toda la Comarca un todo armónico.

La revisión histórica de los sucesivos planes a gran escala a lo largo del Siglo XX marcó el devenir comarcal y establecieron las premisas iniciales para la evolución urbanística de la Metrópoli, debido a ello, analizaremos el recorrido histórico de Ordenación Territorial del Nervión. No hay que olvidar que Bilbao es lo que es debido a los aciertos y desatinos de los primeros planes urbanísticos comarcales que marcaron las pautas iniciales de crecimiento y expansión de la ciudad en el territorio.

D.- Estudio de Zorrotzaurre como ámbito estratégico de desarrollo y de actuación coherente con la idiosincrasia actual.

-Realizaremos una revisión histórica de los planes urbanísticos propuestos para el desarrollo de Zorrotzaurre desde la Ribera de Deusto hasta nuestros días, reconociendo desde cuándo y desde dónde es Ribera de Deusto o Zorrotzaurre. La toponimia del lugar marca también un antes y un después de la intervención urbanística y una voluntad de globalización territorial.

Efectuaremos una revisión urbanística mediante una descripción y análisis de las múltiples propuestas que se realizaron a lo largo de casi un siglo de planeamiento urbanístico donde la Vega de Deusto evolucionó anárquica y espontáneamente al margen de cualquier planeamiento y según una necesidad de apropiación del suelo, mayormente por la industria en desarrollo y declive.

La secuencia de propuestas de planes urbanísticos forman parte de la memoria histórica urbana de Zorrotzaurre y que duda cabe que unas beben de las fuentes de otras para conformar una trama urbana que evoluciona con los años, con las propuestas, con los momentos históricos, económicos y políticos. Los planes se amoldan y desarrollan unos sobre otros de forma que a lo largo de casi un siglo se suceden planes más o menos acertados desde el punto de vista urbanístico que cambian según la teoría de la "prueba-error" según la coyuntura del momento.

Planteamos el inicio del análisis del planeamiento urbanístico a partir del "Plan de Enlaces de Bilbao con los Pueblos Colindante" de Ricardo Bastida de 1923, que supone la primera ordenación de la Vega de Deusto. Pero, cuál podía ser el punto final de este análisis urbanístico en la Vega de Deusto? El expediente del Plan Especial de Zorrotzaurre está todavía abierto ya que todavía se está redactando o aprobando algún documento del mismo mientras esta investigación se realiza, por tanto optamos por acotar el estudio de la pormenorización del planeamiento de Zorrotzaurre que nos lleva a determinar como punto final de esta búsqueda la Aprobación Definitiva del Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre del 29 de noviembre de 2012, porque con ello identificamos el desarrollo final de la Isla sin descender a una escala urbana que está todavía definiéndose. Es decir, quizás sea más ilustrativo detener nuestro estudio en un Plan donde se resuman las actuaciones globales de un área como Zorrotzaurre que descender a una escala menor que no iba a aportarnos ningún tipo de entendimiento ni comprensión a la lectura territorial de Bilbao y su Área Metropolitana.

-Elaboraremos un estudio minucioso del Canal de Deusto según expedientes inéditos del Puerto de Bilbao sobre la construcción del Canal, desde su concepción hasta la finalización de su apertura, para reconocer la importancia a nivel territorial de decisiones al margen del fenómeno urbanístico y la evolución de las mismas.

El Canal de Deusto, promovido por la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, que inicialmente surgió por la necesidad de evitar la deficiente maniobrabilidad de los barcos en la curva de la Ría en Olabeaga queda en entredicho en la investigación al plantearse la duda sobre el beneficio de la operación infraestructural de la apertura del Canal de Deusto que favorecía sobre todo a los intereses de la Compañía Euskalduna cuyo fundador Ramón de la Sota y Llano había sido presidente de la JOPB durante años. A pesar de no poder demostrar mediante documentos ninguna relación entre ambos hechos, lo cierto es que la decisión de abrir el Canal de Deusto marcó para siempre el destino de la Vega de Deusto desde un punto de vista urbanístico y humano.

Analizar si la apertura del Canal fue una opción errónea o no, forma parte de esta investigación pero la consecuencia final de la decisión de abrir en dos Deusto y que acabó siendo trasnochada por no acabarse, fue que el Canal estableció el destino del planeamiento urbano que se planteó posteriormente. Es decir, la isla de Zorrotzaurre se concibe como tal porque se decidió abrir un Canal que nunca se acabó.

Por qué? Cómo? Desde cuándo? Quién? Son cuestiones que plantearemos en el capítulo dedicado al Canal de Deusto al ser de gran importancia para el desarrollo futuro de la zona.

-Estudiaremos minuciosamente la propuesta urbanística del Plan Especial de Zorrotzaurre para valorar la viabilidad de su puesta en marcha o la utilización de nuevas estrategias urbanas.

Nos detendremos en la concepción del Plan desde sus inicios, en la elección del equipo redactor, en las críticas surgidas, el Master Plan inicial, adaptación a la norma del diseño urbanístico, la inundabilidad de la Ría y la apertura definitiva del Canal, los movimientos sociales y culturales. Todo ello para una comprensión global del Plan Especial. Para ello analizaremos documentos públicos y archivos particulares inéditos.

-Realizaremos una reflexión final sobre la oportunidad que ofrece Zorrotzaurre como paradigma del enlace de Bilbao y su Área Metropolitana y como eje articulador, margen derecha y margen izquierda. Su situación estratégica privilegiada resulta interesante como motor de actividad económica, social, cultural y residencial. Se puede considerar Zorrotzaurre la gran oportunidad de un urbanismo metropolitano para Bilbao. Presentaremos unas conclusiones finales del trabajo de investigación.

C- METODOLOGÍA, ESTRUCTURA DE TRABAJO Y FUENTES

Metodología

La metodología del trabajo a realizar la basamos principalmente en una investigación donde cada capítulo lo desmenuzamos según el detalle requerido para cada situación. Una vez establecidas las inquietudes y objetivos a conseguir, la metodología es la de localizar las fuentes a utilizar y seleccionar la bibliografía de referencia.

Una vez seleccionada los instrumentos de análisis y tratamiento, procederemos a la elección de un modelo de aproximación al tema.

Este modelo de aproximación al tema lo podemos considerar como “el caso de estudio” que en nuestro caso es el análisis de la evolución urbanística de Zorrotzaurre a lo largo de un siglo que nos permite profundizar en un espacio y en un tiempo concreto. Es decir, nos permite descender de escala, de la gran ciudad a una morfología más reducida de experimentación a una escala menor, delimitando el análisis a una determinada época, es decir, limitamos nuestro estudio urbanístico a una zona concreta de Bilbao y a un tiempo concreto que aproximadamente es el estudio de Zorrotzaurre a lo largo de un siglo.

En este modelo planteamos y analizamos una serie de variables urbanísticas y la relación entre ellas.

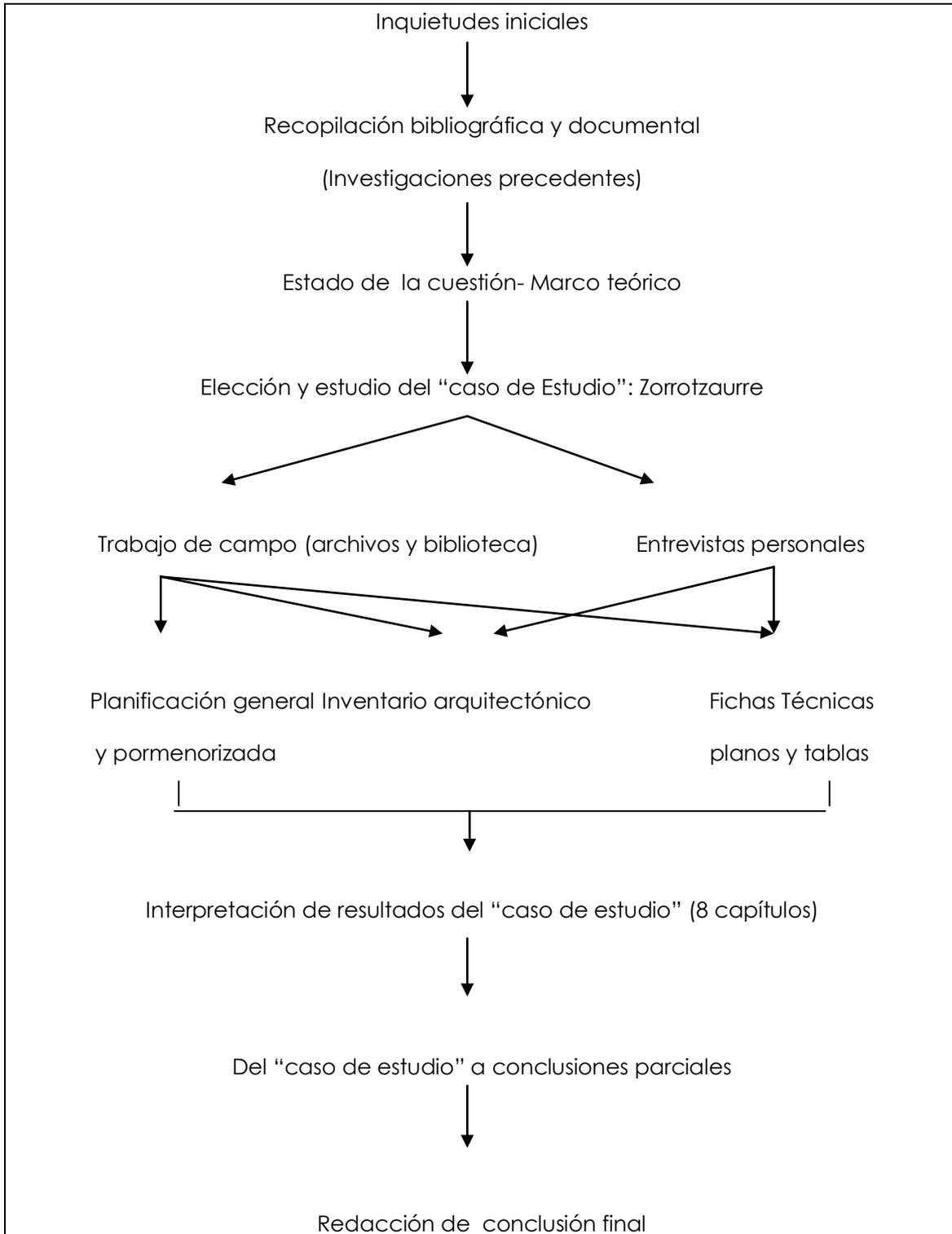
En este proceso aplicamos 2 maneras diferentes de enfocar la investigación y que ambas se complementan. Por un lado, existe un trabajo de campo referido principalmente a una búsqueda en archivos y bibliotecas para una recopilación de documentos y planeamiento principalmente sobre el caso de estudio. Por otro lado, existe un trabajo de entrevistas personales donde contrastamos, confirmamos y verificamos la información conseguida en el trabajo de campo de búsqueda de información.

Todo ello lo completamos con visitas in situ del área de estudio elegida, fotografías, y diversa documentación gráfica. Una vez recopilada y contrastada la información, pasamos al estadio de ordenación, análisis e interpretación de resultados para la estructuración en un texto dividido en 8 capítulos de los cuales establecemos unas conclusiones parciales que ayudan a reflexionar sobre la evolución urbanística de la Vega de Deusto de manera cronológica e independiente, de manera que el lugar (Zorrotzaurre) y el espacio (a lo largo de un siglo) es el hilo conductor de los capítulos que de forma ordenada van describiendo, analizando y narrando la evolución urbanística de la Vega de Deusto.

Para finalizar, la investigación la culminaremos con una conclusión final como reflexión de todas las conclusiones parciales de los 8 capítulos estudiados.

Estructura de trabajo

La labor de recopilación, interpretación y síntesis de información nos permite elaborar un trabajo de tesis según el esquema metodológico siguiente:



Fuentes

Las distintas fuentes de información son básicas para la elaboración de este trabajo de investigación. Una primera aproximación al tema nos hace tomar contacto con la amplia documentación existente y la necesidad de una recopilación y un tratamiento riguroso en la elaboración de datos. Tenemos que distinguir entre las fuentes directas que nos proporcionan una información original y las fuentes indirectas que nos proporcionan la información ya elaborada previamente

Por un lado denominamos trabajo de campo a la recopilación y estudio de diferentes documentos a analizar. Entre los documentos a analizar tenemos los siguientes:

- Bibliografía sobre el tema: libros, artículos en revistas, conferencias, charlas y opiniones en distintos medios de comunicación, estadísticas.
- Datos informáticos: Páginas Web, blogs, tablas, gráficos y mapas digitales
- Planeamiento: Planeamiento histórico del Bilbao desde 1923 hasta nuestros días, PTP de Bilbao Metropolitano, PGOU de Bilbao, Plan Especial de Zorrotzaurre, PAU de Zorrotzaurre, Plan Estratégico de Bilbao Metropolitano, Normativas Municipales, Inventario General de Patrimonio Industrial en Bilbao Metropolitano, Fichas Técnicas y otros planeamientos pormenorizados.

Existe otro trabajo de recopilación de datos basado en un trabajo a pie de calle mediante entrevistas, reportaje fotográfico e inspección visual del terreno para la identificación del "caso de estudio" (Zorrotzaurre).

El trabajo de investigación se articula en un texto que a su vez se estructura en capítulos diferentes con conclusiones parciales por cada capítulo como en el índice

El origen de la información va a ser muy variado y podemos destacar la mayor parte de las administraciones públicas:

- Administración Central
 - Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente
 - Ministerio de Industria y Energía
- Gobierno Vasco
 - Departamento Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente.
 - Departamento de Industria, Comercio y Turismo
- Diputación Foral de Bizkaia
 - Departamento de Cultura
 - Archivo Histórico Foral de Bizkaia
 - Biblioteca Foral de Bizkaia

- Ayuntamiento de Bilbao
 - Área de Urbanismo y Medio Ambiente
 - Área de Cultura
 - Biblioteca Municipal Central de Bilbao en Bidebarrieta
 - Biblioteca Municipal Central de Bilbao en la Alhóndiga
 - Archivo de la Sección de Planeamiento del excelentísimo Ayuntamiento de Bilbao.
 - Archivo Histórico del excelentísimo Ayuntamiento de Bilbao.

- Otras sociedades privadas y públicas dependientes o no de la administración
 - Bilbao Metròpoli 30
 - Bilbao Ría 2000
 - Archivos del Puerto de Bilbao
 - Archivos de la Sociedad Bilbaína
 - Cámara de Comercio de Bilbao
 - Archivo de la Oficina Urbanística del Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro, Delegación de Bizkaia
 - Biblioteca de la Delegación de Bizkaia del Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro
 - Universidad del País Vasco, Euskal Herriko Unibertsitatea.
 - Biblioteca de la Universidad de Deusto
 - Archivos privados de Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A.
 - Comisión Gestora de Zorrotzaurre

Fuentes de las imágenes

La mayoría de las imágenes están recogidas de documentos divulgados y publicados en libros, revistas y páginas web, por lo que su utilización se supone factible del todo ya que dicha información es pública.

En cuanto a las imágenes de documentos, planos y fotografías de archivos privados del Puerto de Bilbao y Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A., y archivos históricos de la Diputación de Bizkaia, Ayuntamiento de Bilbao y otros, han sido obtenidos bajo la supervisión y control de las personas responsables de los mismos.

La calidad de muchas de las imágenes de planos y fotografías de época es debida a la antigüedad de los mismos y a la complicada digitalización de ellos. Muchas de dichas digitalizaciones han sido facilitadas por los archivos donde se encuentran los documentos originales que no son accesibles por su deterioro.

CAPÍTULO 1

Bilbao y el debate sobre la Ciudad de principios del XX

*Tú eres, Nervión, la historia de la Villa,
Tú su pasado y su futuro, tú eres,
recuerdo siempre haciéndose esperanza
y, sobre cauce fijo, caudal que huye.*

Miguel de Unamuno

1. Bilbao y el debate sobre la Ciudad de principios del XX

Podemos entender que a partir de finales del siglo XIX es cuando surgen las primeras inquietudes entorno al fenómeno urbanístico y desarrollo de la ciudad de Bilbao. En esta coyuntura de expansión urbana, el arquitecto Ricardo Bastida supuso para Bilbao la innovación urbanística adecuada al nuevo signo de los tiempos que corrían al comienzo del siglo XX. El nuevo fenómeno urbanístico de Bilbao de la mano de Ricardo Bastida fue fruto del panorama mundial convulso después de la Primera Guerra Mundial. Los cambios sociales, económicos, culturales, técnicos y artísticos se sucedían en un panorama mundial en plena transformación. Esta nueva situación la denomina Daniel Fullaondo como "Cambio de Paisaje"



La Ría de Bilbao 1908. JOPB.

“La Conciencia moderna. Es el torno a los primeros años de este siglo cuando salta la chispa definitiva que habrá de cristalizar a su alrededor el mayor experimento cultural desde el Renacimiento. Podríamos centrar sus motivos en tres factores: A) la realidad técnica, científica, industrial B) los grandes movimientos sociales y políticos y C) La formación de una nueva conciencia espacial. (...) He aquí el artista de principios de siglo, he aquí al hombre eternamente protestante, el hombre estética y psicológicamente herético, que pone en tela de juicio todo el tradicionalismo anterior; el hombre que lleva un fecundo canto creacional a la inversión de lo establecido, que intenta sondear en lo insólito, que renueva su conciencia a través de lo absurdo, filtrando toda la secular experiencia del pasado; que tantea la abolición de toda jerarquía, de todo prejuicio, que pretende su liberación a través de la reconsideración

integral; el hombre aventurero del espíritu, aventurero de un nuevo mundo que intenta expresar con una nueva y paradójica transfiguración" (Fullaondo, 1969) ¹

El urbanismo entendido hasta el momento quedaba obsoleto. Soluciones urbanísticas del Renacimiento, la Ilustración o el Hausmanismo quedaban relegadas a una inevitable ineficacia debido a la necesidad de dotar a la incipiente burguesía industrial de tramas de Ensanche.

Los cambios económicos y sociales que trajo la Revolución Industrial también atrajeron a oleadas de obreros del campo hacia la ciudad que a modo de novela de Dickens se acinaban en barriadas insalubres.

Bilbao de primeros de Siglo XX no era una excepción del resto de ciudades europeas sino que al contrario que otras ciudades españolas suponía una punta de lanza del desarrollo industrial debido a su situación geográfica, a sus materias primas y a la herencia comercial que acarrecaba en su refina histórica. Existía a mediados del Siglo XIX una imperante necesidad de expansión territorial de la Villa y los sucesivos intentos de ampliación urbanística parecían no cuajar.

Esta expansión territorial era debida en su mayor parte a la transformación socioeconómica y demográfica llevada a cabo por Bilbao a mediados del Siglo XIX que tuvo como consecuencia la redacción del Ensanche de Bilbao en 1876 por P.Alzola, S. Achucarro y E.Hoffmeyer².



Ensanche de 1876 P.Alzola, S. Achucarro y E.Hoffmeyer

¹ Daniel, F. (1969). *La Arquitectura y el Urbanismo de la región y el entorno de Bilbao. Tomo 1.* Madrid- Brcelona: Ediciones Alfaguara S.A.

² *Memoria del Proyecto de Ensanche de Bilbao, 1876.* Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer. Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Vizcaya. Introducción de Javier Cenicacelaya e Íñigo Saloña, 1998

A pesar de las críticas que obtuvo este primer Plan del Ensanche, fue el primer esfuerzo de ampliación para descongestionar la periferia urbana bilbaína de un desequilibrio de crecimiento respecto del centro, que produjo arrabales colmatados y angostos e insalubres solares. Este proyecto introducía un intento de enriquecer formalmente la trama en retícula con una plaza elíptica central sobre la que convergían un juego de diagonales. Se intentaba de esta manera eludir la crítica al trazado de Cerdá en Barcelona por mantener una monotonía de cuadrícula que potenciaba la variedad de manzanas edificatorias³

Los planes del Ensanche no solo acotaban la ciudad dando unos límites al territorio sino que marcaban a su vez unos ejes de desarrollo de la ciudad a modo de arteria principal. Estas arterias eran donde la economía debía fluir a lo largo de un desarrollo de la actividad económica y donde el capital debía invertir⁴. Con estas pautas de desarrollo urbano para la clase más pudiente, fue del todo imposible que la clase trabajadora pudiera asentarse en el Ensanche. No se generó una reserva de suelo barato para la construcción de vivienda económica. En consecuencia, la clase obrera se desplazó al extrarradio no planificado y en condiciones altamente desfavorables en medio de un caos urbanístico⁵

A la par que crecía el Ensanche y se desbordaba, existía otro crecimiento urbano paralelo, el suburbio. Fue difícil imaginar, incluso para los urbanistas de la época, la insuficiencia del Ensanche para la demanda de viviendas para las clases sociales que no podían satisfacer el precio del suelo del Ensanche. Muchas áreas de la ciudad que estaban destinadas a ser ocupadas por el Ensanche o por sus conexiones con los antiguos arrabales de la ciudad, fueron ocupadas por agrupaciones espontáneas y marginales, constituyendo suburbios inconexos sin ningún control ni servicio urbano ni higiénico.

El Plan del Ensanche de Bilbao de 1876 de P.Alzola, S. Achucarro y E.Hoffmeyer, fue insuficiente para la rápida evolución demográfica e industrial de la villa. Esto unido a los obstáculos jurídico-políticos, donde existían unas ordenanzas sin unificar y unas leyes tributarias donde los propietarios de terrenos poseían privilegios⁶, hizo que en 1899 se realizara una Ampliación del Ensanche de la Villa de Bilbao por parte de Enrique Epalza.⁷

³ Terán, F. (1999). *Historia del Urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*. Madrid: Ediciones Cátedra S.A.

⁴ Este tipo de vías es la Gran Vía de San Mames en el Proyecto de Ensanche de Bilbao, 1876.Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer. Actualmente corresponde a la Gran Vía de Don Diego López de Haro

⁵ Sambricio, C. (1996). La ciudad moderna, el territorio y el transporte. En C. Sambricio, *Arquitectura del movimiento moderno: registro DOCOMOMO Iberico, 1925-1965* (págs. 134-140). Fundación Mies Van Der Rohe.

⁶ "La Edificación en 1896", en *Revista Bilbao* nº 93, año III pág. 32. "Terrenos y Urbanizaciones", en *Revista Bilbao* nº 137, 4/12/1897 pág. 492. "Marcha de las edificaciones en el ensanche", E. Epalza, *Revista Bilbao*, 5 de octubre de 1905. Se relata la avidez de terrenos por parte de promotores y la falta de compraventa de solares por la especulación de propietarios.

⁷ Azpiri Albistegi, A. *Urbanismo en Bilbao 1900-1930*. Gobierno Vasco. Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente. Vitoria Gasteiz 2000. P.62

Tal y como lo expresa Terán, el ensanche entró en crisis.

“El concepto de ensanche había nacido en gran medida de un deseo administrativo unificador, de carácter abstracto y un tanto simplista: «formándose proyectos aislados en cada extremo de la población, y haciéndose la reforma sin unidad ni concierto, se vendrá a parar a un resultado informe y poco provechoso». Esto debería ser evitado «subordinando el proyecto a un pensamiento completo; estudiando, en fin, de antemano, y a la vez, todas sus circunstancias, como se ha hecho y se está haciendo en otras grandes ciudades de Europa y América». Así se expresaba el Preámbulo del Real Decreto de 8 de abril de 1857, que autorizaba la preparación del Plan de Ensanche de Madrid (...)

Ese carácter de pieza unitaria de nueva planta, yuxtapuesta a la ciudad existente, con la que funcionalmente se enlazaba de modo más o menos satisfactorio, resultaba coherente con la concepción que algunos textos de la época, como el citado, ponían de manifiesto, según la cual se trataba de concentrar en una sola operación todo el esfuerzo urbanizador y dirigir en un solo sentido todo el crecimiento de la ciudad, sometido a unas condiciones también unitarias y uniformes.

Esto era coherente con la ausencia de una visión integral de todo el organismo urbano que habría de resultar como un todo de la fusión de ambas estructuras, la vieja y la nueva ciudad. Por eso podía decirse con acierto que con los ensanches se trataba de facilitar el crecimiento urbano más que de ordenar la ciudad, señalando la diferencia entre ese tipo de operación y lo que, en cambio, constituiría una verdadera propuesta de ordenación general.

Por esa misma limitación, por otra parte, traslucía una insuficiente comprensión del hecho urbano global y del papel que en él desempeñaban las fuerzas reales que se estaban haciendo presentes en el crecimiento y reclamaban un puesto que no encontraban a través de la fórmula de los ensanches. Estas atendían sólo a una parte de ellas, y a ésta sí le dieron plena satisfacción, permitiendo, a través de los mecanismos de desarrollo adecuados a las posibilidades de la misma, la eclosión del modelo urbano que necesitaba la burguesía.

En cambio, y sobre todo, quedaban fuera de atención los problemas del interior de los deteriorados cascos, en especial sus aspectos higiénicos y funcionales, así como, por otra parte, la demanda, creciente con la industrialización incipiente, de vivienda para las clases sociales que no podían satisfacer los costes derivados de las características con que se desarrollaba el ensanche.”⁸

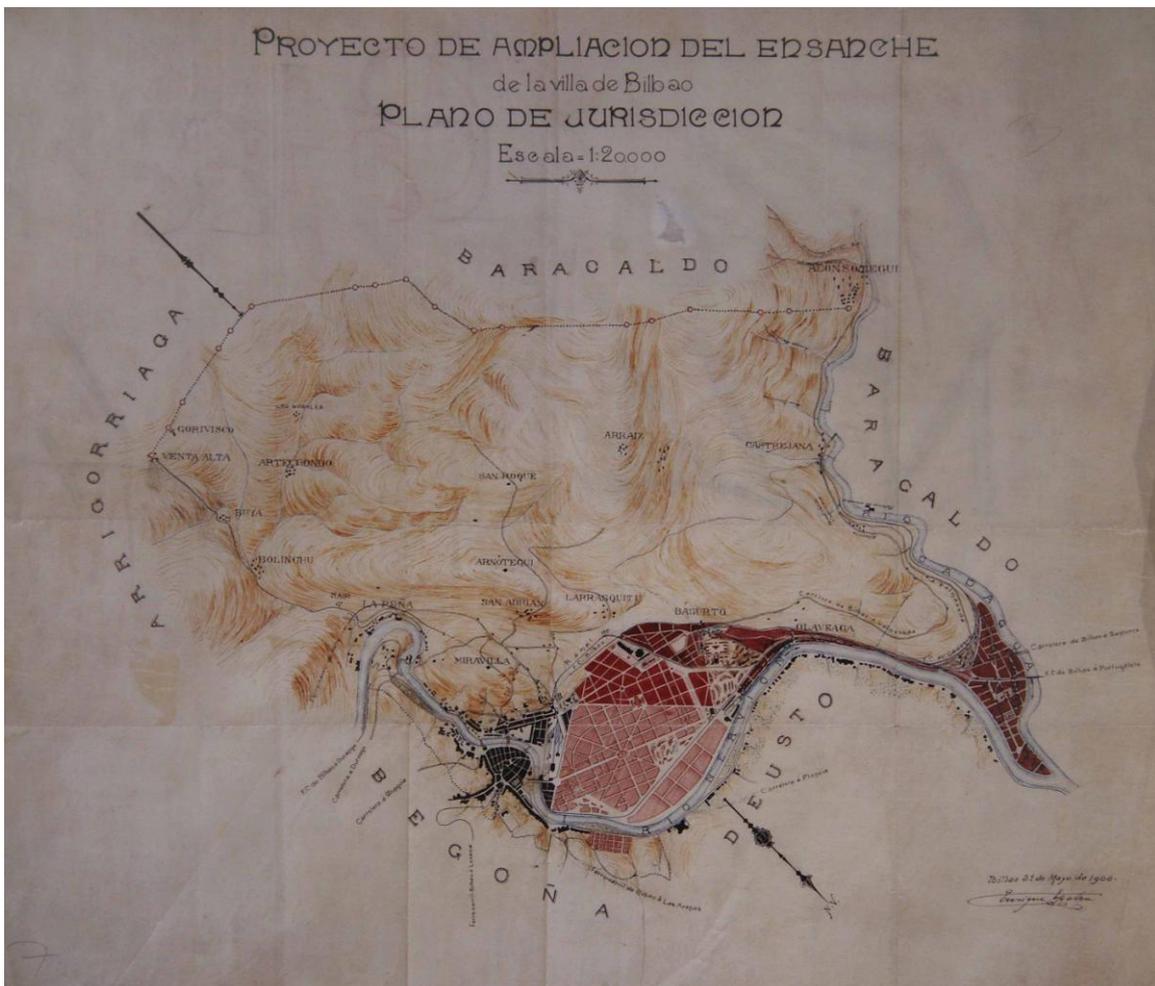
A partir de 1890 empezaron las anexiones a Bilbao de diferentes anteiglesias periféricas como la de Abando, lo que permitía una ampliación de la demarcación territorial. El Bilbao de 1900 abarcaba desde Cantalojas hasta la meseta de la Plaza de Toros, prolongándose hasta Basurto, incluyendo también el territorio de Olaveaga y la península de Zorroza, es decir, se extendía por la Margen Izquierda de la Ría donde la

⁸ Terán, F. (1982). *Planeamiento Urbano en la España Contemporánea 1900/1980*. Madrid: Alianza Universidad textos. Pág. 38

topografía lo permitía ya que por la Margen Derecha se encontraba el Monte Archanda y Deusto y Begoña que todavía no estaban anexionadas.

El proceso se inició con un mandato de 1899, sobre el que trabajó el arquitecto municipal Enrique Epalza. Consistía en considerar "urbano" el resto del espacio de Abando no definido por Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer.

Se trataba solamente en una ampliación del Ensanche existente, aunque el resultado fue una trama irregular que parecía más fruto de una mala resolución de la trama regular que una solución buscada por la confluencia de calles. El Plan fue rechazado por estas mismas razones por el arquitecto provincial y por las dimensiones de las manzanas que resultaban excesivamente grandes.



Ampliación del Ensanche de Bilbao Enrique Epalza 1900

Se convocó, entonces, en 1904 un concurso público para la redacción de un Plan que diera cohesión a todos los territorios anexionados y por otro lado, que estableciera unas ordenanzas unificadoras para una sutura coherente del nuevo territorio anexionado con el Bilbao existente.

La propuesta ganadora fue la del arquitecto Federico Ugalde apoyada, en gran medida, por un político de peso como Gregorio Balparda⁹.

Con la base del Plan de Enrique Epalza de una trama regular, continuación del Ensanche de 1876, la propuesta incidía en la importancia de la manzana edificatoria y en la superficie en la que se extendía el Plan.

El Ayuntamiento había dejado claro la necesidad de extensión y de hectáreas a sumar al ensanche original por eso la excesiva preocupación de Ugalde en ampliar el Plan con los terrenos anexionados de Abando abarcando una gran cantidad de terreno y con un gran aprovechamiento del suelo.

Para ello el instrumento que utilizaba era una rigurosa ordenanza para facilitar la gestión para un máximo aprovechamiento.



Ampliación del Ensanche de Bilbao 1905, Federico Ugalde

Sin embargo, una de las propuestas finalistas fue la de Ricardo Bastida y Pedro Guimón, apoyada en mayor parte por los técnicos del jurado.

Fue la primera incursión de Bastida en el urbanismo después de acabar la carrera en 1902 y de haber ingresado en el Ayuntamiento como ayudante de Achúcarro, uno de los proyectistas del Ensanche de 1876 junto con P.Alzola y E.Hoffmeyer, y que le ayudó, en gran medida, a conocer las deficiencias del Ensanche.

⁹ Ricardo de Bastida, *El Problema urbanístico de Bilbao*, Conferencia.Introducciones de Nieves Basurto, Eduardo Leira y Damián Quero. Bilbao. noviembre 1991 P11 de la introducción



Concurso, ampliación del Ensanche de Bilbao 1904, Ricardo bastida y Pedro Guimón

La propuesta de Ricardo Bastida y Pedro Guimón, aunque no fue la ganadora estuvo apoyada por los técnicos del jurado y tuvo gran repercusión por su interpretación del término “urbanizar”¹⁰ y por su crítica al Ensanche de 1876 debido a su rígido e inflexible planteamiento decimonónico de la cuadrícula, con carencias en los aspectos viarios y de distribución. Bastida ya era consciente de las carencias de la trama de Ensanche por su relación con Achúcarro con lo que estructuraron su solución respecto a la distribución viaria y no respecto de la cuadrícula dominante (Sitte), lo que permitió la adaptación al terreno de calles y vías (Stübben)

“Lo esencial de todo plano de la ciudad es determinar la red de Vías de circulación que depende en primer lugar de las corrientes de movimiento ya existentes o que necesariamente deban crearse por el comercio y las relaciones ulteriores. Estas vías que son indudablemente las más esenciales ponen en comunicación directa los diferentes focos de actividad de la población entres sí y con las entradas o puntos que situados en el límite del trazado urbano, tienen excepcional importancia por

¹⁰ “Ideas Fundamentales de la urbanización” I, II, III y IV en la “Gaceta del Norte” los días 29 de junio, 3 de julio, 5 de julio y 6 de julio de 1905 respectivamente. Artículos firmados por P.Guimón...“Ampliación del Ensanche. Consideraciones Generales sobre su urbanización y II en la “Gaceta del Norte” 11 de julio y 13 de julio de 1905 respectivamente.

acumularse en ellos el movimiento de tránsito y de alimentación de las industrias y de los habitantes de la ciudad que del exterior han de dirigirse a la población”¹¹

Una vez establecidas las vías de tráfico en el territorio era imprescindible el establecimiento de las manzanas edificatorias con unos fondos no excesivamente grandes ya que ello producía patios oscuros, insalubres y poco higiénicos.¹² En esta propuesta se intuía una primera voluntad de zonificación e identificación con el territorio. Bastida calificó su solución como “sistema racional” comparando su trazado viario con el de varias ciudades europeas Berlín, Colonia, París.

Con las bases de las teorías de estructura circulatorias de Stübben como base del Plan, Bastida implantó las bases para futuras intervenciones urbanísticas y para un pensamiento de ciudad global.

A pesar de todo, finalmente Federico Ugalde realizó el Proyecto de Ampliación del Ensanche de Bilbao, aunque fue obligado a incluir una serie de propuestas de Bastida y Guimón de replanteamiento del concepto mismo de ciudad. Mientras, la ampliación del Ensanche tardó al menos 20 años en comenzar a hacerse realidad. Esta lentitud solamente podía significar un gran crecimiento suburbial que adquirió un carácter dramático de miseria a Bilbao.

1.1. Bastida y las fuentes de su Bilbao Comarcal

En este clima de cambio y evoluciones de principio de Siglo XX se produjo una internacionalización del debate sobre la ciudad y su desarrollo en el ámbito urbanístico y profesional de Bilbao. El contacto internacional se produjo gracias a los sucesivos congresos, conferencias, exposiciones y publicaciones que permitían un intercambio de opiniones y de perspectivas sobre el urbanismo.

En España también penetró esta inquietud de intercambio internacional a través de personas individuales y de asociaciones que favorecían este intercambio.

Uno de los personajes que irrumpió con más fuerza dentro de esta experiencia Europea de urbanismo internacional fue Cebriá de Motoliú. Éste tuvo una gran relevancia en Cataluña, no solamente por los conjuntos periféricos de Ciudad Jardín sino por la nueva forma de entender la ciudad en relación con su territorio. Montoliú definía su nuevo modelo de planeamiento como “

¹¹ Bastida, R., & Guimón, P. (1904). *Memoria del Proyecto de Ampliación del Ensanche de Bilbao*. Bilbao. Cita obtenida de: López, A. (1983). *Bastida y la formación de la urbanística moderna. Homenaje a Ricardo Bastida. Catálogo de la exposición organizada por el Banco de Bilbao*, pág 22-44.

¹² Observando una cierta crítica a Camilo Sitte ya que como Bastida dice “para que no suceda como en el caso de Barcelona” Bastida, R., & Guimón, P. (1904). *Memoria del Proyecto de Ampliación del Ensanche de Bilbao*. Bilbao. Cita obtenida de: López, A. (1983). *Bastida y la formación de la urbanística moderna. Homenaje a Ricardo Bastida. Catálogo de la exposición organizada por el Banco de Bilbao*, pág 22-44.

Concepto Organico" " que ha de imponerse.....,imprimiendo importantes cambios en el futuro desarrollo de las ciudades"¹³

A lo largo de los años 20 se sumaron al debate urbanístico Francia con la primera legislación urbanística francesa(1919) y Moscú con una propuesta de ordenación por Chestakov. Así, el Regional Planning iba a ser la manera global de ver la ciudad antes de la llegada de los CIAM con su visión urbanística del Movimiento Moderno.

La verdadera vocación comarcal del Bilbao Metropolitano se podía reconocer en la figura de un arquitecto clave para la historia urbanística y arquitectónica de Bilbao; el arquitecto Ricardo Bastida. En las teorías de Bastida se intuía una modernización de Bilbao reconduciendo la ciudad hacia un proceso de actualización dejando atrás supuestos de un pasado decimonónico.

Bastida se centró en los problemas de su ciudad natal sin participar directamente en las inquietudes urbanísticas del momento que se traducían en los sucesivos concursos de los planes de extensión de diversas ciudades españolas.

Desde la finalización de su carrera de arquitectura en 1902 hasta que 20 años más tarde, cuando pronunció su famosa conferencia sobre sus conclusiones ante una ciudad global; todo este periodo se tradujo en un espacio de tiempo en el que D. Ricardo Bastida reflexionó, analizó y estudió el debate urbanístico internacional.

Este periodo de formación del arquitecto se realizó gracias a sus numerosos viajes de estudio, conferencias y congresos a los que asistió y que le permitieron nutrirse de la ideología más avanzada en materia urbanística.

No en vano y después de numerosos viajes, las inquietudes de Bastida por Centroeuropa y Alemania concretamente se hicieron patentes por el interés que demostró por la ejemplar administración pública alemana y su gestión de la ciudad y por el urbanista Stübben.

Ricardo Bastida fue nombrado en 1907 Arquitecto Jefe de Construcciones Civiles del Ayuntamiento de Bilbao y esta circunstancia le permitió tener acceso a las diferentes tendencias internacionales pudiendo asistir a diferentes Congresos internacionales por toda Europa y a lo largo de dos décadas. En 1905 viaja por Alemania y Francia.

¹³ Montoliú, C. d. (1913). *Las Modernas Ciudades y sus Problemas a la luz de la Exposición de Construcción Cívica de Berlín. Publicación de la Sociedad Cívica La Ciudad Jardín* .

Montliú tuvo relación con las experiencias alemanas al haber participado en el Concurso del Plan de Berlín de 1910 y también tuvo contacto con las ideas británicas de Howard por haber creado en Barcelona la Sociedad Cívica La Ciudad Jardín.

En 1908 asiste al Congreso Internacional de Arquitectura de Viena al que asisten al menos 40 arquitectos españoles. En Viena se debatió sobre el acomodo de los desfavorecidos, las ponencias sobre una política residencial de carácter socialista fueron referente para Bastida, hogeneizando los estilos arquitectónicos para alcanzar la estandarización.

En 1912 volvió a recorrer Europa para visitar las Escuelas de Artes y Oficios de Ginebra, Florencia, Roma, Milán y Nápoles. En 1914 regresó a Alemania, Suiza e Italia. En 1916 viajó a Estados Unidos para asistir al Congreso Eucarístico y visitó Chicago y Detroit. En 1920 asistió al Congreso Internacional de la Edificación en Londres. La influencia internacional quedó patente así como sus relexiones traídas de Europa.¹⁴

En Estrasburgo se organizó en Julio de 1923, antes de que Bastida formulara su famosa Conferencia sobre el Problema Urbanístico de Bilbao, ante la administración y la opinión pública, el Congreso Internacional de Urbanismo e Higiene Municipal.

En este Congreso el plan de una ciudad era considerado una obra global con el objetivo de crear directivas generales que permitían modelar la ciudad a medida que se iba desarrollando. El plan enfocaba la necesidad de estudiar la ciudad en función de sus datos antropogeográficos, económicos y sociales. Con todo ello, Bastida bebió de esas fuentes para su elaboración de la Conferencia Urbanística sobre Bilbao.

En definitiva, la escuela francesa establecía la metodología para la realización de planes. Los planes eran iniciados por averiguación y análisis con el objetivo de trabajar desde lo general hacia lo particular, es decir, desde una gran escala a una escala menor.

Esa metodología cartesiana se transformó en principio universal y obligó a que los promotores de un plan observasen y comprendiesen la ciudad antes de intervenir en ella.

El plan proporcionaba una visión integral de la ciudad, coordinando cuestiones como infraestructura, vivienda, vías y equipamientos, mientras que, anteriormente, en la visión Beaux Arts para la ordenación urbana, todo tenía un fuerte sentido estético sin tener en cuenta la visión global de la unidad urbana.

En este Congreso participaron entre otros Le Corbusier. A raíz de ello, Bastida se hizo eco de las conclusiones de dicho congreso que ratificaban su teoría sobre la extensión de las ciudades y esta tesis dió soporte ideológico al futuro Plan de Extensión de Bilbao.¹⁵

¹⁴ Foraster Bastida, J. R. (2002). *Ricardo Bastida Arquitecto*. Bilbao: Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro.

¹⁵ Mas Serra, E. Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes. En *Los planos de Bilbao*. Artículos en facsímil publicados en Bilbao Periódico Municipal periódicamente desde 1997 a 2000 y recogidos en una única edición de Arkimas, Arquitectura y Urbanismo, S.A.

1.2. Interpretación comarcal de Bastida. Balance de 1923



Plan de Enlaces de Bilbao con los Pueblos Colindantes. 1923. Ricardo Bastida.

A lo largo de 1923 se sucedieron una serie de hechos relacionados con el urbanismo en Bilbao y Ricardo Bastida que no dejaban de ser sino el fruto de reflexiones y estudio de una situación urbanística a debate en toda Europa y que además, permitían a Bastida nutrirse de las opiniones más avanzadas a nivel de concepción urbana global que le hacían adelantarse al menos veinte años en la concepción general del Bilbao Metropolitano.

Todo este bullir de ideología urbana permitía superar la tipología de Ensanche y nos encaminaba hacia los planes de extensión extramunicipales o planes comarcales.

Cronologicamente se sucedieron una serie de documentos, autoría de Bastida o en los que participó, que eran en realidad fruto de un único pensamiento.

La cosecha de pensamiento urbanístico de Bastida a lo largo de 1923 se desarrolló en la siguientes fechas:

-Marzo de 1923, "Plano de Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes" de D.Ricardo Bastida.

-27 de marzo de 1923, "Conferencia Nacional de la Edificación" Covocada por Real Orden del Ministerio de Trabajo. Cuestionario sometido a la conferencia

-9 de abril de 1923, "Ponencia. Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes. Comunicaciones entre las dos márgenes de la Ría. Zonas diversas de urbanización" de D. Ricardo Bastida.

- Del 28 de mayo al 4 de junio de 1923, "Congreso Nacional de la Edificación". Con la asistencia bilbaina de D. Ricardo Bastida y José de Possé.

-Noviembre de 1923, "El problema urbanístico de Bilbao" Conferencia pronunciada en el salón de las asociaciones de arquitectos y de ingenieros industriales de vizcaya. D. Ricardo Bastida.

1.2.1. 27 de marzo de 1923, "Conferencia Nacional de la Edificación"

Se trató de un Cuestionario para ser sometido a la Conferencia de la Edificación a que se refería la Real orden del 27 de marzo de 1923 del Ministerio del Comercio e Industria Trabajo y que fue encomendada por el Ayuntamiento de Madrid debido a la escasez y la carestía de las viviendas.

*"Preocupados los Poderes públicos de la crisis porque atraviesa actualmente la industria de la edificación y convencidos de la necesidad de adoptar medidas que puedan atenuar en lo posible los efectos económicos que se hacen sentir en todos los ramos de la construcción"*¹⁶

Este cuestionario se envió a diferentes entidades y poderes públicos y privados, relacionados con diferentes ámbitos sociales y económicos y profesionales del sector, para con ello preparar, de alguna forma, las ponencias a debatir y votar en el futuro Congreso. Los temas a tratar fueron los siguientes:

"1.º Acción del Estado (exención de tributos, construcción de edificios, expropiación de terrenos, Asociaciones y Cooperativas de funcionarios, empleo de capitales, etc., etc.)

2.º Acción de los organismos locales (exención de arbitrios, función de los organismos locales en la edificación, ensanche de las poblaciones, extrarradio de Madrid, etc.)

3.º Modificaciones que podían introducirse en la legislación de Casas Baratas.

4.º Colaboración e intervención en la industria de la edificación de los Bancos y demás establecimientos de crédito, así como del capital privado.

a) Banco Hipotecario, Sociedades de crédito inmobiliario, Caja de Ahorros, etc.

b) Estímulo y garantías que podían ofrecerse al capital privado.

5.º Régimen de transportes en relación con los materiales de construcción.

6.º Las comunicaciones urbanas

7.º Coordinación de las actividades de todos los elementos que intervenían en la industria de la edificación.

8.º Conveniencia de organizar guildas o Cooperativas de la edificación. Reglamentación de las mismas."

En dicho documento se invitaba a todas las entidades, asociaciones y particulares que expusieran su criterio sobre los temas a tratar. Así, las diferentes

¹⁶ Real Orden del 27 de marzo de 1923. Información Municipal para la Conferencia Nacional de Edificación. Ayuntamiento de Madrid

agrupaciones elaboraron un informe cada una de ellas. Podíamos destacar la diferencia de criterios que respondían cada uno de ellos a intereses particulares y pocos eran los informes que buscaban un bien común generalizado. Las conclusiones fueron emitidas conjuntamente por el Ayuntamiento de Madrid y debían de someterse a la aprobación de las Comisiones de Fomento y Ensanche, que sirvieron de base para la discusión en el Congreso. Principalmente eran las referidas al punto 2 y punto 6 del cuestionario, es decir, la acción de los organismos locales (exención de arbitrios, función de los organismos locales en la edificación, ensanche de las poblaciones, extrarradio de Madrid) y comunicaciones urbanas.

Los precursores de esta iniciativa, D. Antonio Fabra Rivas funcionario del Instituto de Reformas Sociales y el Ministro José Chaparrieta, consideraban que toda la problemática urbana se resolvía gracias a un plan supramunicipal, comprendiendo en el mismo todo el alcance de una ordenación global del territorio.

Ricardo Bastida no formó parte de esta propuesta de temas a debatir pero sin duda su ideario entraba dentro de las iniciativas que se estaban gestando desde Madrid y que caracterizaban una tendencia reguladora por parte de los poderes públicos.

1.2.2. 28 de mayo al 4 de junio de 1923, “Congreso Nacional de la Edificación”

Con base en la propuesta de temas a debatir de la Conferencia de la Edificación a que se refería la Real orden del 27 de marzo de 1923, se convocó a finales de mayo y principios de junio el Congreso Nacional de la Edificación. La delegación Vizcaína envió a dos personas de la talla de D. Ricardo Bastida como Jefe de Construcciones Civiles del Ayuntamiento de Bilbao y a José de Possé como abogado y presidente de la Junta de Casas Baratas de Bilbao. En dicho Congreso se reunieron 130 entidades y alguna de ellas de hasta 15 delegados.¹⁷

El tema 2 fue el más discutido, “La acción de los organismos locales” (exención de arbitrios, función de los organismos locales en la edificación, ensanche de las poblaciones, extrarradio de Madrid)

¹⁷ “Conferencia Nacional de la Edificación” en la revista “La Construcción Moderna” 15-6-1923 nº 11. P.164. En este artículo se expresa la voluntad de que el éxito de la conferencia sirva para algo práctico:” Aunque sólo alcanzara realidad la creación del bono hipotecario, aceptado con la natural resistencia del Banco de este nombre, que lleva medio siglo disfrutando cómoda y confiadamente del manejo de gran parte del ahorro español (500 millones de pesetas van emitidos en Cédulas contra 25 de capital social desembolsado), todo el trabajo de la Conferencia podría darse por bien empleado”.

Aunque el tema 1, "La acción del Estado" (exención de tributos, construcción de edificios, expropiación de terrenos, Asociaciones y Cooperativas de funcionarios, empleo de capitales, etc., etc.), tuvo numerosas enmiendas que fueron aprobadas y donde la delegación vizcaína encabezada en este caso por D. José Posse tuvo una intervención muy activa al tratarse en su mayor parte de la legislación referente a las Cooperativas de Casas baratas, "(...) en las que se piden mayores facilidades de la ley: construcción por cuenta del Estado, expropiación de solares, estimular a las Cooperativas y asignación en el presupuesto de una crecida cantidad para subvenciones"

En este tema D. José Posse defendió la cooperativa ante cualquier otra promoción de Casas Baratas. El esquema planteado en Bilbao era el de una gestión pública en una jerarquía superior, gestionando una planificación territorial y de régimen de suelo público, mientras que a la iniciativa privada social de obreros se le otorgaba la viabilidad de un apoyo institucional frente a la construcción de vivienda digna.

Todo ello suponía una estabilidad social garantizada por un estado de derecho. Su propuesta aprobada fue la siguiente: "El Sr. Posse cree que debe adicionarse la condición de dar preferencia en la edificación pública a las Sociedades cooperativas de construcción que estén dentro de la ley de Casas baratas. Ambas modificaciones se aprueban."¹⁸

D. José Posse tomó parte en la comisión del tema 3, "Modificaciones que pueden introducirse en la legislación de Casas Baratas", estableciendo las conclusiones que se votaron en la asamblea, refiriéndose en su mayor parte a una modificación y reforma de la ley de Casas Baratas.

El tema 2, "La acción de los organismos locales" (exención de arbitrios, función de los organismos locales en la edificación, ensanche de las poblaciones, extrarradio de Madrid), tuvo un peso importante en el desarrollo de la conferencia, donde se conciliaron las ideas de Bastida con el espíritu de organización y previsión territorial de la Conferencia.

Para ello se debía renovar la legislación urbanística ("ley de Urbanización con arreglo a los principios de ordenación, extensión, higiene y desarrollo económico de las ciudades.")

"15. En los proyectos se señalarán las grandes arterias del tráfico general; las zonas distintas de edificación; zonas industriales, agrícolas y mercantiles; parques; campos de deportes, etc., etc., marcándose para cada zona un mínimo de ordenanzas e indicando reglas de carácter administrativo para las que tuvieran características especiales.

16. Aprobado el proyecto de extensión, será obligatorio no sólo para la población principal, sino para las comarcas a las que afectase, ejecutándose la parte que se imponga a los Municipios secundarios por el

¹⁸ "Conferencia Nacional de la Edificación" en la revista "La Construcción Moderna" 30-6-1923 nº 12 P.180

principal, que llegará con los otros afectados a un concierto económico y administrativo con arreglo a su ejecución.”¹⁹

Estos dos puntos de las conclusiones aprobadas del punto III Ensanche de poblaciones, fueron los instrumentos reguladores de la nueva corriente planificadora de ciudades españolas y que Bastida aplicó a su ya redactado Plan de Enlaces de 1923 y a su magistral conferencia sobre Bilbao del mismo año, sin tan siquiera haberse convocado el Congreso. Bastida se adelantó a las propuestas de la nueva ley de urbanización.

La comunicación urbana y la vialidad junto con la zonificación fueron las pautas del esfuerzo urbanizador de Bastida, junto con un planeamiento supramunicipal que globalizaba y proporcionaba al territorio un carácter comarcal. Las premisas de las que partía la nueva Ley eran del todo armónicas con el Plan del Enlaces planteado en Bilbao por Bastida.

1.2.3. Marzo y abril de 1923 Ponencia y Plano de “Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes”

La Ponencia “Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes. Comunicaciones entre las dos márgenes de la Ría. Zonas diversas de urbanización” data del 9 de abril de 1923 y se podía considerar coetánea de “El Plano de Bilbao con los pueblos colindantes” que data de marzo de 1923 ya que no dejaba de ser una memoria escrita sobre el plano realizado anteriormente en marzo de 1923.

El encargo de esta ponencia se realizó por parte de la Excma. Diputación de Vizcaya por motivo de un informe del arquitecto Manuel María Smith que era vocal de la Junta de cultura de la Exma. Diputación de Vizcaya.

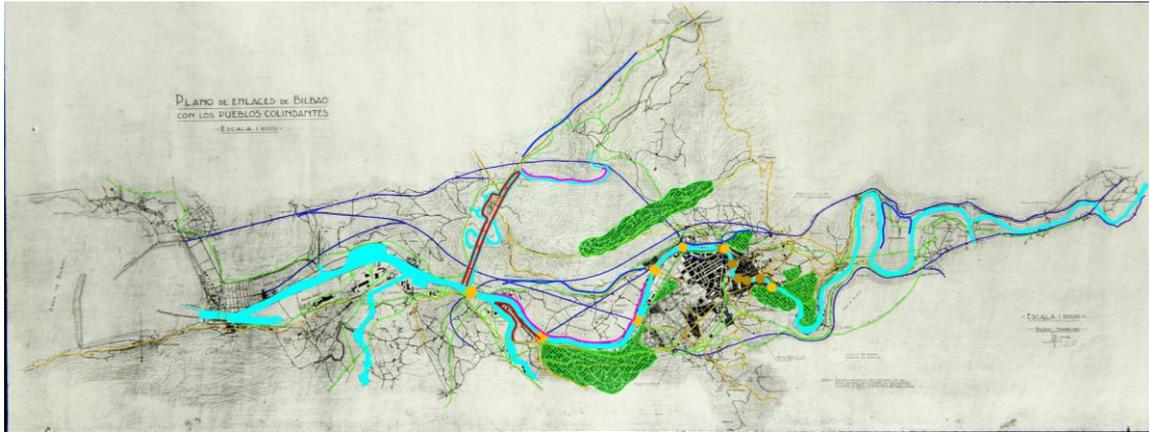
Manuel María Smith ya había manifestado en el I Congreso de Estudios Vascos celebrado en Oñate²⁰, la preocupación por el crecimiento y urbanización de los pequeños municipios vascos y de Bilbao. El crecimiento demográfico de la capital era considerable y repercutía sobre su área de influencia.

“Es un axioma que debe seguirse con suma atención las necesidades de una población que crece y que es de resultados funestísimos la negligencia en estos asuntos, pues suele ser difícil y a veces imposible corregir el daño causado.”²¹

¹⁹ “Conferencia Nacional de la Edificación” en la revista “La Construcción Moderna” 15-7-1923 nº 13 P.205

²⁰ Azpiri Albistegui, A. (2000). *Urbanismo en Bilbao 1900-1930*. Vitoria Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. “ 1918. La Primera Prouesta Urbanística de Manuel María Smith. Pág 127

²¹ Archivo Foral de Vizcaya. Sección Administración de Bizkaia. Obras, Transportes y Comunicaciones. Fomento caja Nº 621 Exp Nº 151 año 1923



ARTERIA FLUVIAL RÍA	
ARTERIAS CIRCULACIÓN PRINCIPAL	
OTRAS ARTERIAS	
PASEO	
FERROCARRIL	
PUENTES EXISTENTES	
PUENTES PROYECTADOS	
ZONAS VERDES	
ZONA COMERCIAL	
ZONA RESIDENCIAL	
ZONA INDUSTRIAL	

Análisis de "Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes"

Establecía las pautas para la redacción de un Plan General de jurisdicción supramunicipal que establecía la realidad y necesidades de la Comarca de Bilbao. El Plan debía dejar de tratar urbanizaciones aisladas dentro de un municipio sino que debía trazar un conjunto pensando primero en los enlaces de los pueblos colindantes a Bilbao y que le unían a él dentro de un soporte físico. Se debía tratar la zonificación (esparcimiento, vivienda) y anticipando la derivación de usos industriales y comerciales al valle de Asúa con un enlace ferroviario por Erleches. De esta forma, se exponía así el problema:

"En cuanto a las mejoras de trazado que hoy puedan hacerse, no adaptándose al Plan General de que tratamos, pueden muy fácilmente entorpecerlo. Es inconvenientísimo a nuestro entender trazar parcialmente la urbanización en cada uno de nuestros municipios, y dentro del mismo Bilbao sucede que al hablar de proyectos aislados, como el de un parque en el de un sitio determinado, de un puente nuevo, del ensanche de una calle, pueden ser ventajas inadecuadas para el Plan General.

Al trazar el plan de conjunto, corrigiendo y haciendo nuevos enlaces de la Capital con los municipios que la rodean, pues hoy son deficientísimos; se trazarán, por el centro o por las laderas, vías que permitan atravesar Bilbao cómodamente y no con la dificultad que hoy se hace, por no estar ordenadas debidamente las circulaciones, y por no ser las vías propias para el tráfico que

ya hoy existe. Como hemos dicho antes, habría de estudiarse la vivienda con primordial interés, como todo lo que se refiera a procurarnos el fin de bienestar; los lugares de esparcimiento que son tan escasos, deben prodigarse disponiéndolos equitativamente, incluso para los días lluviosos.(...) Nosotros podamos resolver problemas de del comercio y de la industria hoy imposibles, se debe salir de extendiéndose por los valles que son el curso de los afluentes del Nervión, muy especialmente por el magnífico valle de Asúa, que se extiende hasta el Abra y al cual debieran hacerse grandes vías de acceso, canaliza los ríos y metiendo en él las vías férreas, quizá por Erleche.”²²

El informe finalizaba con la siguiente advertencia, refiriéndose a Bilbao y la Ría del Nervión.

“Advertencia. Convendría mucho, que en el plano que se levanta de la provincia, se comenzase por el de esta zona”²³

La ponencia de Bastida de 9 de abril de 1923

El 9 de noviembre de 1920, la Junta de cultura de la Exma. Diputación de Vizcaya acordó la aprobación de una comisión de estudio según el informe del Sr. Smith y encargó a Bastida la ponencia del 9 de abril de 1923 de “Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes. Comunicaciones entre las dos márgenes de la Ría. Zonas diversas de urbanización”

La ponencia comenzaba con una exposición de la problemática que existía en Bilbao. La problemática ya se resumía, en cierta forma, en el informe previo realizado por el arquitecto Smith pero Bastida incidió aún más en las dificultades de la ciudad.

Uno de los grandes problemas que existían era el tráfico y más concretamente entre el Casco Viejo y el Ensanche ya que las salidas de Bilbao eran insuficientes. Incrementado, por un lado, por las dificultades urbanísticas del Casco Viejo y por otro lado, por la relativa pugna mantenida entre éste y el Ensanche

Existía una circulación a través del puente del Arenal, que quedaba completamente saturado, que atravesaba el Ensanche sin quedarse ya que en realidad buscaban una salida de la ciudad donde bullía una intensa actividad económica. La misma situación ocurría con la calle de la Estación. Pasado el Puente del Arenal no existía una comunicación entre las dos márgenes de la Ría con lo cual se producía una congestión de tráfico en el único punto de comunicación entre ambos márgenes lo que producía una infrutilización de la ladera Sur de Archanda.

²² *Ibídem*

²³ *Ibídem*

Otro problema surgía en lo relativo a la escasez de lugares de esparcimiento y descanso como los espacios libres y zonas verdes y denominaba a Bilbao como un pueblo “oficina y vivienda” o “taller y vivienda”. Por otro lado, el crecimiento natural y espontáneo de los pueblos colindantes suponía un perjuicio para Bilbao que se veía influenciado por la falta de un plan viable.

*” Se encuentra pues hoy nuestra Villa, con un movimiento interior para el que no está organizada; con medios deficientísimos de relaciones exteriores”*²⁴

Por otro lado, y unido a la problemática del soporte físico del territorio, existía otro inconveniente que era la división de fuerzas entre los anexionistas y anti anexionistas. Al margen del debate sobre la anexión, donde el municipio que absorbía al resto debía asumir todas las obras de infraestructura pendientes, obteniendo mínimos ingresos municipales, o el régimen de mancomunidad, existía otro tipo de factores como los de carácter “sentimental o románticos” ya que no dejaba de perderse la identidad y personalidad propia de un pueblo como Deusto; y que decir tiene, los factores de tipo económico y políticos que sin lugar a dudas eran los que definitivamente contaban. La polémica de Bastida se encuadraba en la polémica de los que veían Bilbao como una Metrópoli industrial (modelo del Consulado del Mar) o de los que preferían la idea de núcleos rurales aislados (Señorío de Vizcaya)²⁵. Bastida era consciente del debate suscitado dentro del seno del nacionalismo con estas dos posiciones, pero él pretendía evitar dichas controversias y centrarse en el entendimiento del urbanismo a gran escala.

*“Hágase un plan completo, estudiado y meditado; y establézcase los cimientos de esta obra magna(...) El plan, sin la ilusión siquiera de que haya en él nada original, pues cuanto aparece trazado sobre el papel son ideas o sugeridas por otros o que pertenecen al dominio público”*²⁶ Considerándose así Bastida como mero instrumento articulador de un escenario urbanístico existente.

Se necesitaba una propuesta que entendiese el ámbito próximo a la gran ciudad desde una referencia metropolitana ya que se necesitaba esbozar un plan a escala superior que ordenase el territorio inmediato a la gran ciudad, entendiéndolo y valorándolo no desde sus características propias sino en función de los intereses y necesidades de Bilbao. No se trataba de desarrollar la experiencia inglesa en Bilbao sino de repetir la experiencia alemana de la gran ciudad, racionalizando y ordenando un espacio jerarquizado por la capital. Se trataba de la aplicación al territorio de la regulación de usos y transporte. Las soluciones apuntaban a resolver tres cuestiones: Las vías de circulación (puentes), los ferrocarriles y las zonas(ordenanzas de construcción).

²⁴ *Ibíd*em

²⁵ *Op.Cit.*(Sambricio, 1996). Pag 138

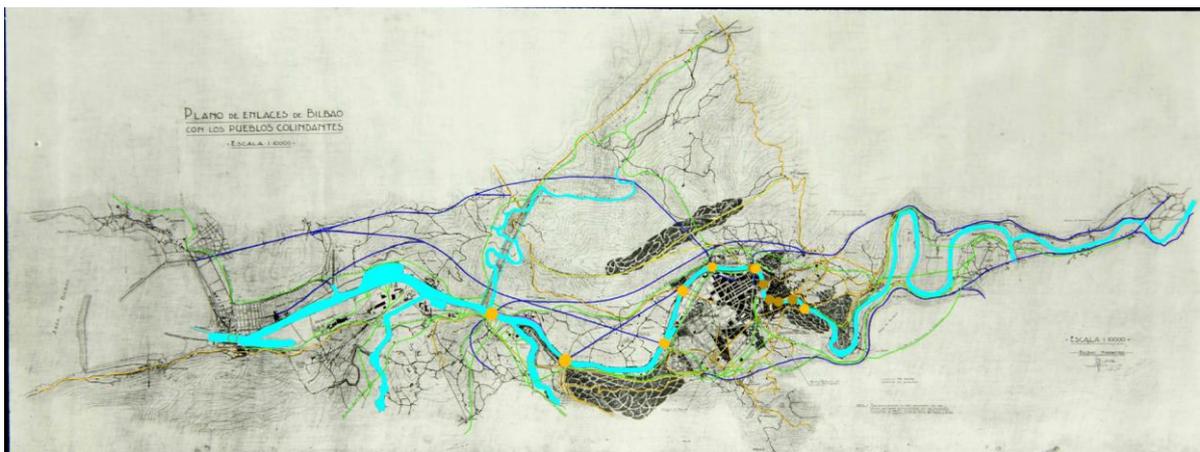
²⁶ Archivo Foral de Vizcaya. Sección Administración de Bizkaia. Obras, Transportes y Comunicaciones. Fomento caja Nº 621 Exp Nº 151 año 1923

Las vías de circulación

Bastida proponía un doble sistema de circulación que desde Galdácano recorría las márgenes de la Ría hasta Las Arenas y Santurce.

“En la margen derecha este sistema los constituirían: la nueva carretera proyectada desde la Plazuela del Instituto hacia Echévarri (que deberá continuarse hasta enlazarla de un modo franco con la actual carretera de Las Arenas); la que, a media ladera podrá ir desde Matalobos hasta Las Arenas, constituyendo un hermoso paseo que haga posible el aprovechamiento racional de la falda Sur de Archanda; las dos grandes vías que atraviesan Deusto en toda su longitud y tienen su punto de cruce en Ibarrecolanda; el túnel que partiendo, del Olimpo, atraviesa el monte Archanda, y continúa después en carretera a unirse con la nueva de Asúa a la Avanzada(Algorta); por último, el proyectado paseo de la cumbre de Archanda.

En la margen izquierda, donde los trazados son más difíciles, una vez establecido el puente de paso hacia “Los Caños”, se convendrá llevar la circulación a las calles de San Francisco y Las Cortes, (a cada una en una dirección) bajando l rasante del puente de Cantalojas, y acometiendo francamente en la Plaza de Zabálburu y la calle Autonomía”²⁷



ARTERIA FLUVIAL RÍA	
ARTERIAS CIRCULACIÓN PRINCIPAL	
OTRAS ARTERIAS	
PASEO	
FERROCARRIL	
PUENTES EXISTENTES	
PUENTES PROYECTADOS	

Vías de comunicación. Plano de “Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes”

²⁷ *Ibidem*

Analizando la Ría como sistema fundamental, nervio metropolitano y eje urbano de aglomeración, definía la capacidad de ésta para articular los espacios y usos y su repercusión sobre el resto del territorio. Se establecía la Ría como esqueleto vertebrador de un desarrollo viario como salida histórica de comunicación del interior hacia el mar.

En cuanto al trazado de esas dos arterias por la Margen Derecha parecía más evidente que por la Margen Izquierda debido a la dificultad de la topografía existente, pero aunque existía una intención de detalle de trazado había carencias en la definición de las mismas ya que algunas propuestas resultaban difíciles de ejecutar sobre todo por las diferencias de cotas de la vía proyectada. "La nueva carretera proyectada desde la Plazuela del Instituto hacia Echévarri" circulaba perpendicular a la pendiente de la ladera de Archanda lo cual implicaba una dificultosa adaptación al terreno. Más razonable parecía el trazado paralelo a la Ría e intentando circunvalar el Casco Viejo e incluso adaptándose a la geometría urbana de éste.

Pasado el Ensanche, y ya en la Vega de Deusto, se establecían "dos grandes vías que atraviesan Deusto en toda su longitud y tienen su punto de cruce en Ibarrecolanda". El trazado viario de este territorio no parecía fácil ya que la inexistencia de actividad económica (zona de huertas con carácter rural), excepto en la Ribera de Deusto (actividad marítima y naval de astilleros), dificultaba la previsión de un tránsito que estaba determinado por la conexión con la Margen Derecha. Esta unión con Basurto y con Zorroza resultaba más que evidente ya que toda la superficie de Olaveaga resultaba de difícil acceso por la geometría abrupta de su configuración y relieve. El cruce en Ibarrecolanda parecía una situación fortuita y que correspondía más a una disposición de un trazado forzado que a una voluntad de intersección premeditada y voluntaria. Aparentemente, el trazado paralelo a lo largo del cauce natural de la Ría se desestimaba por razones de exclusividad y uso interno de las actividades portuarias (JOPB) que eran las que marcaban los criterios en la estructuración viaria de esta zona a pesar del testimonio territorial de los caminos de Sirga²⁸. Este discurrir paralelo a la Ría hubiera proporcionado una mayor comunicación no solamente entre ambos márgenes de la Ría sino también una facilidad de comunicación longitudinal entre los pueblos del cauce de la Ría del Nervión ya que el discurrir de la vía a media ladera Sur de Archanda impedía la relación directa con el sistema funcional del Nervión.

Bastida planteaba una vía de comunicación con el Valle de Asúa por medio de un túnel que atravesaba Archanda, previendo la posibilidad de extensión de la ciudad hacia aquel valle por la capacidad de terreno apto para las

²⁸ Son los caminos paralelos a la Ría de Bilbao por los que se remolcaba a las gabarras que trasportaban las mercancías ya que el calado de los buques impedía la navegabilidad por la Ría. Por los caminos de sirga los remolcadores podían ser bueyes o mujeres

necesidades de crecimiento urbano de Bilbao. Cuestión que posteriormente se recogió en el Concurso Internacional del Valle de Asúa de 1961.

Se proyectaba un paseo por la cumbre de Archanda y paralelo al eje vertebrador del plan (la Ría) ya que aprovechaba la zona verde que se establecía de esparcimiento natural para unir a lo largo de un paseo panorámico y que creaba un vínculo entre el recorrido planteado a modo de visita urbana, prolongando y remarcando el eje comunicador longitudinal de arteria para vincular el territorio entre sí. Es decir, el territorio debía estar unido y entrelazado para crear sinergias entre pueblos.

En cuanto a la Margen Izquierda, el trazado se veía complicado por lo escarpado de su desnivel sobre todo en Olaveaga. Hasta ese punto se establecía una vía de circunvalación de Bilbao desde La Peña hasta Basurto y que limitaba El Ensanche y sus terrenos, donde Bastida planteaba una reforma de ciertas vías para descongestionar la salida y entrada de la Villa, es decir, trataba las conexiones con el exterior al contrario que Secundino Zuazo que planteó una Reforma Interior en 1920.

Puentes

“Las Comunicaciones entre los dos sistemas de circulación indicados, han de exigir un cierto número de puentes de distinta importancia; motivarán así mismo algunas reformas en el plano del Ensanche”²⁹

Las propuestas circulatorias, que tenían un gran peso por la voluntad manifiesta de estructurar la Comarca sobre la base de las dos arterias que recorrían ambos márgenes de la Ría, habían sido un acierto. No solamente debía haber una interconexión a lo largo de cada una de las márgenes, sino que había que conectarlas entre sí por medio de puentes.

El problema de los puentes se resumía a la escasez de puentes a lo largo de la Ría debido en su mayor parte por la navegabilidad de la misma hasta el Arenal que actuaba como puerto interior de Bilbao y donde se descargaban las mercancías gracias a los buques de pequeño calado y sobre todo por las gabarras con el arrastre en Sirga. Los puentes existentes en la época eran el Puente de Vizcaya en Portugalete (Puente Colgante 1893) y el Puente Giratorio frente al Ayuntamiento (Perro Chico 1892-1937)³⁰ que era peatonal, aunque el Puente del Arenal era el de tránsito para vehículos. Aguas arriba aún existían más puentes y pasarelas como el Puente de La Merced, el de San Francisco y San Antón que comunicaban ambas orillas. En el Puente del Arenal existía una gran congestión de circulación por ser de paso obligado entre ambas orillas.

²⁹ Archivo Foral de Vizcaya. Sección Administración de Bizkaia. Obras, Transportes y Comunicaciones. Fomento caja Nº 621 Exp Nº 151 año 1923

³⁰ Navascúe Palacio, P. (2007). *Arquitectura e Ingeniería del Hierro en España (1814-1936)*. Fundación Iberdrola.

La controversia surgió porque esta estructura de unión viaria mediante una secuencia de puentes entraba en conflicto de intereses públicos. Por una parte, la JOPB³¹ no estaba dispuesta a autorizar obras en las infraestructuras portuarias que pudieran entorpecer su actividad comercial. Es decir, La intensa actividad portuaria de los muelles de Uribitarte, Ripa, Sendeja, necesitaba el libre acceso sin obstáculos al puerto interior que suponía los muelles del Arenal. Cualquier puente suponía el encarecimiento de las mercancías por a utilización adicional de gabarras. Por otra parte, los poderes públicos estaban obligados a solventar las graves contingencias del crecimiento urbano.

Bastida apostaba por una humanización de la ciudad, alejando los sectores comerciales, industriales y portuarios del centro de la Villa pero dotándoles de redes de comunicación que facilitaban su acceso ya que debía servir a la urbe de todo tipo de servicios vinculados con los sectores de actividad. Consistía en una apuesta a largo plazo. La JOPB no consideraba más que un rédito cortoplacista de la inmediatez de unos terrenos bien situados pero con poca perspectiva a futuro, ya que una ampliación y crecimiento físico de sus terrenos y su actividad resultaban difíciles por la poca disponibilidad de espacio físico. El puerto interior de Bilbao suponía una imposibilidad física de ampliación, pero estas posibilidades de crecimiento aumentaban proporcionalmente cuanto más nos alejábamos del centro ya que la disponibilidad de superficie utilizable para el Puerto era mayor cuanto más nos aproximábamos a El Abra.

Batida proponía los siguientes puentes:

"En principio, el puente de tránsito general más necesario, creo que es el que podría emplazarse frente a la Universidad Comercial. La cabeza derecha de este puente estaría situada en el punto de encuentro de la actual carretera a Las Arenas, la de Enécuri, y de una de las dos grandes arterias proyectadas en Deusto. Y por el otro lado, comunicaría con la orilla izquierda por las rampas de Uribitarte, y con el Ensanche y el barrio de San Francisco por a calle diagonal de Elcano.

No con el carácter de puente para la circulación general, pero sí como pasarela para peatones y vehículos ligeros, sería conveniente establecer un paso entre ambas márgenes, frente a La Salve, desde Alameda Mazarredo. Este punto por lo reducido del tramo, es indicadísimo para un puente; construido éste, sería muy utilizado e Campo Volantín como pasear el vecindario del Ensanche; se podría emplazar un parque de monte en la falda de Archanda, a muy corta distancia del principal núcleo urbano de Bilbao; por otra parte desde el Olimpo se puede atravesar el monte Arca en dirección al valle de Asúa, por un túnel cuya longitud excede poco de un kilómetro.

Además la pasarela situada frente al Ayuntamiento debe ser pública, gratuita y más amplia que la existente.

³¹ JOPB, Junta de Obras del Puerto de Bilbao

Las necesidades de comunicación entre las dos márgenes de la Ría, se han de ir sintiendo cada vez más aguas abajo. Poco más allá de los "diques secos", está el emplazamiento de un puente del Bilbao de mañana. Este deberá recibir por un lado el movimiento de una de las dos grandes arterias de Deusto, y por el otro, el del muelle de Bilbao, y el de la parte alta del Ensanche, pues debe enlazarse con ésta con amplia carretera en forma de rampa, así también con las carreteras de Santurce

El ensanche de esta última, los puentes emplazados en Zorroza y en Luchana, completan el sistema de enlace entre los dos arteriales antes indicados."³²

Esta memoria descriptiva de los puentes proyectados por Bastida en "El Plano de Bilbao con los pueblos colindantes" que data de marzo de 1923, se adelantó en el tiempo a las previsiones de contacto entre ambas orillas que posteriormente y en diferentes épocas, fueron ejecutadas en Bilbao. El propuesto puente de tránsito frente a la Universidad Comercial, no dejaba de ser otro que el actual Puente de Deusto que se inauguró en 1936. Este puente tomaba como cabeza la arteria principal de Deusto (actual Lehendakari Agirre) y la unía con el Ensanche. Esta propuesta quedó recogida en posteriores planeamientos hasta que su ejecución fue realizada, quedando patente la idea anticipada de ciudad de Bastida.

El mismo planteamiento premonitorio se dispuso para el Puente de La Salve. En este caso la ubicación del Puente de La Salve coincidía con el actual emplazamiento del puente aunque el carácter que le atribuyó Bastida fue el de pasarela peatonal para conectar el Ensanche con el Campo Volantín y proporcionar, de esta manera, un lugar de paseo al ciudadano del centro. El contexto real era que La Salve constituía una de las arterias principales de salida y entrada de Bilbao ya que el tráfico desviaba toda su carga hacia el actual barrio de Begoña en la ladera de Archanda (Avenida Maurice Ravel) y por los actuales túneles de Archanda hacia Asúa, previsión acertada por parte de Bastida y que coincidió con la actual realidad urbana.

En cuanto al Puente del Ayuntamiento, existía una modificación entre la ponencia o memoria escrita y el "Plano de Bilbao con los pueblos colindantes". La memoria apuntaba a una pasarela que era la existente en la época, Puente Giratorio (Perro Chico 1892-1937) que como hemos mencionado anteriormente era insuficiente para las necesidades de tránsito urbano. Por ello y quizás por la simultaneidad de ambos documentos, en el plano figuraba además un segundo puente en dicho punto que preveía el paso de vehículos desde el Ayuntamiento hacia las laderas de Archanda por la calle El Cristo (Avenida de Zumalacárregui). Dada su existencia planteaba la necesidad de trasladar hacia los muelles más exteriores las actividades referentes al Puerto.

³² Archivo Foral de Vizcaya. Sección Administración de Bizkaia. Obras, Transportes y Comunicaciones. Fomento caja Nº 621 Exp Nº 151 año 1923

Bastida, con su visión del Bilbao futuro, preveía un nuevo puente que le denominaba como “Puente del Bilbao de mañana” entre la segunda nueva arteria de Deusto y la parte alta del Ensanche, en Basurto. Este Puente correspondía al actual Puente de Euskalduna (1997) que enlazaba el Ensanche con la carretera a Enécuri hacia el Valle de Asúa. Éste debía ser en rampa por el desnivel de ambas orillas, tal y como es en la realidad el Puente de Euskalduna. Éste junto con los otros dos siguientes puentes, aguas abajo, suponían una gran apuesta en la propuesta de Bastida ya que proponía una intervención fuera de la jurisdicción del término municipal de Bilbao mediante un elemento puramente urbano de enlace entre ambas orillas y que suponía una apuesta concreta de un elemento articulador de zonas. Este Puente unía Basurto con Deusto planteando una continuación de la circunvalación del Ensanche mediante la introducción de una entrada por la Margen Derecha. La continuación de la segunda arteria por la Margen Derecha, ya en la Vega de Deusto, suponía una propuesta de vial muy vaga y desacertada para la geometría y topografía del ámbito.

Lo mismo sucedía con el Puente de Zorroza que respondía, por un lado, a la necesidad de unir territorios tan extensos a lo largo de una gran longitud de la Ría (casi tres Km de distancia entre uno y otro). Por otro lado, a la situación geográfica que era la idónea, para que, una vez pasado el obstáculo físico del desnivel de Olabeaga el acceso fuera menos abrupto. Y por último, este Puente respondía también a la continuación de la segunda arteria de comunicación que articulaba Deusto. Esta unión entre la Vega de Deusto y Zorroza continuaba sin realizarse a pesar de todas las propuestas de los nuevos planes. Tal y como se planteaba en el plano de Bastida, la comunicación en ese punto era necesaria pero también se leía como incomprensible la estructuración del territorio de Deusto dividiéndolo por unos ejes rectilíneos que correspondían más a un esfuerzo geométrico a modo de planeamiento decimonónico que a una comprensión de la idiosincrasia del territorio de Deusto. El planteamiento de unión entre las futuras zonas, comercial (Zorroza) e industrial (Vega de Deusto) era el correcto ya que ambas tenían que complementarse en sus ofertas y demandas de necesidades de actividad económica, lo cual favorecía una comunicación directa.

El último enlace entre ambas orillas se producía en Luchana y unía por la Margen Derecha la vía directa a Las Arenas y la que provenía de Deusto por la Margen Izquierda y la vía que venía de la circunvalación de Bilbao. Este Puente propuesto es el que actualmente es el Puente Rontegui (1977) que une ambas márgenes con una gran altura para salvar las cotas de las dos orillas y para poder librar la altura a los barcos provenientes del ya desaparecido astillero de Euskalduna. Bastida al plantear este puente en su plano, quizás no se planteó la dificultad de salvar las diferencias de rasante entre ambas riberas y lo que podía suponer la ejecución de una obra de gran envergadura ingenieril muy compleja para la época. A pesar de todo, la visión a futuro de Bastida estuvo altamente recompensada al comprobar en la actualidad que la mayoría de sus propuestas de puentes se han convertido en una realidad casi fidedigna a su proyecto.

Ferrocarril

“Sería muy conveniente enlazar los ferrocarriles de vías estrecha y ancha. En la estación llamada de “la Antigua Aduana”, podría establecerse la estación Central para los F.F.C.C. de vía estrecha. En Hurtado de Amezaga, en los terrenos del Norte, la del F.C. de Bilbao a Portugalete, cuyo trazado convendría modificarlo en la forma que indica el plano, para evitar el paso de aquél por una gran zona urbanizada de la población.

En la margen izquierda de la ría, para el servicio de toda la zona comercial desde Bilbao La vieja, hasta Zorroza, deberán establecerse vías de conexión con los F.F.C.C. de vía estrecha, enlazadas también con los del Norte y Portugalete”³³

Bastida concedía uso preferente de las estaciones según los ferrocarriles de vía estrecha, en la “Antigua Aduana” (calle Esperanza, Casco Viejo) (en el plano la denominó como “Estación común de los F.F.C.C. de vía estrecha”) o vía ancha en Hurtado Amezaga (actual situación de la estación de Abando de 1948). Aunque la estación primera ya existía desde 1887, Bastida le otorgó la primacía de Estación Central de vía estrecha seguramente por su privilegiada situación geográfica. La segunda estación, la del Norte, la proyectaba como nueva (en el plano la denominó como “Nueva estación del F.C. de Portugalete”) y la establecía como Central de Ferrocarril de vía ancha.

Bastida propuso la realización de un ferrocarril de circunvalación o de cintura de todos los núcleos del territorio. Los trazados ferroviarios a ambos lados de la Ría ya existían pero proponía su modificación para evitar el paso por grandes zonas habitadas al igual que una mayor interconexión de ferrocarriles de vía estrecha con los de ancha. En el plano de “Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes” establecía también otra nueva estación de ferrocarril a Portugalete que por su paso por Basurto denominándola “Estación de Basurto”

Aunque la mayor restructuración ferroviaria se llevó a cabo en años posteriores, de la mano de las ideas del ministro Indalecio Prieto, amigo íntimo de Bastida. También en lo referente a la comunicación ferroviaria las ideas de Bastida fueron inspiradoras de posteriores actuaciones (estaciones nuevas, trazados de vías, interconexión de trazados), aunque la actuación más significativa fue lo premonitorio de la situación de la Estación de Abando en los terrenos del Norte.

Zonas. Ordenanzas de Construcción

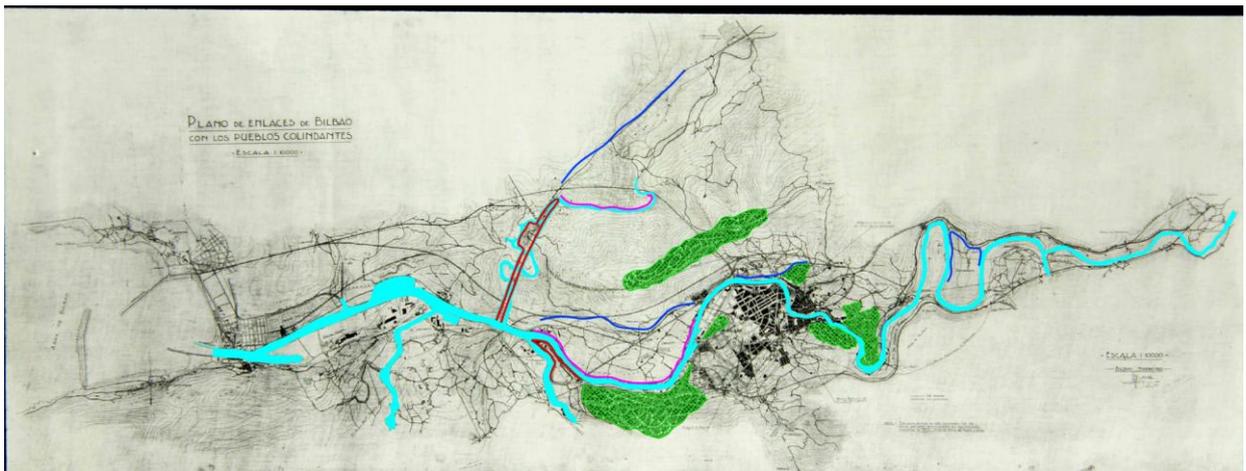
“La Ejecución de un plan tan amplio, aparte de las grandes ventajas desde el punto de vista la circulación, aumentará considerablemente el valor de grandes extensiones de terrenos, hoy de difícil aplicación, que se colocarán

³³ *Ibídem*

después en condiciones apropiadas para usos muy diversos. Se hará pues preciso estudiar con cuidado la división en zonas de todos los terrenos a que afecte este plan, clasificándolos en comerciales, industriales, de habitación y de esparcimiento. Y aún dentro de las zonas de habitación y para industrias, cabrán sub-divisiones, pues en un plan bien meditado deben prevenirse emplazamientos distintos para las industrias según su carácter, y para los diversos tipos de viviendas.

La zona comercial será la que bordea la Ría, hasta doblar la punta de Zorroza; y la nueva que podrá establecerse en Asúa, una vez rectificada y hecha navegable su Ría. Una parte de Deusto y del valle de Asúa serán las nuevas zonas industriales; el resto de ellas, así como los terrenos de Echévarri, y de la falda de Archanda, servirán para zonas habitables y ciudades-jardín.

Finalmente, la parte alta de Archanda, algo de su ladera, Mallona y los terrenos contiguos, el alto de Castrejana y los que quedarán en fecha bastante próxima en "El Morro" y "Miravilla" (cuando se agoten las minas de hierro), serán las zonas verdes o sitios de solaz y descanso."³⁴



ARTERIA FLUVIAL RÍA	
ZONAS VERDES	
ZONA COMERCIAL	
ZONA RESIDENCIAL	
ZONA INDUSTRIAL	

Zonificación. Plano de "Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes"

Ése fue quizás el párrafo de la ponencia más comprometido ya que determinaba concretamente zonas de uso y zonificaba el territorio sobre la

³⁴ Ibídem

base de los criterios señalados anteriormente. Se trataba de deslocalizar terrenos del centro de la ciudad, alejando los sectores comerciales, industriales y portuarios de las zonas residenciales del centro de la Villa pero dotándoles de redes de comunicación que facilitaban su acceso ya que se debía ofrecer a la urbe todo tipo de servicios vinculados con los sectores de actividad. Es decir, desplazaba progresivamente, el Puerto hacia El Abra.

Bastida proponía un cinturón verde en las cimas y laderas de los montes que rodeaban las zonas residenciales y que aislaban, en cierta medida, los usos residenciales con los de industria y comercio. También se planteaba el desplazamiento al borde de Zorroza y a la Ría navegable de Asúa la zona comercial. Es decir, parte de Deusto y del Valle de Asúa se preveía como industrial y el terreno sobrante se destinaba a una reserva de suelo residencial. El suelo residencial se completaba con la zona de Echévarri y ladera sur de Archanda. Los asentamientos residenciales propuestos en Echévarri y las laderas de Archanda resultaban un acierto ya que suponían zonas de orografía poco accidentada. En Echévarri se planteaba una ocupación del meandro de la Ría, mientras que en la ladera de Archanda se establecía un desarrollo residencial mediante un modelo de Ciudad Jardín diseñado por el arquitecto Pedro Ispizua. Estas zonas residenciales completaban la desordenada urbanización que estaba crecido anárquicamente en Bilbao La Vieja y que era ya complicada de ordenar.

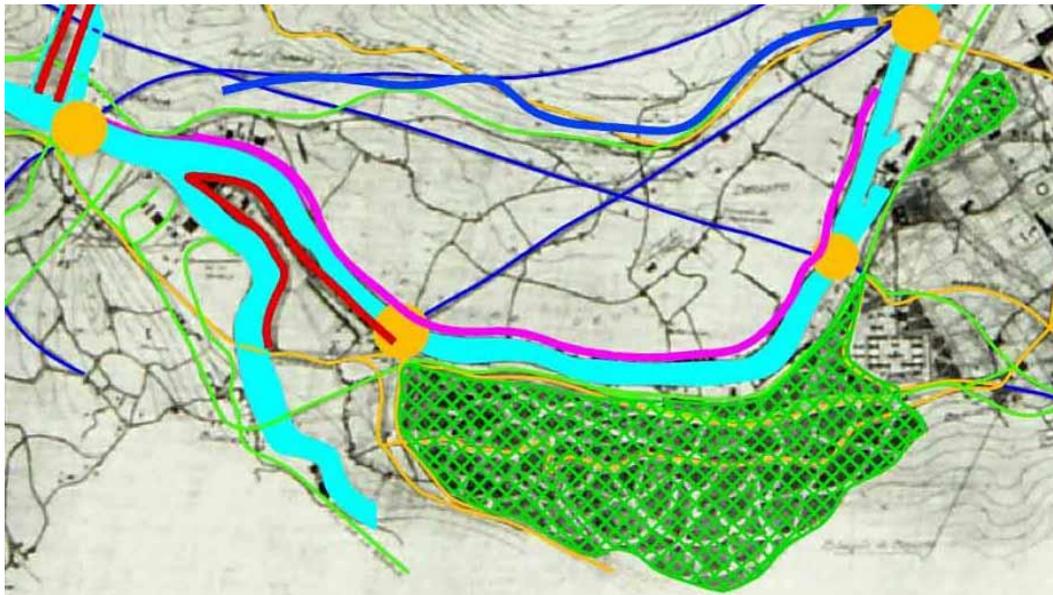
Resultaban, por el contrario, más discutibles las zonas de desarrollo industrial propuestas en Asúa y Deusto ya que el deslocalizar la industria a estas zonas suponía, en cierta manera, una apropiación del territorio urbano limitado en Bilbao y en su Área Metropolitana, es decir suponía trasladar los límites de la ciudad hasta Deusto y Asúa pero quedando estas zonas dentro de una periferia un tanto marginal. Además estas zonas las consideraba mixtas industrial y residencial, lo que suponía una mixtura de usos difícilmente conectados ya que la zonificación establecía una separación de actividades que incomodaban a la habitabilidad de la ciudadanía.

En este sentido, la zonificación en Asúa y Deusto resultaba una propuesta muy vaga ya que no se definía ninguna zona concreta de desarrollo. Esta dispersión proyectual pudo ser fruto de un plan generalista que no quiso concretar en ámbitos concretos del territorio ya que solamente marcó las pautas a seguir en un futuro, esperando un desarrollo más detallado de un planeamiento pormenorizado. También la inconcreción de las dos arterias principales de Deusto y la supuesta arbitrariedad de su trazado eran fruto de este planteamiento general de Comarca. Ya llegarían los planes donde se detallaran zonas y vías, ahora era el momento de crear criterios y pautas generales para los futuros planes de Comarca y extensión de Bilbao.

Ser excesivamente crítico desde la actualidad supone un ejercicio especialmente sencillo ya que los criterios que rigen originalmente un territorio y que crean las líneas ideológicas y urbanísticas a seguir, son diferentes al principio de un proceso de gestación urbana que casi al final de él. Es decir, en

1923 el Plan propuesto suponía un nuevo debate sobre la escala urbana y como crítica al Ensanche, al entender que la aplicación de una trama ortogonal arbitraria poco aportaba al futuro de la ciudad.

Actualmente los conceptos de actividad industrial, comercial, residencial o incluso zona de esparcimiento han evolucionado. La industria no es la misma a principios de siglo que en la actualidad y la forma de vivir tampoco. A pesar de las divergencias urbanísticas, el Plan a gran escala de Bastida supuso el punto de inflexión en la concepción de un nuevo desarrollo hacia un Bilbao Metropolitano.



ARTERIA FLUVIAL RÍA	
ARTERIAS CIRCULACIÓN PRINCIPAL	
OTRAS ARTERIAS	
PASEO	
FERROCARRIL	
PUENTES EXISTENTES	
PUENTES PROYECTADOS	
ZONAS VERDES	
ZONA COMERCIAL	
ZONA RESIDENCIAL	
ZONA INDUSTRIAL	

La Ribera de Deusto de Bastida

La voluntad de Bastida fue trazar las directrices de ordenación del territorio y un Plan de ordenamiento territorial que iba a marcar las estrategias a seguir. Se trataba de proporcionar un Plan suficientemente flexible que permitiera un planeamiento detallado y completo a la vez que implantara unas ordenanzas lo suficientemente rígidas como para que los intereses del sector público no estuviesen supeditados a los beneficios del sector privado. Para lo cual le

otorgaba a la administración correspondiente una capacidad sancionadora por el incumplimiento del Plan.

A pesar de la neutralidad en el debate de las anexiones de las anteiglesias colindantes de Deusto y Begoña, con este Plan, Bastida, dejó patente la necesidad de una supeditación de los intereses de Bilbao frente a los intereses de los pueblos colindantes. Begoña y Deusto eran necesarios para dotar a Bilbao de la capacidad expansiva que suponía el crecimiento de la urbe. El Plan contemplaba el análisis de zonificación hasta Zorroza, Asúa, Deusto y Ría arriba hasta Echévarri y Begoña. Esto suponía ya una delimitación de las necesidades urbanísticas de Bilbao para su extensión. No contemplaba, por otro lado, ninguna actividad para zonificar en Baracaldo, Sestao, Portugalete, Santurce (en la Margen Izquierda), Galdácano, Basauri, Erandio, Lejona, Getxo (en la Margen Derecha), solo contemplaba las conexiones entre ellos para crear así un equilibrio territorial donde los núcleos limítrofes estaban al servicio de la urbe central.

El Plan llegó hasta nuestra época lleno de vigencia y con la satisfacción de haberse realizado en gran parte el planteamiento global del eje vertebrador de la Ría del Nervión planteado por Bastida.

1.2.4. 17 noviembre 1923 “El Problema Urbanístico de Bilbao”, La Conferencia.

Esta Conferencia significó para Bastida la exposición pública de la ponencia presentada ante la Excm. Diputación Provincial. Pero supuso algo más ya que le proporcionó el soporte teórico necesario para justificar el ejercicio práctico que realizó con el plano de “Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes”.

La conferencia constaba de varias partes temáticas y la dividiremos de la siguiente forma:

1. Bastida analizaba el concepto URBANIZACIÓN elaborando una crítica fundada hacia la extensión de las ciudades mediante el trazado en cuadrícula de los Ensanches. Quedaba patente la discrepancia de Bastida con esta forma de crecimiento que no suponía la resolución a los problemas de capacidad, vialidad y de higiene ya que no descongestionaba la ciudad, además, la obsesión por la cuadrícula no resolvía el gran problema de la construcción de viviendas.

“La urbanización no es sólo un problema de trazado, sino de organización y previsión, y partiendo de este concepto se ha llegado a apreciar y a definir las necesidades de una ciudad y a satisfacerlas por medio de

agrupamientos racionales, de tal manera lógicos, que hacen preciso rectificar los planos o proyectos que no se sujetan a tales principios."³⁵

Eximía de culpa a los autores del Ensanche de Bilbao por los defectos que en él se encontraban y la falta de previsión de crecimiento de la ciudad ya que ni siquiera en la peor de las previsiones se pudo dar un crecimiento tan desbordado a las expectativas iniciales, aunque, a pesar de todo ello, calificaba al Ensanche de "deplorable". Solamente se podía solucionar el conflicto comprendiendo el verdadero sentido y el alcance de la urbanización.

"Mister Aneny, Presidente de la Junta de Concejales de Nueva York, dice: "Proyectar una ciudad es prevenirlo todo para un futuro desarrollo. Es la Guía que conduce por cauces adecuados los impulsos de la comunidad hacia una mejor y más amplia vida". La urbanización no debía marcar solamente un progreso en el orden material, sino que debía expresar, además, la noción moderna de la vida social, noción que debía resumirse así: "Obtener por la estructura misma de la ciudad, el orden y la cohesión sociales, que permita a la colectividad exigir del individuo el máximo esfuerzo útil, y al individuo recibir de la comunidad los medios para desarrollarse plenamente en la libertad y en el bienestar".(...) La ciudad no es solamente un conjunto de casas sometidas a las reglas de la composición arquitectural y de la higiene, sino que debe presentar un orden dispositivo que es una afirmación de un orden social. (...)Estos trazados, (...); se convierten en partes integrantes de la urbe o del todo, y el planeamiento de la ciudad completa, teniendo en cuenta todos los factores y elementos que la integran, recalca para sí la verdadera expresión literal, de donde su origen se deriva URBANIZACIÓN, como del todo y del conjunto. (...)Hasta ahora todo lo que se ha hecho o se ha iniciado no ha sido más que cosas fragmentarias, si me permitís la palabra, parches, para remediar un mal localizado en algún punto, pero sin el menor asomo siquiera de reconocimiento de la necesidad de un remedio general."³⁶

La interpretación de Bastida de una solución general y global con un orden social preestablecido gracias a una metodología interdisciplinar (sociología) para dotar a la Ordenación Territorial de fundamento científico, no deja de ser hoy en día una ingenua visión del término URBANIZACIÓN. Establecía unos criterios de análisis de la entidad urbana global (Vías de circulación, puentes, ferrocarriles, zonas) que distaban mucho de un análisis científico interdisciplinar que promulgaba, al igual que su anhelada visión completa de valle, quizás no resultaba tan amplia como

³⁵ Bastida, R. (1923). El problema urbanístico de Bilbao. Conferencia pronunciada en el salón de las asociaciones de Arquitectos y de Ingenieros Industriales de Vizcaya. En R. Bastida, N. Introducción de : Basurto, E. Leira, & D. Quero, *El Problema Urbanístico de Bilbao* (págs. 73-101). Bilbao: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Bizkaia. Pág 76-77

³⁶ *Ibidem*. Pág79, 81,82

finalmente resultó. La “Ciudad Completa” de Bastida no dejaba de ser otra cosa que una lectura del Valle del Nervión a gran escala “obedeciendo a un Plan de conjunto” formando un “todo armónico”. Es decir, Bilbao necesitaba un “*plan completo de urbanización, un verdadero plan de urbanización*”. Como comentó Damián Quero y Eduardo Leira en el análisis introductorio de la edición publicada de la conferencia: “No es mala lección en un momento como el actual, en el que cada fragmento pretende elevarse a la categoría de universo, y cada universo se diseña como si fuese un fragmento”³⁷

2. Bastida establecía la problemática existente entre el Casco Viejo y el Ensanche, debido a la pugna existente entre ambos para acaparar la atracción de la actividad urbana. Cada zona se disputaba el estatus de centro urbano ya que la histórica centralidad del Casco Viejo se vio desplazada por la seductora actividad del Ensanche en pleno desarrollo. Las dificultades urbanísticas del Casco Viejo eran derivadas de la angostura del puente del Arenal, de la calle de la Estación y de la inexistencia de una arteria que uniera El Arenal con el Mercado Antiguo. Sin embargo, cuatro eran las armas que poseía el Casco Viejo para defenderse del poderoso Ensanche: El *Chimbo* o bilbaíno tradicional enamorado de su *bochito*; su comercio tradicional; el Mercado Antiguo mucho más vital que el mercado del Ensanche y la estación de los Ferrocarriles Vascongados. En consecuencia, las dificultades del Casco Viejo aunque fueran resueltas no eran vinculantes ante la solución de la problemática de Bilbao por la descentralización del Casco Viejo hacia el Ensanche.

“El error nace de haber estudiado a ras de tierra el asunto, sin elevarse lo suficiente para abarcar con una ojeada su aspecto general.(...). Procuremos, pues, ver un momento a Bilbao con los ojos de la imaginación desde un punto de vista suficientemente alto para abarcar con la mirada su conjunto, aunque ello nos impida percibir con justeza los detalles (el estudio de éstos deberá hacerse después). No daremos cuenta, de que el Casco, el Ensanche y las afueras no constituyen por sí solos todo Bilbao; ése se entiende, como he dicho antes, desde Galdácano hasta el Abra. Y en esta extensión enorme del Bilbao real, ¿qué se ha planteado?, ¿Qué se ha previsto? ; bien poca cosa, apenas hay otro estudio serio que el de nuestro Ensanche y aún éste como cosa independiente, aislada de todo otro proyecto.”³⁸

³⁷ Quero, D., & Leira, E. (Noviembre 1991). Un Anteproyecto General de Galdácan hasta el Abra: una urgencia setenta años aplazada. En R. Bastida, N. Introducción de : Basurto, D. Quero, & E. Leira, *El problema Urbanístico de Bilbao* (págs. 45-68). Bilbao.

³⁸ Bastida, R. (1923). El problema urbanístico de Bilbao. Conferencia pronunciada en el salón de las asociaciones de Arquitectos y de Ingenieros Industriales de Vizcaya. En R. Bastida, N. Introducción de : Basurto, E. Leira, & D. Quero, *El Problema Urbanístico de Bilbao* (págs. 73-101). Bilbao: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Bizkaia. Pág 88-89

3. Como última parte de la Conferencia impartida, Bastida realizaba una transcripción casi literal de la ponencia entregada a la Exma Diputación Provincial. Como los cuatro temas vinculados al desarrollo de "Ciudad Completa": Vías de circulación, puentes, ferrocarriles y zonas. No vamos a insistir en el convencimiento de Bastida sobre el desarrollo de una escala comarcal. Como ya hemos visto en el punto anterior de la ponencia presentada, aunque el análisis global de la Comarca es de gran mérito, se puede decir, que las soluciones concretas de zonificación y reorganización de la Comarca, eran discutibles (Asúa y Deusto como zona industrial y Echevarri y la falda de Archanda como zona residencial). Es decir, se le podía tachar a Bastida de una falta de énfasis en su propuesta de ampliación de Bilbao con los terrenos de Asúa y una falta de compromiso con esa ampliación de Bilbao al otro lado del valle pero la idea de ciudad comarcal global y completa reforzaba cualquier discrepancia de su propuesta urbana.

Mucho más meditada parecía su propuesta circulatoria de dos sistemas arteriales de vialidad que desde Galdácano recorrían las dos orillas del Nervión hasta El Abra. En este sentido, Bastida introducía un nuevo parámetro dentro de la vialidad que no lo había considerado en la ponencia (documento de memoria del "Plano de enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes"), éste era el parámetro social. Bastida incorporó dos factores nuevos que no los había tenido en cuenta anteriormente, en su afán interdisciplinar de elevar al grado de ciencia la ordenación territorial, estos factores eran por una parte el económico y por otra parte y sobre todo el social. Su propuesta pasaba por incorporar el tejido circulatorio al tejido social, interconectando vías de circulación en barrios limítrofes donde empezaban a arraigarse cierto carácter suburbial, como San Francisco y las Cortes.

"Tanta o más importancia que el problema vial tienen los otros dos, el económico y el social; especialmente este último. Su resolución ha de poner en camino para atender debidamente otro aspecto de la urbanización, cual es el de la vivienda de las clases modestas. Éste es actualmente un problema mundial, comprendido dentro del sistema general de que estamos tratando. (...) He recordado muchas veces la frase tan gráfica con que el delegado del Gobierno británico terminó un sencillo discurso en el cual nos explicó sobre el terreno (a los asistentes a la Conferencia Internacional de la Edificación de Londres) la construcción de uno de los hermosos poblados satélites de Birmingham.(...) Nos dijo ese delegado: "Esta gran barriada se construyó el año 1917 y principios del 18; nos costó muy cara, nos costó carísima; pero nos hubiera costado mucho más cara la revolución, que de no haberla construido, hubiéramos tenido que sufrir".³⁹

³⁹ Ibídem. Pág. 94, 95

La Conferencia se basaba en las mismas ideas que la ponencia y el Plano pero con una cierta madurez y reflexión sobre el tema. Por primera vez añadía al debate comarcal el problema de la vivienda social que estaba ya situado en concurrencia pública y en plena actualidad con la Ley de Casas Baratas de 1921.

Según la Conferencia Nacional de la Edificación celebrada en mayo y junio de ese mismo año 1923, el nuevo proyecto de Ley establecía una obligatoriedad de un Plan de Extensión de las ciudades y sus comarcas.

“ En estos proyectos se señalarán las grandes arterias de tráfico general; las zonas distintas de edificación; zonas industriales, agrícolas y mercantiles; parques, campos de deportes, etc, marcándose para cada zona un mínimo de ordenanzas e indicando reglas de carácter administrativo para las que tuvieran características similares.”⁴⁰

“No se trata en realidad de hacer hoy, sin de revenir, y evitar que sea imposible hacer mañana, algo que se ve claramente que es de una necesidad imperiosa para Bilbao”⁴¹

Muchos de los grandes aciertos en detalle han sido confirmados en el desarrollo de la ciudad y sobre todo de posteriores planes. Sobre todo las propuestas de Bastida fueron ratificadas en el Plan Comarcal de 1943 donde prevalecía la idea generatriz de la unidad comarcal como concepción del futuro de la ciudad metropolitana.

⁴⁰ *Ibídem.* Pág. 99

⁴¹ *Ibídem.* Pág. 101

ANEXO 1.1- El urbanismo internacional de principio de siglo xx y su influencia en Bilbao.

Los momentos de transición son, sin duda, muy ricos en la historia, marcando el final de unas creencias y el inicio de otras nuevas, aún no totalmente aceptadas y convalidadas. Por tanto, éstos fueron tiempos en que las polémicas se establecían y los ánimos se aferraban a la defensa de ideales de todo tipo. En cuanto al urbanismo, la cuestión no fue diferente y ésta se impuso como ciencia y disciplina autónoma, creándose una nueva forma de pensar la ciudad.

Mientras los suburbios crecían espontánea y descontroladamente existía un debate teórico sobre la construcción del extrarradio. Construir el extrarradio con los criterios del Ensanche era totalmente descabellado ya que no se podía aplicar la trama ortogonal sobre una topografía adversa de pendientes. Es decir, qué sentido tenía diseñar grandes calles rectas con diferencias de cotas insalvables, lo lógico era diseñar calles curvas y adaptadas a las parcelas existentes de los pequeños propietarios. Esta medida suponía el rechazo del capital inmobiliario que buscaba la expropiación de fincas a un precio no razonable. Por otro lado surgió la idea fracasada del abandono de las ciudades que suponía la tumba del proletario para el traslado de nuevo a núcleos rurales. Esta idea iba en contra de cualquier tipo de desarrollo económico viable. La idea nostálgica de retorno al núcleo rural generó cierta simpatía en parte de una burguesía que se recreó en una idea estética de un regionalismo aislado en urbanizaciones cerradas en la periferia del Ensanche⁴²

La realidad del extrarradio era totalmente diferente, es decir, ésta estaba surgiendo sin ningún Plan y ante lo cual había dos formulaciones urbanísticas diferentes para desarrollar la futura ciudad periférica: la germánica y la británica. Por un lado, la experiencia británica suponía la proposición de la "ciudad-jardín" promulgada por Ebenezer Howard⁴³. En esta propuesta subyacía un modelo de urbanismo donde los intereses privados se subordinaban a los de la comunidad creando nuevos núcleos urbanos. Los nuevos núcleos residenciales rodeados de un anillo verde y en plena naturaleza estaban unidos por un eficiente sistema de ferrocarril como pieza importante de desarrollo territorial conformando una red en el territorio de núcleos de 35.000 y 50.000 habitantes. Como elemento base del territorio se tomaba la gran urbe y alrededor de ella surgían como Área Metropolitana, estos núcleos de carácter residencial en base a la recuperación de la vivienda unifamiliar con jardín. Unwin y Parker construyeron en las periferias de ciudades británicas grandes barrios-jardín que se convirtieron en refugio de la alta burguesía. Así, paradójicamente el modelo territorial de Howard, consecuencia de las miserias de la Revolución Industrial Británica para una reforma social profunda, fue

⁴² Sambricio, C. (1996). La ciudad moderna, el territorio y el transporte. En C. Sambricio, *Arquitectura del movimiento moderno: registro DOCOMOMO Iberico, 1925-1965* (págs. 134-140). Fundación Mies Van Der Rohe.

⁴³ Howard, E. (1898). *Tomorrow: a Peaceful Path to Real Reform*. Londres.

desvirtuado en una ocupación del territorio por el capital. Posteriormente, tras la Segunda Guerra Mundial surgieron las New Towns que llegaron hasta la actualidad⁴⁴

Por otro lado, la madura urbanística germánica proponía gracias a la Exposición Internacional de Berlín sobre el Concurso para el Plan de esta ciudad, una elaborada teoría urbanística sobre el desarrollo y organización espacial de las grandes ciudades o *Grosstadt*.⁴⁵ Su planteamiento fue el de la extensión radial de la ciudad y en continuación de ella. Todo ello apoyado por una gran práctica institucional, apoyándose como base en el Plano regulador y en el reglamento edificatorio⁴⁶

Es decir, por un lado, la ciudad liberal con su liberalismo económico e individualismo absoluto generaba un caos de crecimiento irregular de las ciudades que estaban sujetas a las necesidades de una burguesía que acrecentaba el desequilibrio social. Mientras que por otro lado, el planeamiento científico alemán promulgaba un fuerte dirigismo estatal que pretendía incidir de manera muy directa sobre las dinámicas sociales, que, además, rechazaba de manera contundente cualquier propuesta que pudiese tener socialización colectivizadora. Además, había que tener en cuenta la aceleración económica que supuso la Segunda Revolución Industrial, que modificó profundamente la estructura social y productiva alemana y muy especialmente su red urbana, que recibía un aporte continuo de población provocando una importante proletarización. Las instituciones públicas controlaban la gestión de la ciudad y su crecimiento en base a :

-La revisión del régimen de tasación del suelo, para garantizar suabundancia y la moderación de su precio.

-Política de expropiaciones.

-Compra de suelo por parte de la municipalidad.

-Diseñar una estrategia de legislación sobre el suelo edificable, controlando su cumplimiento con un estricta inspección. Ésta era la base de sumodelo de zonificación(Franz Adickes). Ésto se concretó en una normativa que subdividía la ciudad en zonas delimitando los usos del suelo y para cada una de las áreas se determinaban las morfologías constructivas regulando aspectos.⁴⁷

Se podía resumir en que la pretensión del urbanismo internacional era una escala superior. Es decir, se pretendía una gestión del extrarradio desde un

⁴⁴ Querol, J. (2004). *Bienvenidos al urbanismo. Imagenes y palabras*. Barcelona: Viena Ediciones.

⁴⁵ Terán, F. (1999). *Historia del Urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*. Madrid: Ediciones Cátedra S.A.

⁴⁶ Piccinato, G. (1977). *La costruzione dell'Urbanistica*. Roma.

⁴⁷ Fraile, P. (2002). La organización del espacio y el control de los individuos. En R. Bergalli, *Sistema penal y problemas sociales* (págs. 225-278). Valencia.

punto de vista territorial. Los territorios cercanos al núcleo de la ciudad se debían ordenar propiciando una visión más amplia de la Comarca. Las visiones de cada territorio eran diversas pero el fin de todas era común: La Ordenación Territorial. No consistía simplemente en extender la acción ordenadora del urbanismo fuera del ámbito urbano y aplicarla a un amplio territorio, sino, fundamentalmente, consistía en ponerla en relación con la política económica al servicio de objetivos de desarrollo. La política urbanística y el planeamiento urbano se sometían así a los dictados del planeamiento regional que, a su vez, surgían de consideraciones económicas. El planeamiento urbano, que no se planteaba el problema de la distribución de la población entre ciudades, debía ser complementado con una visión más global que la puramente urbanística. Así aparecía la escala y la misión del planeamiento regional.⁴⁸ Paralelamente, las contribuciones del urbanismo francés representaban una especie de síntesis entre las posturas defendidas por Howard, las proposiciones de Garnier como primera versión de la ciudad moderna, y la propia tradición clásica del diseño de la ciudad. Es decir, Francia hizo posible una especie de territorio libre donde las mezclas fueron viables, resaltando la importante contribución de los profesionales en la visión y estudio de la ciudad. El forum privilegiado para esa mezcla surgió en el Museo Social, que dio origen a la creación del AGHTM⁴⁹

El término "urbanismo" fue introducido por Agache que definía en 1913 la disciplina de Urbanismo como un arte, pues contaba con la colaboración de la intuición, la imaginación y el entendimiento. Es decir, Para entender y controlar la expansión de la ciudad era de fundamental importancia estudiar la lógica económica y entender lo que pasaba sobre el espacio urbano. También explicaba que era fácil percibir la jerarquía económica de las ciudades, cada una con sus características propias en función de las actividades de sus habitantes y de su grado de desarrollo. Y apuntaba que, considerando que el sistema económico superaba ampliamente los límites de la ciudad, el urbanista debía desarrollar sus estudios en un territorio más extenso: la Región.

⁴⁸ Terán, F. (1982). *El problema Urbano*. Aula Abierta Salvat.

⁴⁹ AGHTM - Asociación general de higienistas y técnicos municipales; posibilitó la creación de otras instituciones como la Asociación internacional de constructores, arquitectos y ingenieros, fundada por Agache en París, con sede del órgano central en Bruselas.

ANEXO 1.2.- Bastida y el Congreso Internacional de la Edificación de Londres 1920

Es en 1920 cuando Bastida viajó a Londres representando al Ayuntamiento para asistir al Congreso Internacional de la Edificación. A este congreso Ricardo Bastida asistió junto con Ramón Belausteguigoitia como Jefe de la Sección de Fomento.⁵⁰

El Congreso suponía una exposición práctica de la política de Casas Baratas de Inglaterra donde quedaba patente la necesidad de financiación conjunta de las instituciones y de la iniciativa privada para aprobar nuevos métodos de gestión. Las ponencias trataban sobre el establecimiento de unos valores mínimos de habitabilidad y confort en la viviendas con unos parámetros higiénicos sanitarios recomendables, es decir mayores dimensiones para la habitabilidad.

“La característica de este Congreso no está, como de ordinario suele acontecer en estos casos, en haber sido un torneo de opiniones o una exhibición internacional de teorías, sino más bien una exposición enteramente práctica y experimental de los trabajos y de los avances hechos por Inglaterra durante la guerra y después de ella en lo relativo a la construcción de casas baratas y al planeamiento del ensanche de las ciudades.”⁵¹

Desde el punto de vista de planeamiento de la ciudad el Congreso de Londres aportó poco a Bastida, ya que aunque, probablemente era partidario de la Ciudad Jardín pero también era consciente de que no era un sistema aplicable a Bilbao en su generalidad debido a la orografía del soporte físico bilbaino, por ello se optaba por agrupar la edificación en grandes bloques por la escasez de terreno y a las dificultades económicas de gestión. Además, la formación de Bastida estaba consolidada sobre las tendencias Centroeuropeas de Stübben con lo cual el Congreso de Londres no supuso para éste la piedra filosofal del urbanismo metropolitano.

La opinión de Bastida quedó patente en esta cita donde dejaba clara la influencia germana y su opinión sobre la experiencia inglesa y la posibilidad de la adaptación de su planeamiento al caso de Bilbao. Bastida se manifestó en estas palabras:

“ Entre las nuevas ideas, la más trascendental sin duda la Ciudad Jardín Inglesa, ideada por el literato Ebenezer Howard y desarrollada por el arquitecto Raimundo Unwin, en Letchwort, con toda la perfección posible. Antes de

⁵⁰ De su paso por el Congreso queda constancia la memoria que escribió Ramón Belausteguigoitia, publicada en 1921 por la editorial Vasca y una serie de 5 artículos en la Revista “La Construcción Moderna” nº 17, 18, 19, 20 y 22 de 1921 llamados “ El Congreso de Londres sobre Habitación y los ensanches y sus consecuencias” de Ricardo Bastida

⁵¹ Bastida, Ricardo “El Congreso de Londres sobre habitación y los ensanches y sus consecuencias”. “La Construcción Moderna”, número 18, 30-9-1921, Pág 189

construir una sola casa se trazó el plano de la ciudad entera, dejando bien definidas las grandes líneas de su formación, las facilidades de su desarrollo, sus relaciones con los municipios próximos y lejanos, se aseguró de antemano que la salud y el bienestar de la colectividad y de los individuos estuvieran garantizados, que se conservaran las bellezas naturales del lugar, que se asegurara la organización del comercio y del trabajo. Se limitó el número de viviendas a una superficie razonable y el número de habitantes a una cifra relativamente baja; todas las casas disponen de abundante luz y aire, están rodeadas de jardines y espacios y la ciudad misma se envuelve en una amplia zona rural de granjas, fincas rústicas, jardines. Sistema ideal de urbanización que se ha aplicado desde allí en multitud de casos.

Pero hay que reconocer que la Ciudad Jardín (que como lo dice su nombre, es la verdadera ciudad, es decir, un organismo completo que encierra en sí mismo todo lo necesario para la vida) se trata de una fórmula esencialmente inglesa que, desgraciadamente, nosotros no podemos copiar servilmente, pero sí podemos aplicar su técnica y la reglamentación concertada a las construcciones, a los planos de extensión como el que Bilbao necesita ahora y a las nuevas agrupaciones pequeñas o grandes relacionadas con centros urbanos existentes ya"⁵²

Bastida relató la crónica del Congreso de Internacional de la Edificación de Londres en 5 artículos de la revista "La Construcción Moderna" del año 1921, número 17, 15-9-1921, pág 181-182. Número 18, 30-9-1921, pág 189-190. Número 19, 15-10-1921, pág 196-198. Número 20, 30-10-1921, pág 206-208. Número 22, 30-11-1921, pág 238-239. El artículo en cuestión se tituló "El Congreso de Londres sobre habitación y los ensanches y sus consecuencias". En el primer artículo de la revista "La Construcción Moderna", número 17, 15-9-1921, se exponían los antecedentes del problema de la habitación. La cuestión era que la situación urbana Europea era lamentable debido al desequilibrio económico lo cual se traducía en desigualdades sociales y crecimiento irregular y anárquico de las ciudades.

"Hasta que Alemania inventó el planeamiento científico de la ciudad que presidiera su crecimiento adelantado, por decirlo así, la función al órgano y estableciendo la medida de la estética y de la higiene en la expansión, las ciudades continuaron desenvolviéndose libremente bien quizá, cuando sus ensanches eran destinados a las clases acomodadas, pero torpemente, sin ley, ni luz, ni espacio, ni sol cuando estaban destinados a las clases más modestas o trabajadoras y había que resolver a todo trance el problema de la baratura"⁵³

⁵² López, A. (1983). Bastida y la formación de la urbanística moderna. *Homenaje a Ricardo Bastida. Catálogo de la exposición organizada por el Banco de Bilbao*, pág 22-44. No existe referencia de la cita de Ricardo Bastida.

⁵³ Bastida, Ricardo "El Congreso de Londres sobre habitación y los ensanches y sus consecuencias". "La Construcción Moderna", número 17, 15-9-1921, Pág 181

Con esta cita se corroboraba la simpatía de Bastida hacia el urbanismo alemán que había influido en su aprendizaje a lo largo de los viajes realizados. Compartía la creencia que frente al proceso, de clara formulación científica (información, análisis, Plan), el urbanismo utilizaba otro más relacionado con la creación artística (imagen ideal, Plan). Ambos procesos se llegaban a fundir en uno que, en definitiva, servía de base a todo el planeamiento de la primera mitad de este siglo, poniendo mayor énfasis en la información y el análisis que en la imagen ideal.⁵⁴

Bastida consideraba que las teorías y postulados alemanes de desarrollo de la *Grosstadt* y de la vivienda social eran los que no solamente resolvían el problema social sino que iniciaban una reforma a nivel internacional.

*“Felizmente, el movimiento mundial a favor de la buena habitación y de los buenos ensanches de las poblaciones es demasiado intenso y general para que pueda ser desoido en parte alguna, y es de esperar que muy pronto sean ya desterradas hasta de los países más refractarios, como ya lo han sido de otros, toda construcción como todo ensanche que no tenga al frente de su programa los principios de la higiene, la estética y la comodidad”*⁵⁵

En la sucesión de artículos de la revista “La Construcción Moderna”, Número 18, 30-9-1921, pág 189-190. Número 19, 15-10-1921, pág 196-198. Número 20, 30-10-1921, pág 206-208. Se resumían las sesiones del Congreso según una serie de puntos debatidos. El primer punto debatido fue “El mínimo de habitaciones” y la primera proposición y central era la siguiente:

*“Primera: El Congreso afirma la necesidad de un plan metódico de reforma de la habitación por vía legislativa mediante la colaboración del Estado con los organismos locales, provincias y Municipios e instituciones de iniciativa privada, debiendo ser elaborado por cada Gobierno al mismo tiempo que las medidas financieras que lo pongan en vigor. Estima que el programa constructivo debe ser de una amplitud tal, que su realización sea susceptible de asegurar a todas las familias, en un periodo de veinte años, una habitación suficiente a sus necesidades en un medio que presente todo el confort estético, higiénico y moral necesario.”*⁵⁶

En este punto existían dos matices a recalcar, por un lado que el plan de cada Estado era general y por otro lado la aspiración de socializar la vivienda digna a clase menos privilegiada. Como nota a este punto, cabía destacar la controversia anotada por Bastida ante la intervención de la iniciativa privada y el apoyo del Estado ya que las empresas particulares representaban un interés

⁵⁴ Terán, F. (1982). *El problema Urbano*. Aula Abierta Salvat.

⁵⁵ Bastida, Ricardo “El Congreso de Londres sobre habitación y los ensanches y sus consecuencias”. “La Construcción Moderna”, número 17, 15-9-1921, Pág 181

⁵⁶ Bastida, Ricardo “El Congreso de Londres sobre habitación y los ensanches y sus consecuencias”. “La Construcción Moderna”, número 18, 30-9-1921, Pág 190

privado y el Estado debía salvaguardar el interés general. La votación de la propuesta aprobó el apoyo financiero del Estado a las compañías particulares.

La segunda proposición trataba sobre las condiciones mínimas de habitación para cada familia :

“ Admitiendo el Congreso que los tipos de las casas y los ensanches sean hechos en cada país de acuerdo con sus particulares condiciones de clima y de medio, declara que es indispensable que se establezca para cada familia unmínimum de condiciones de habitación que debe de poseer obligatoriamente en toda sociedad civilizada.”⁵⁷

La tercera proposición era la siguiente:

“El Congreso afirma la necesidad de un control riguroso del Estado sobre las condiciones de extensión y de aglomeramiento de las poblaciones urbanas y de sus ensanches”

Esta afirmación debía regirse bajo unas premisas: Cada superficie a estudio debería estar sujeta a un número de inmuebles determinados para permitir el acceso de luz y aire, legislar a fin que las industrias se pudieran establecer fuera de los centros urbanos y para favorecer las Ciudades Jardín, creación de planes anteriores a cualquier crecimiento urbano para evitar crecimientos anárquicos, relaciones interinstitucionales, Estado y Municipalidad, para crean infraestructuras de circulación viaria.

Aunque en palabras de Bastida, el gran logro de la segunda y tercera propuesta era la proclamación de un principio; “Toda casa debía tener su huerta”.

En el segundo punto debatido que fue” Las bases legales de la construcción de casas en Inglaterra”, se enumeraron unas serie de principios: La construcción de Casas Baratas era misión de la administración, cada familia debía tener una casa por separado, el Estado apoyaba la construcción con capital, con parte del interés o con empréstitos, los municipios respondían de parte de las cargas, los ensanches de las ciudades se debían hacer según los planes aprobados, los municipios debían comprar las tierras de las casas baratas, se creaba la figura del tasador para las expropiaciones forzosas.

El tercer punto debatido fue” El municipalismo en la construcción de viviendas baratas”. La nueva ley establecía una serie de premisas obligatorias que contemplaban los nuevos Planes de Ensanche: Número aproximado y naturaleza de las viviendas,tierras a comprar por las Municipalidades, máximo de casas por superficie, delimitación del Plan.

⁵⁷ Bastida, Ricardo “El Congreso de Londres sobre habitación y los ensanches y sus consecuencias”. “La Construcción Moderna”, número 19, 15-10-1921, Pág 197

El cuarto punto debatido fue "Apoyo financiero del Estado y responsabilidad de los Municipios". Las Corporaciones Administrativas debían considerarse como el elemento protector y garante por medio de los prestamos, es decir, eran las que establecían las medidas mínimas de construcción e impuestos por el déficit adquirido en gastos de financiación.

Para finalizar se establecía un artículo de conclusiones en "La Construcción Moderna" Número 22, 30-11-1921, pág 238-239, que aglutinaba varios temas debatidos en torno a la financiación y gestión de tierras, " Empréstitos", " Adquisición de tierras", "Modalidades de la adquisición de tierras", " Precios de la adquisición de tierras". Se analizaban casos concretos y prácticos y los comparaba con casos en España dejando las carencias del urbanismo y del funcionamiento de la Municipalidad Local.

En este último artículo resultaba bastante clarividente el tema de "Adquisición de tierras" ya que revelaba la opinión que tanto Bastida como Belausteguigoitia acabaron trayendo a Bilbao. Queriendo comparar con España se ratificaba Bastida en la idoneidad del sistema alemán de gestión urbana. Es decir, se reafirmaba en una función municipal intervencionista y fuerte, basándose en el principio de la propiedad de las tierras por parte de los Ayuntamientos, rechazando la iniciativa particular y de crecimiento natural.

*"Guiada Inglaterra por su afán individualista, abandonó por completo a la iniciativa privada la extensión de las poblaciones, produciéndose de esta forma enteramente irregular, hasta que por fin, arrastrada por los buenos ejemplos de Alemania, terminó por adoptar el principio de la preparación pública de los ensanches de las poblaciones que lo ha desenvuelto en leyes sucesivas relativas al (town planning) planeamiento de las poblaciones a partir de 1890."*⁵⁸

Este pensamiento de Bastida, un tanto paternalista hacia la gestión inglesa, se confrontaba con la indiscutible influencia inglesa en Bilbao, motivada por la relaciones económicas basadas en las minas y que tenía una gran influencia en otros arquitectos como Amann o Smith.

Las Administraciones Públicas eran las responsables de la ordenación urbana y territorial y de una política de vivienda justa y sus ventajas eran principalmente: Adquisición de suelos baratos y expropiaciones forzosas; la extensión del Ensanche en terrenos públicos utilizando la fiscalidad para recuperar el dinero invertido en la urbanización y la plusvalía como freno a la especulación con los terrenos; Construir barrios saneados con espacios verdes.⁵⁹

⁵⁸ Bastida, Ricardo "El Congreso de Londres sobre habitación y los ensanches y sus consecuencias". "La Construcción Moderna", número 22, 30-11-1921, Pág 239

⁵⁹ Azpiri Albistegui, A. (2000). *Urbanismo en Bilbao 1900-1930*. Vitoria Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.

CONCLUSIONES

CAPÍTULO 1

Conclusión 1.

Bilbao y el debate sobre la Ciudad de principios del XX

La situación urbana de Bilbao a mediados del siglo XIX respondía a una secuencia de cambios sociales, económicos, culturales, técnicos y artísticos que se sucedían dentro de un panorama mundial en plena transformación. La Metrópoli no quedó al margen de todas estas transformaciones y aunque la consecuencia evidente era una necesidad de crear ciudad para seguir creciendo, subyacía también una precariedad y carencia de una planificación coherente y organización de la misma. Todas las ciudades eran susceptibles de ser estructuradas bajo criterios de salubridad y calidad urbana y Bilbao no quedó al margen de estas premisas de expansión territorial.

La limitación del Ensanche atendía a una falta de visión del hecho urbano desde el punto de vista global. Se entendía la ciudad como dos acontecimientos distintos y separados, es decir, por un lado la estructura vieja y por otro lado la nueva, impidiendo una propuesta de ordenación general y unificadora. El Ensanche acabó siendo la manifestación del modelo urbano y el refugio financiero que la burguesía necesitaba. Los cascos de las ciudades continuaban con la problemática funcional, la insalubridad y la carencia residencial que la clase obrera demandaba.

En 1876 se redactó el primer Ensanche de Bilbao por P.Alzola, S. Achucarro y E.Hoffmeyer para dar cabida a un continuo aumento de la población que ya colmataba el Casco Antiguo de la ciudad y que desbordaba una periferia congestionada y sin ordenar. Este primer Ensanche no tuvo ni la medida acertada ni unas pautas de desarrollo urbano en consonancia con el ritmo de crecimiento de la ciudad. La ejecución del Plan obtuvo considerables críticas al no dotarse de suficientes instrumentos jurídico-políticos para crear unas ordenanzas unificadoras para toda la Villa. Los propietarios de terrenos en el Ensanche disfrutaban de privilegios tributarios que impedían la agilidad de la ejecución del mismo y el encarecimientos del suelo debido a su plusvalía.

En menos de 40 años el primer Ensanche bilbaíno resultó insuficiente y la necesidad de nuevos terrenos para la ampliación de Bilbao llevó a la primera anexión territorial sobre la que se amplió el término jurisdiccional de la Villa. La anexión de la Anteiglesia de Abando propició la redacción de un nuevo Ensanche para dar cohesión y unificar las ordenanzas del conjunto de la Villa. Este nuevo Ensanche surgió de un concurso que abrió las puertas de la escena urbanística a un personaje clave para la configuración urbana y territorial de Bilbao y su comarca, este personaje fue el arquitecto Ricardo Bastida. Bastida junto con Pedro Guimón formaron parte del concurso del Ensanche de Abando aunque no ganaron quedaron finalistas. La propuesta ganadora fue la de Federico Ugalde que estuvo obligado a incluir aspectos de Bastida y Guimón en su proyecto.

El Ensanche de Abando, no dejaba de ser "algo más de lo mismo". A pesar de las críticas al primer Ensanche bilbaíno de P.Alzola, S. Achucarro y E.Hoffmeyer, éste consistía en una trama regular continuación del Ensanche de 1876, con una manzana edificatoria con gran aprovechamiento. El primer Ensanche era un rígido e inflexible

planteamiento decimonónico de la cuadrícula, con carencias en los aspectos viarios y de distribución y el Ensanche de Abando insistió en la misma propuesta urbana. La introducción de ideas de Bastida y Guimón flexibilizó posturas de rigidez en la estructura viaria que repercutían directamente en manzanas más amables con fondos más adecuados. La ejecución de este segundo Ensanche se demoró hasta 20 años.

El urbanismo como ciencia crecía y se desarrollaba en Europa a una velocidad de vértigo ya que la situación socio económica y política así lo demandaba. Surgieron diferentes tendencias y posturas de entender la ciudad y su fenómeno evolutivo. El debate urbano se estableció en el ámbito internacional y penetró en España a través de tímidos contactos de personas y de asociaciones que favorecían este intercambio. Un personaje clave para el debate urbanístico en Bilbao fue Ricardo Bastida.

Desde el concurso del Ensanche de Abando, Bastida estuvo presente en el debate urbanístico de Bilbao y supuso la pieza fundamental del entendimiento del concepto metropolitano en el Bajo Nervión. La inquietud urbanística de Bastida fue alimentada por los contactos internacionales que realizó al formar parte del Ayuntamiento de Bilbao como arquitecto. Bastida bebió de las fuentes europeas para forjar su pensamiento metropolitano y aplicarlo en su ciudad natal y su Comarca. La ciudad debía verse como un todo donde no solamente se debía resolver el acuciante problema de la vivienda obrera sino que la organización de la urbe se debía entender en terminos globales de demandas sociales y para ello, eran necesarios estudios más amplios de datos antropogeográficos, económicos y sociales. Por otro lado no se podía olvidar el Plan como instrumento articulador del territorio y que lo reglaba en todo su conjunto. El Plan aportaba una visión integral de la ciudad, coordinando cuestiones como infraestructura, vivienda, vías y equipamientos. Las Administraciones Públicas eran las responsables de la ordenación urbana y territorial y de una política de vivienda justa. El Ensanche utilizaba la fiscalidad para recuperar el dinero invertido en la urbanización y la plusvalía como freno a la especulación con los terrenos.

Ante la situación convulsa, desde un punto de vista urbanístico en toda Europa, Bastida se nutrió de las opiniones más avanzadas de concepción urbana global y que le hacían adelantarse al menos veinte años en su concepción del Bilbao Metropolitano. Todo este bullir de ideología urbana permitió superar la tipología de Ensanche para encaminarnos hacia los planes de extensión extramunicipales.

Bastida y Bilbao aprovecharon la inquietud urbana internacional para promover el desarrollo y extensión de la misma con criterios, pautas y lenguaje diferentes a los modelos decimonónicos conocidos. Se puede decir que Bilbao se subió al carro de la modernidad en materia urbanística gracias a Bastida. El ideario de Ricardo Bastida entraba dentro de las iniciativas que se estaban gestando desde Madrid y que caracterizaban una tendencia reguladora por parte de los poderes públicos. Se debía renovar la legislación urbanística y desde Madrid se preparaba la "ley de Urbanización con arreglo a los principios de ordenación, extensión, higiene y desarrollo económico de las ciudades." La nueva Ley debía basarse en una comunicación urbana y una vialidad junto con la zonificación, para elaborar un planeamiento supramunicipal que globalizara y proporcionara al territorio un carácter comarcal. Bastida se adelantó a la

Ley y en marzo de 1923 concluyó “El Plan de Enlaces de Bilbao con los Pueblos Colindantes” que recogía las premisas de las que partía la nueva Ley.

Bastida en 1923 no solamente redactó “El Plan de Enlaces de Bilbao con los Pueblos Colindantes” sino que ofreció una ponencia del mismo nombre donde explicaba el Plan y sirvió de memoria escrita del mismo. Este Plan fue la síntesis de toda su teoría basada en largos años de investigación urbanística internacional y con el conocimiento del “know how” local en el ámbito urbano.

Este Plan era altamente realista ya que establecía las necesidades de una población que crecía y fijaba las pautas para un estudio completo y en el ámbito de una jurisdicción supramunicipal, según las necesidades de la Comarca de Bilbao. La primera preocupación y que da nombre al Plan son los enlaces de los pueblos colindantes a Bilbao y la unión dentro de un soporte físico y territorial. La problemática bilbaína consistía básicamente en la congestión de tráfico por la escasez de vías y la dificultad de comunicación con el resto de municipios o entidades. Otro problema surgía en lo relativo a la escasez de lugares de esparcimiento y descanso como los espacios libres y zonas verdes. Al margen del debate político entre la anexión y la mancomunidad y de la polémica entre ambas tendencias, Bastida pretendía evitar dichos debates y centrarse en el entendimiento del urbanismo a gran escala. Fue un Plan que se anticipó al establecimiento de usos para facilitar enlaces. Se trató de zonificar (esparcimiento, vivienda).

La intención del Plan era la de entender el ámbito próximo a la gran ciudad desde una referencia metropolitana ya que se necesitaba esbozar un Plan a escala superior que ordenase su territorio inmediato, entendiéndolo y valorándolo, no desde sus características propias sino en función de los intereses y necesidades de Bilbao. Se trataba de desarrollar la gran ciudad, racionalizando y ordenando un espacio jerarquizado por la capital. Consistía en la aplicación al territorio de la regulación de usos y transporte.

Bastida dio respuesta a la Comarca resolviendo básicamente tres cuestiones: Las vías de circulación (puentes), los ferrocarriles y las zonas (ordenanzas de construcción). La Ría pasaba a ser un sistema fundamental, nervio metropolitano y eje urbano de aglomeración. Definía la capacidad de ésta para articular los espacios y usos y su repercusión sobre el resto del territorio. La Ría se convertía en el esqueleto vertebrador de un desarrollo viario como salida histórica de comunicación del interior hacia el mar.

Bastida proponía un doble sistema de circulación que desde Galdácano recorriera las márgenes de la Ría hasta Las Arenas y Santurce. El trazado se planteaba paralelo a lo largo del cauce natural de la Ría, pero la inoperancia de las actividades portuarias marcaba los criterios de estructuración viaria a pesar del testimonio territorial de los Caminos de Sirga. No solamente debía haber una interconexión a lo largo de cada una de las márgenes sino que había que conectarlas entre sí por medio de puentes. Los puentes eran escasos debido a la navegabilidad de la Ría, pero este hecho suponía un verdadero inconveniente de comunicación entre orillas. La J.O.P.B. era defensora acérrima de sus intereses que a veces eran contrarios a un desarrollo favorable de la ciudad. Bastida apostaba por un desarrollo a largo plazo donde el puerto interior de Bilbao quedaba en desuso y sus instalaciones se alejaban de la

ciudad hacia el puerto exterior. La ciudad se humanizaba alejando usos insalubres y que entorpecían un crecimiento homogéneo de la Villa. Por otro lado, la prosperidad del Puerto suponía una bonanza económica para Bilbao, aunque el puerto interior de Bilbao suponía una imposibilidad física de desarrollo. Las propuestas de puentes de Bastida para Bilbao se llevaron a cabo, adelantándose en el tiempo.

El ferrocarril supuso otro reto a aportar al territorio comarcal, estableciendo un ferrocarril comarcal de circunvalación o cintura que unía todos los núcleos territoriales. Los trazados existentes se modificaban para circunvalar poblaciones y para interconectar mejor los núcleos urbanos. La interconexión entre anchos de vías era otro de sus objetivos al igual que el reorganizar las estaciones. Todo ello suponía una completa red ferroviaria soporte de transporte terrestre de carga y pasajeros que completaba el viario.

La zonificación fue el tercer punto básico generador del Plan. Se trataba de deslocalizar terrenos del centro de la ciudad, alejando los sectores comerciales, industriales y portuarios de las zonas residenciales del centro de la Villa pero dotándoles de redes de comunicación que facilitaban su acceso ya que se debía ofrecer a la urbe todo tipo de servicios vinculados con los sectores de actividad. Es decir, desplazaba progresivamente, el Puerto hacia El Abra. Bastida proponía un cinturón verde en las cimas y laderas de los montes que rodeaban las zonas residenciales y que aislaban, en cierta forma, los usos residenciales con los de industria y comercio. También se planteaba el desplazamiento al borde de Zorroza y a la ría navegable de Asúa de la zona comercial. Parte de Deusto y del Valle de Asúa se preveía industrial y el terreno sobrante se destinaba a residencial. Sería residencial parte de los terrenos anteriores, la zona de Echévarri y ladera sur de Archanda.

La zonificación propuesta poseía un criterio acertado basado en un conocimiento profundo de la Comarca pero la zonificación de Deusto no resultaba tan evidente. El carácter híbrido de actividad residencial e industrial en Deusto, impedía una lectura clara del territorio donde no se determinaba nada en concreto debido a una dispersión no solamente de usos sino de la misma propuesta. La inconcreción de las dos arterias principales de Deusto y la supuesta arbitrariedad de su trazado eran fruto de un planeamiento generalista.

El Valle de Asua aparecía en el Plan como novedad urbanística a aportar, como terreno apto para una futura extensión de Bilbao y que fue la base para el Concurso Internacional del Valle de Asúa de 1961.

El aporte sustancial del Plan fue el cambio de escala territorial que permitía la concepción de un nuevo desarrollo hacia un Bilbao Metropolitano. La estrategia a seguir del Plan era lo verdaderamente importante y la flexibilidad del mismo permitía evolucionar hacia un planeamiento más detallado y unas ordenanzas que rigidizaban las actuaciones en la ciudad. El Plan evidenciaba la necesidad de supeditar los intereses de los municipios colindantes a la cabeza visible de la Comarca para el crecimiento de la misma y de la urbe central. Begoña, Deusto y parte de Erandio eran necesarios para dotar a Bilbao de la capacidad expansiva que suponía el crecimiento de la cabeza de Comarca.

El Plan llegó hasta nuestra época lleno de vigencia y con la satisfacción de haberse realizado en gran parte la propuesta global del eje vertebrador de la Ría del Nervión planteado por Bastida.

La Conferencia de “El Problema Urbanístico en Bilbao” dio el soporte teórico necesario al “Plan de Enlaces de Bilbao con los Pueblos Colindantes”.

Quedó patente en la Conferencia la oposición y crítica que Bastida realizaba al Ensanche donde solamente la solución a los problemas de trazado tenían cabida. El término “Urbanizar” era mucho más que eso, suponía organizar y prever para definir las necesidades de una ciudad y a satisfacerlas por medio de planos o proyectos. Urbanizar no era solamente trazar. Bastida interpretaba el Plan como una solución general y global con un orden social preestablecido gracias a una metodología interdisciplinar (sociología) para dotar a la Ordenación Territorial de fundamento científico. Establecía unos criterios de análisis de la entidad urbana global (Vías de circulación, puentes, ferrocarriles, zonas) que distaban mucho del análisis científico interdisciplinar que promulgaba. La “Ciudad Completa” de Bastida no dejaba de ser otra cosa que una lectura del Valle del Nervión a gran escala “obedeciendo a un plan de conjunto” formando un “todo armónico”.

Bastida incorporaba dos factores nuevos que no los había tenido en cuenta anteriormente, en su afán interdisciplinar de elevar al grado de ciencia la Ordenación Territorial, estos factores eran el económico y sobre todo, el social. Su propuesta pasaba por incorporar el tejido circulatorio al tejido social, interconectando vías de circulación en barrios limítrofes donde se empezaba a arraigarse cierto carácter suburbial, como San Francisco y las Cortes. Por primera vez añadía al debate comarcal el problema de la vivienda social que estaba ya situado en concurrencia pública y en plena actualidad con la Ley de Casas Baratas de 1921.

Planes posteriores sustentaron los aciertos de Bastida y de su “Plan de Enlaces de Bilbao con los Pueblos Colindantes” donde prevalecía la idea generatriz de la unidad comarcal como concepción del futuro de la Ciudad Metropolitana.

CAPÍTULO 2

La Vega de Deusto. Hasta 1924

*De haber de hallar imagen para tu alma
la hallaría en un buque de tus dársenas.
El buque tajante, brioso,
Que no mendiga a nadie su fuerza,
Ni al agua ni a la brisa ni al hombre,
Y arranca, seguro, con su afán personal y cuando se intercepta
Algo en su rumbo que eligió por suyo
Su voz, en vapor blanco, eleva...*

Ramón de Bastera: Estrofa sexta de El Inquilino de Bilbao

2. La Vega de Deusto. Hasta 1924

La Anteiglesia de Deusto originalmente consistía en un vasto territorio, por un lado, desde la falda Sur de Archanda hasta la Ría del Nervión y por otro lado, a lo largo de 5 Km de su Ribera desde enfrente de Zorroza hasta delante de Abando. Poseía un pequeño núcleo rural en la parte alta (Goyerri), donde se encontraba el Ayuntamiento y la iglesia de San Pedro. El desarrollo urbano surgió a lo largo de la historia, espontáneamente, en los barrios que constituían su término jurisdiccional, según las necesidades de sus habitantes y a modo de pequeñas entidades rurales o caseríos. Los terrenos se desarrollaban mirando hacia la Ría, en una orografía llana de marismas y junqueras donde solamente coexistía algún que otro molino de mareas. Existían dos tipos de actividades económicas en Deusto, por un lado, la agricultura en el Goyerri, que así se denominaba a la parte alta de Deusto, y por otro lado, todo tipo de actividades unidas al sector naval en cuanto a su manufactura (astilleros, rementeros, claveteros, ancleros,..), que se desarrollaban en Olaveaga. ¹ Isusko Vivas Ziarrusta comenta de la toponimia del lugar que Olaveaga también conocido como Ribera o más excepcionalmente Becerra.²



Goyerri

La presencia de la Ría en los territorios de Deusto supuso la identidad de un pueblo que había estado, desde siempre, muy unido al mar. En el S.XIV ya existían huellas de asentamientos de construcciones navales.³ Estos astilleros iniciales se habían formado a lo

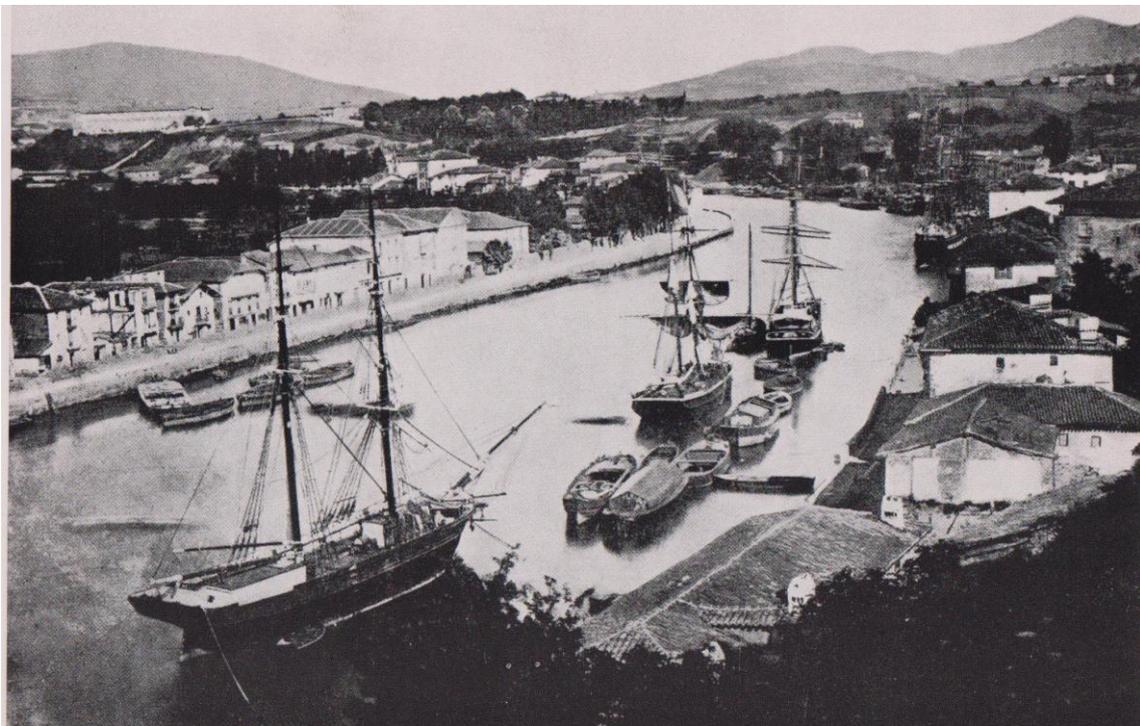
¹ El actual barrio de Olaveaga, no corresponde con lo que hace siglos denominaban Olaveaga ya que estos terrenos correspondían a lo que hoy llamamos La Ribera de Deusto. En planos antiguos aparece el topónimo Olaveaga en la Margen Derecha de la Ría y actualmente se denomina a la Margen Izquierda, enfrente de La Ribera de Deusto.

² Vivas Ziarrusta, I. (2004). *Bilbao regeneración de la ciudad postindustrial*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Cultura.

³ Guiard, T. (1968). *La industria naval Vizcaína*. Bilbao: Biblioteca Vascongada Vilar.

largo de toda la Ribera del Nervión desde Bilbao, pasando por Abando y llegando incluso más allá de Zorroza.

La lana producida en la Península, requería ser transportada por mar a Europa, lo que exigía la construcción de caminos hasta los lugares de embarque de naves y la disponibilidad de puertos. Para ello, fue necesaria la conversión de las pueblas costeras o fluviales existentes por todo el frente marítimo en villas, otorgándoles privilegios mediante fueros fundacionales que en la Ría del Nervión los gestionaba el Consulado de Bilbao. El Consulado fue la corporación más importante e influyente para el desarrollo de la Villa, que dependía de la actividad mercantil y portuaria, cuidando principalmente de la navegabilidad de la Ría, de las obras necesarias en el puerto, en los caminos y de las relaciones y concesiones al comercio. Su influencia declinó al ser suprimidas ciertas competencias, cuando se creó en 1811 la Comandancia de Marina y Capitanía del Puerto que acapararon sus atribuciones sobre la navegación en la Ría.⁴



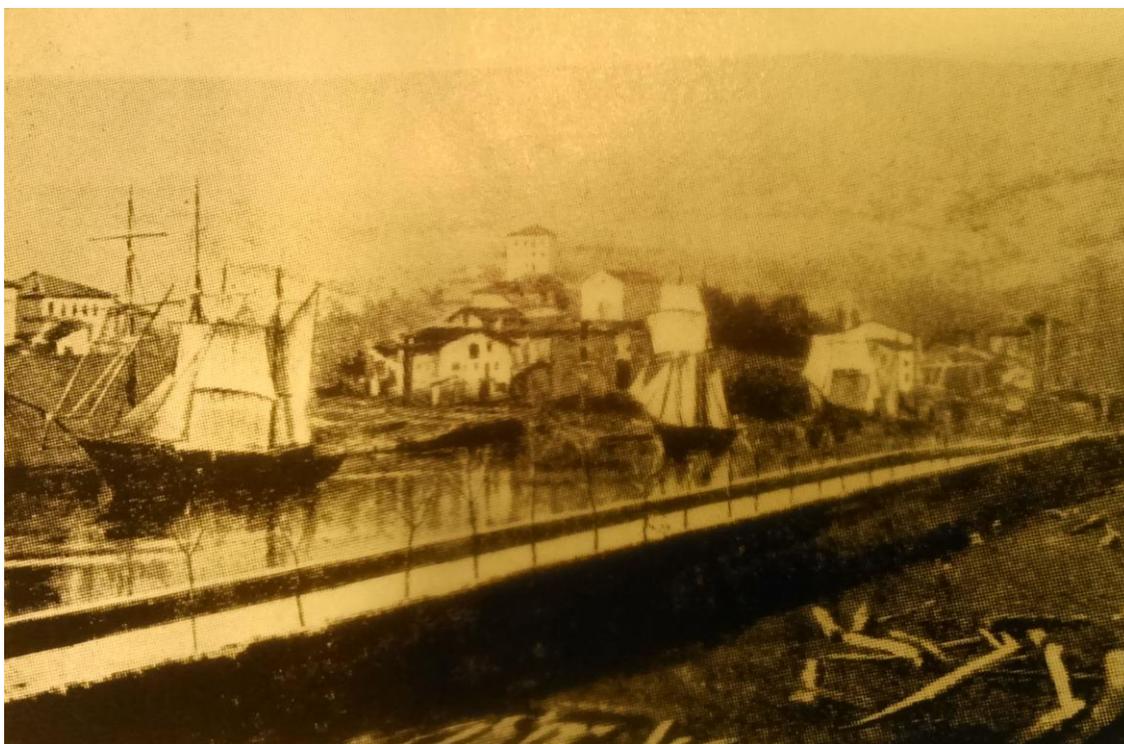
Deusto y Olaveaga 1867

Ya en un acta del consulado de 1693 se recogía un acuerdo para “construir un pontón en el barrio de Olaveaga para mejora del camino de sirga⁵ en su trayecto por la

⁴ Uriarte, I. (junio de 2006). La Ría y el Consulado de Bilbao. *Periodico Bilbao*, pág. 35.

⁵ Puerta Rueda, N. (1993). *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya 1857-1913*. Bilbao: Autoridad Portuaria de Bilbao. Pág 49. El camino de Sirga era un muro sin interrupción desde Las Arenas hasta Bilbao por la margen derecha por el que se remolcaba a las gabarras que transportaban las mercancías ya que el calado de los buques impedía la navegabilidad por la Ría y tenían que quedarse atracados en los fondeaderos de Olaveaga y Zorroza. Los remolcadores podían ser bueyes o mujeres.

Anteiglesia de Deusto"⁶. Así en 1728 el Consulado continuó con las obras de construcción de los muelles de Olaveaga con gruesas anillas y argollas "a fin de que estrechándola (la Ría) se hiciera más fondeable"⁷ Los muelles tenían la misión de contener los fangos y las marismas que perjudicaban la navegabilidad por la Ría, así cuando se realizaba un muelle, se establecía un camino de sirga. La ocupación del territorio fue inevitable porque una vez que se establecía el muelle y el camino de sirga la edificación iba surgiendo e invadiendo el límite del camino de sirga a modo de conquista territorial de la Ribera. Una vez que las construcciones seguían consolidándose surgía la posibilidad de ganar terreno a la marisma y desecarla y de esta forma se podía lograr gran cantidad de terreno para cultivar. En 1760 el Consulado dio por concluida la canalización "*desde el paraje llamado la puerta Otomana hasta el embarcadero del barco bajo el monte Cabras en la anteiglesia de Deusto*"⁸. El Ayuntamiento también realizó obras de mejora en el saneamiento canalizando las aguas que descendían del monte.



Astilleros de Olaveaga desde el astillero Garli de Deusto S. XIX

A lo largo del Siglo XVIII se realizaron por parte del Consulado de Bilbao junto con el Ayuntamiento de Deusto, ya que mantenían estrechas relaciones, un gran número de obras en los muelles de la Ribera de Deusto. Estas reparaciones permitieron el

⁶Acta del Consulado de Bilbao de 1693 recogida por: Bilbao Goyoaga, J. (2005). *El genio de la Ría. Una evocación desde la Ribera de Deusto*. Bilbao: Muelle de Uribitarte Editores, S.L. Pág 13.

⁷ *Ibíd*em (Bilbao Goyoaga, 2005)

⁸ *Ibíd*em (Bilbao Goyoaga, 2005)

desarrollo urbano de la zona. Los muelles continuamente se reponían ya que su método constructivo era mediante la inca de estacas de madera que paulatinamente se envejecían por la variación de las mareas de la Ría (pleamares que afectan a las tierras bajas de la Ribera), a las inundaciones y había que reponer.

Las mejoras que se realizaron fueron las siguientes: El camino de sirga, se acondicionó un embarcadero cerca del palacio de Quintana y se ensanchó la Ría desde La Cava hasta Olaveaga.⁹ A pesar de ello, la solución definitiva para la Ría y el puerto interior no llegó hasta el Siglo XX

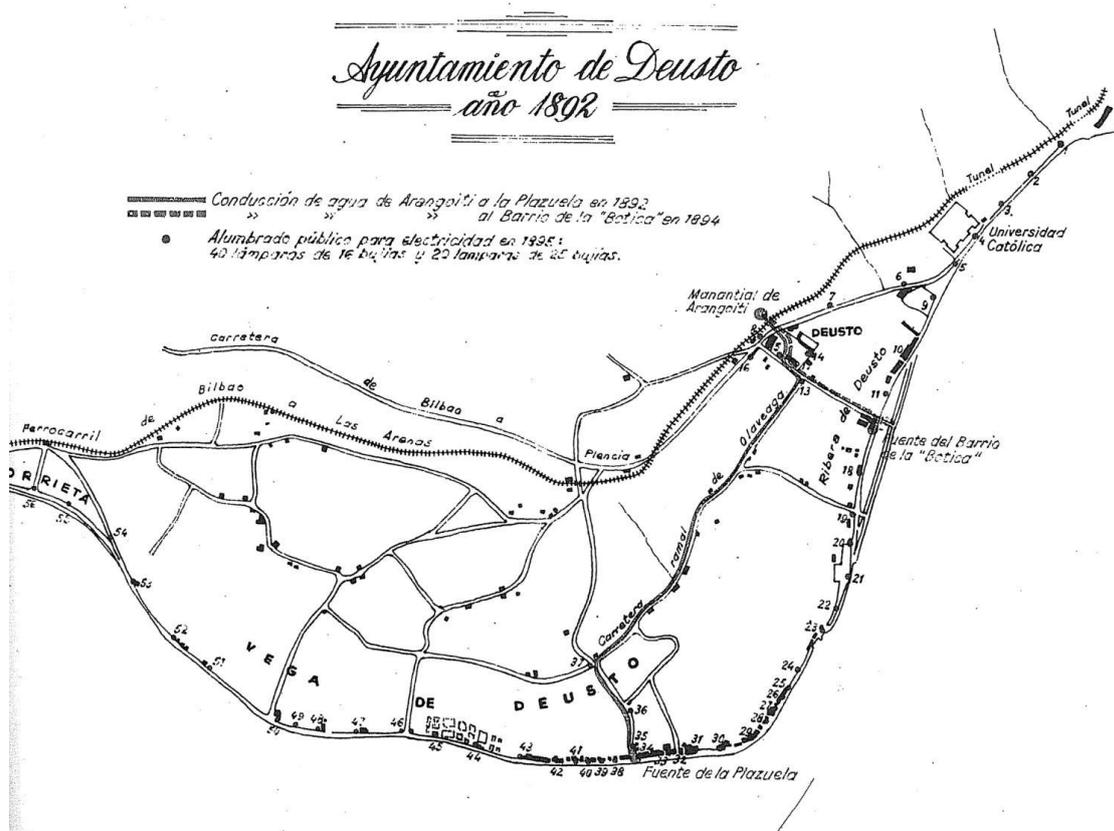


Camino de Sirga 1889

En la segunda mitad del S. XVIII, fue la época dorada de crecimiento de Olaveaga ya que la marisma se desecó y se convirtió en Vega de Deusto lo que permitió un gran asentamiento de población dedicada a la producción naval ya que frente a sus casas numerosos barcos fondeaban y esperaban a que las gabarras trasladaran la mercancía hasta el puerto interior de Bilbao.

Las gabarras, los astilleros, la manufactura ligada a la producción naval se hallaba en pleno apogeo. El resurgir naval tuvo efectos muy positivos ya que el desarrollo económico permitió la inversión en nuevas instalaciones industriales y talleres.

⁹ Serrano Abad, S. (2007). La Ribera de Deusto, industrial y portuaria. En AAVV, *Bilbao y sus barrios . Una mirada desde la historia* (págs. 15-60). Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao. Área de cultura y educación.



Deusto 1892

La Ribera asumía las funciones de apoyo logístico y de infraestructura que requería el puerto interior de Bilbao. No solamente suponía un fondeadero cómodo para buques y de transporte de gabarras sino que los astilleros y la industria naval auxiliar se habían aposentado en una orografía viable para establecer sus gradas. Pero en la Ribera no todo eran pequeñas industrias sino que también existían bellas edificaciones que recordaban a ciudades holandesas. J.E. Delmas(1864) lo retrataba de esta forma: “ Este barrio está formado por una hilera de casas, con almacenes de efectos para los buques, tiendas de comestibles, de telas y otros artilugios, en las que habita un vecindario ocupado en preparar velas, estopa para jarcia, pipas para la aguda, remos y otros enseres para la marinería; en la carga y descarga de las mercancías de las naves; en su transporte por medio de pinazas y de gabarras a Bilbao o a sus bordos, y en el arte de carpintería de ribera, de galafatería y de ferrería. De su seno salen también excelentes contramaestres, pilotos, marineros y gente dispuesta a todas las faenas del mar. Fundado a lo largo del muelle tiene por la forma y el aseo de sus edificios y ocupación de sus habitantes, la apariencia de algunas ciudades holandesas, a los cuales se asemeja más todavía, porque casi todos los vecinos hablan o entienden diferentes idiomas, a cusa del continuo trato con las tripulaciones de los mucho buques extranjeros que constantemente hay fondeados a su frente”¹⁰.

¹⁰ Delmas, J. (1944). *Guía histórico-descriptiva del viajero en el señorío de Vizcaya en 1864*. Bilbao: Diputación de Vizcaya. Pág 404. Recogida por: Serrano Abad, S. (2007). La Ribera de Deusto, industrial y portuaria. En AAVV, *Bilbao*

De las 200 casas con que contaba la Anteiglesia de Deusto en 1787, 71 de ellas estaban en la Ribera y edificadas todas en aquel siglo y entre esas construcciones se encontraba una de las más emblemáticas que nos ha llegado hasta la actualidad, la casa-palacio Goossens de 1770 (escuela de náutica actualmente).

“Los del barrio de arriba (San Pedro) son más silenciosos, graves y muy apegados al suelo que los vio nacer; los de la Ribera son alegres, festivos y muy inclinados a viajar a las más remotas tierras [...] los de Goierri se divierten en juegos de fuerza tales como el de la barra y el de los bolos; los de La Ribera son muy inclinados a la danza y a la música, y por las tardes y noches de los días festivos se celebran muchos bailes caseros con acompañamiento de guitarra, a cuyo instrumento son muy aficionados. Las mujeres de Goierri son muy robustas, bien formadas y de buena presencia; las de La Ribera son muy agradables y de graciosas y esbeltas formas. En el Goierri se habla vascuence y muy poco castellano. En La Ribera muy poco vascuence y generalmente el castellano hasta se chapurrea en inglés, en términos que en las tiendas de comestibles los ingleses y norteamericanos no necesitan de interpretes para hacer las provisiones de los buques “.¹¹

La Ribera de Deusto se estaba convirtiendo en una aglomeración cosmopolita como sucedía en el intercambio económico cultural de cualquier puerto europeo y su desarrollo urbanístico debía estar acorde con esa evolución de la entidad rural. Esta identidad cosmopolita le confería tanto a La Ribera de Deusto como a sus habitantes un carácter diferenciador del resto de la Anteiglesia de Deusto e incluso del resto de Anteiglesias y Bilbao.

2.1. La navegación interior por la Ría

Bilbao se creó por el Puerto y no al revés, es decir, la ciudad se generó gracias a la actividad portuaria que se vinculó rápidamente a un asentamiento urbano. La Ría, por efecto de la pleamar, entraba 14 km desde su desembocadura y es ahí donde se estableció el puerto y la ciudad

En una gran mayoría de las ciudades-puerto, la instalación portuaria era el núcleo generador de la ciudad y, generalmente, se ubicaba en lugares protegidos de la costa. En el caso de Bilbao, su Carta Puebla de 1300 señalaba que la ciudad se fundó en el lugar ya conocido como Puerto de Bilbao, ubicado en el fondo de su Ría, bien protegido del mar y de los piratas. Ría y Puerto son conceptos complementarios en Bilbao. Muchas veces ambos son sinónimos de refugio naval ya que la Ría era el puerto interior de El Abra, considerándose toda ella como amarradero, fondeadero, desembarcadero,

y sus barrios . *Una mirada desde la historia* (págs. 15-60). Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao. Área de cultura y educación.

¹¹ Ibañez, M., & Zabala, M. (2007). *Las Galleteras de Deusto. Mujer y trabajo en el Bilbao industrial*. Bilbao: Fundación BBK. Ayuntamiento de Bilbao.

muelle, atracadero y abrigo de navíos y apoyo de todas las actividades paralela que generaba este sector. La Ría del Nervión, hasta bien entrado el Siglo XX, ofrecía unas condiciones pésimas de navegabilidad y de acceso al puerto interior de Bilbao. El camino natural desde las Siete Calles hasta El Abra había sufrido multitud de transformaciones para adaptar su cauce a las exigencias de navegación, modificando su lecho, rectificando su cauce, excavando sus fondos e incluso su trazado inicial había sido variado para facilitar la salida natural al mar.



Plano de la JOPB. Parte Alta de la Ría de Bilbao. Luis Camiña 1917

El curso natural de la Ría había supuesto multitud de problemas de acceso debido a la morfología física de ella misma. El cauce del Nervión se ensanchaba desde Achuri formando el estuario hasta El Abra.

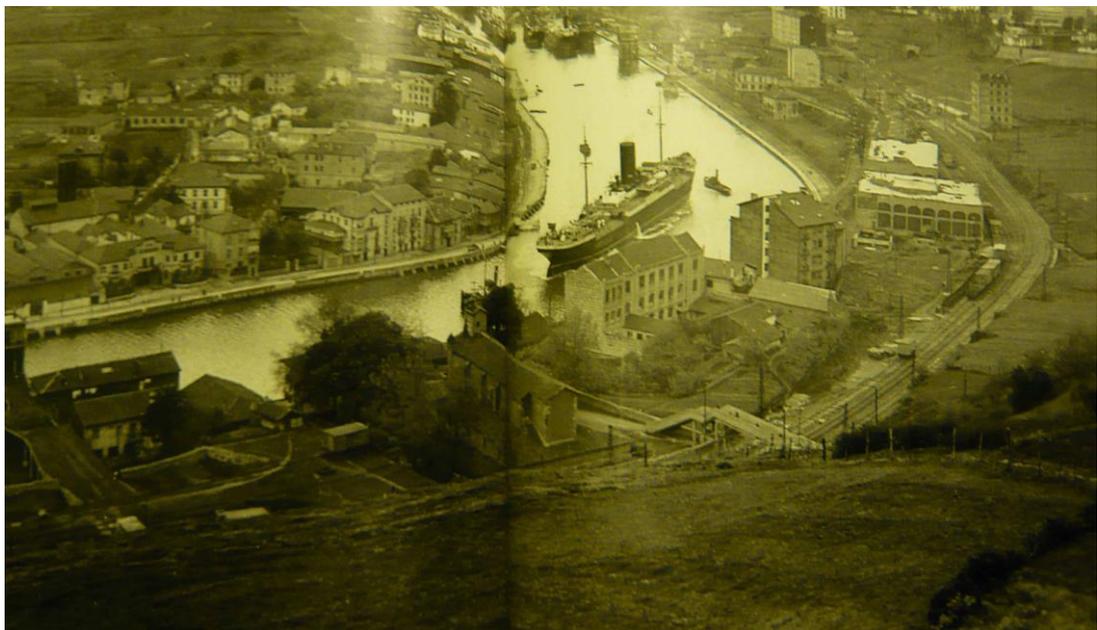
Toda esta extensión territorial se inundaba por el flujo de las mareas cubriendo las vegas y los arenales. El cauce se colmataba rápidamente por la sedimentación de todo el estuario debido no solo a los aluviones de la Ría sino también al acceso de material desde la desembocadura y aguas arriba.

En los fondos se acumulaban bases rocosas y fangos que reducían el cauce sobre todo con la bajamar. Este aporte de material se convertía en un gran problema en la desembocadura, creando dos grandes arenales, el de Guecho y la peligrosa Barra de Portugalete. Tampoco el caudal era abundante ya que el caudal medio podía ser de unos 25 m³/seg aunque variaba según cada zona por los aportes de caudal del Ibaizabal, Cadagua,

Asúa, Galindo y otros arroyos. Este aporte de agua era mediocre para una buena navegabilidad.¹²

A pesar del escaso caudal, la Ría experimentaba frecuentemente virulentas crecidas que provocaban inundaciones en la Villa debido a su emplazamiento muy expuesto, a la inercia del agua en el cauce y sobre todo, a la escasa cota donde se sitúa la ciudad.¹³

Aunque el aporte de agua no resultaba significativo por la contribución fluvial de arroyos sino por la gran variación de nivel entre las mareas que según Churruga, hacía entrar en mareas vivas hasta 12 millones de metros cúbicos. Esta situación hacía elevar el nivel del agua hasta 3 m y permitía la navegabilidad.¹⁴



Desde el Monte Cobetas. Dificultad que planteaban los barcos de alto porte en pasar por la curva de Olaveaga y eran ayudados por remolcadores

El estado que ofrecía la Ría para su navegación era lamentable ya que mientras los buques eran pequeños la travesía, a lo largo de la Ría, era practicable pero a medida que los barcos crecían en dimensiones esta dificultad de paso era cada vez mayor presentando multitud de riesgos. Según los estudios de N. de la Puerta, los problemas de navegación en la mitad

¹² García Merino, L. V. (1981). Ría, Puerto exterior, Superpuerto. Tres etapas en la proyección de Bilbao hacia el mar. *Lurralde N° 4*, 129-165.

¹³ Estas crecidas del rio han expuesto a Bilbao a continuos catástrofes materiales hasta la actualidad

¹⁴ Op.Cit. (García Merino, 1981) Pág 137.

superior de la Ría (puerto comercial) eran: Irregularidad de las márgenes; las curvas; El ancho del cauce. Mientras que los problemas en la mitad inferior (puerto industrial) eran: Irregularidad en las márgenes; los fondos; Curva de Elorrieta; Enfangamiento progresivo de los fondeaderos; barra de arena movediza.¹⁵

En la Mitad Superior el primer obstáculo eran las irregularidades de las márgenes donde se acumulaban bancos de arena en las orillas y hacían variar el caudal. Seguían las 5 curvas cerradas desde Achuri hasta San Mamés.



Deusto desde Olaveaga 1870

El ancho del cauce provocaba un cauce irregular donde el tramo más estrecho estaba en San Antón con 62m para acabar en la Curva de Elorrieta en 130m. Estas variaciones del lecho del cauce provocaban distintas velocidades del caudal según la zona, esta situación provocaban los "Churros" que no eran sino bancos de cantos rodados y arena y que constituían un obstáculo a la navegación.

En la mitad inferior, es decir en el puerto comercial, las irregularidades de las márgenes continuaban y los fondos seguían siendo pésimos. En la Vuelta de Axpe se encontraba un peligroso fondo rocoso llamado "El fraile" donde los barcos se quedaban varados o naufragaban. Aunque el siguiente obstáculo lo

¹⁵ Puerta Rueda, N. (1993). *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya 1857-1913*. Bilbao: Autoridad Portuaria de Bilbao. Pág 35-37.

representaba "La Curva de Elorrieta" que perjudicaba el paso de barcos de gran eslora.



Deusto 1875

Otro problema consistía en el enfangamiento progresivo de los fondeaderos por falta de dragado. Además existía una gran confusión de tráfico marítimo ya que además del paso obligado también se encontraban amarrados en la Ría los barcos que descansaban, los que esperaban entrar o salir y los que atendían a la carga y descarga, todo ello resultaba altamente perjudicial para la organización global de la Ría. El último problema se encontraba en la desembocadura donde 2 grandes barras de arenas movedizas flanqueaban la entrada, una en Guecho y la más peligrosa en Portugalete. Para poder utilizar la Ría se necesitaba una constante labor de mantenimiento. Al llegar al puerto la actividad minera, se necesitó rehacer un cauce libre de obstáculos y seguro, iniciándose así la construcción de una nueva Ría.

La Junta de Obras del Puerto fue creada en 1877 bajo la dirección del ingeniero Evaristo de Churrua que se hizo cargo de las obras a realizar en el Puerto y fue pieza clave para su desarrollo y reforma¹⁶. La JOPB empezó a tener éxito en la mejora de las condiciones de navegación de la Ría¹⁷ y la

¹⁶ Junta de Obras del Puerto de Bilbao; 1910. Churrua y el Puerto de Bilbao: Apuntes biográficos del Excelentísimo Sr. D. Evaristo de Churrua, Conde de Motrico: Antecedentes históricos y resumen descriptivo de las obras de mejora de la Ría y Puerto de Bilbao. Imprenta y Litografía de Emeterio Verdes y Achirica, Bilbao

¹⁷ Churrua, Evaristo; 1876. Proyecto de mejora de la barra y de encauzamiento de la mitad inferior de la ría de Bilbao. En: Churrua, Evaristo de; 2003. Evaristo de Churrua (1841-1917). Escritos publicados en la Revista de Obras Públicas. En: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos; (ed.); 2003. La ROP a través de sus autores. Colegio de Ingenieros de Caminos:136.

ampliación de los diques portuarios. Hasta 1888, las obras portuarias se desarrollaron en el interior de la Ría, aguas arriba del Puente Vizcaya. Pero la demanda de calado generalizó una fuerte controversia entre los partidarios de mantener el puerto en el corazón de la ciudad y los de llevar los muelles a El Abra de Santurce¹⁸.

La reestructuración global se realizó en dos etapas una de 1878 hasta 1887 donde se dedicó al acondicionamiento de la Ría, y otra etapa entre 1887 y 1902 donde se consagró a la ambiciosa obra del puerto exterior. En la memoria de la JOPB de 1898, Churruca explicaba cómo la propia fuerza de arrastre de la Ría, convenientemente encauzada por el nuevo muelle de hierro que arrancaba justo aguas abajo del Puente Vizcaya, había limpiado la barra que durante décadas había dificultado la navegación por la Ría.¹⁹

2.2. La Ría a su paso por Deusto

La JOPB actuaba como una entidad administrativa independiente y supramunicipal que se encargaba de gestionar todas las infraestructuras y necesidades del Puerto. Su jurisdicción se componía no solamente del cauce de la Ría del Nervión sino de las márgenes colindantes que aportaban un apoyo logístico a la actividad portuaria.

La JOPB ejercía su competencia en todos los terrenos de su influencia y era necesaria su autorización para cualquier tipo de actuación urbana que afectara a sus intereses. Es decir, ejercía su autoridad desde un punto de vista comarcal, territorial y con hegemonía supramunicipal.

No hubo en un principio ninguna voluntad aglutinadora de unidad geográfica común en la Ría hasta la llegada de Bastida, aunque la identidad común de intereses portuarios, a lo largo del eje fluvial, identificaba ya un territorio común. Gracias a la JOPB se identificó el primer rasgo metropolitano de Bilbao con su red de apoyo urbano supramunicipal.

Todos los núcleos urbanos unidos a la Ría se desarrollaron enormemente al amparo de la floreciente evolución económica de Bilbao y su Ría. La Ría supuso para Deusto una paulatina transformación unida a la creciente importancia de operaciones portuarias realizadas en su Ribera.

Ya hemos hablado de las dificultades de la navegación en la Ría en la zona de Deusto. Es decir, la intervención de la JOPB fue continua ya que constituía no solamente la mejora de la navegabilidad sino también suponía el mantenimiento óptimo del cauce, de sus muelles y de sus dársenas.

¹⁸ Fundación Museo Marítimo de la ría de Bilbao; (ed.); 1998. La Ría. Una razón de ser. Bilbao:59.

¹⁹ Churruca, Evaristo de; (dir.); 1898. Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora de la Ría de Bilbao y cuenta de ingresos y gastos: durante el año económico de 1897 a 1898. Imprenta y Litografía Juan E. Delmas, Bilbao

Desde 1878 hasta 1887 se llevó a cabo una primera tarea de acondicionamiento de la Ría que se tradujo principalmente en la mejora de la Barra de Portugalete, las rectificaciones de trazado y el dragado del fondo de la Ría.

A estas obras fundamentales se le unieron otras de menor calado pero que supusieron una transformación considerable al entorno habitado de la Ría. Estas obras menores fueron por una parte, una señalización adecuada de la Ría y utillaje portuario correcto; y por otra parte, la mejora de viejos muelles y construcción de otros nuevos.²⁰



Deusto desde los astilleros Mendiguren de Olaveaga

Las rectificaciones de la Ría supusieron para Deusto la mayor transformación ya que modificaron sustancialmente el cauce natural de la Ría a pesar de las dificultades existentes por la oposición de los intereses privados de las compañías navales que comenzaban a sentarse en sus márgenes y que necesitaban de terrenos para sus actividades empresariales. La mayor rectificación fue el corte de la "Curva de Elorrieta" (en la punta de Zorroza).

Aquí se formaba un pequeño meandro al pie del Monte Cabras y se necesitaba una modificación urgente del trazado ya que la curva tenía 400 m

²⁰ Op.Cit. (García Merino, 1981) Pág 141

de amplitud con un ángulo de 115º y solamente 180 m de radio.²¹ Se optó por desplazar el cauce, cortando el meandro y rellenando el cauce antiguo. El cauce nuevo no lo ejecutaron completamente recto ya que suponía un desembolso considerable por la obra ingenieril que suponía desmontar parte de la ladera del Monte Cabras y las expropiaciones a empresas de la zona que presionaban para no permitir que sus intereses fueran vulnerados.

*“...reuniendo además el grave inconveniente de haber en la orilla derecha una enorme playa y un monte que cambia la dirección de los vientos. A un buque de 200 pies de eslora (56m) es imposible dar la vuelta, y aún los que no llegan a tener esa dimensión, encuentran muchos inconvenientes, ya por el cambio de vientos ya por lo mucho que trabaja la corriente en las vaciantes”.*²²

Otra rectificación del cauce en Deusto aunque de menor calado supuso la supresión de un pequeño entrante que hacía la Ría y que consolidó mayor cantidad de tierra firme ganada a ésta, situado entre lo que actualmente son las calles Botica Vieja y Ribera de Deusto. Las rectificaciones del cauce consistieron también en regularizar sus márgenes ya que variaban desde 60m en La Salve, 115m en Botica, desde Olaveaga hasta Zorroza iba estrechándose hasta 75m para luego llegar a los 130m en la Curva de Elorrieta.²³

Los dragados de la Ría también supusieron una operación de gran envergadura que favoreció a la transformación de Deusto. Gracias a los dragados se eliminaron los obstáculos que suponían “Los Churros”. En Botica Vieja, el calado en bajamar no llegaba a 0,9m. Los barcos de hasta 600 toneladas de arqueo, no podían subir en pleamar hasta Olaveaga donde fondeaban en la Margen Izquierda y transportaban sus mercancías a Bilbao por medio de gabarras.

El más conocido era “el Churro de Olaveaga” que en bajamar emergía hasta un metro sobre el nivel del agua y que obligaba a descargar el transporte para continuar hasta Bilbao en gabarras. El camino de sirga se extendía por la Ribera Derecha por toda la Vega de Deusto hasta El Arenal. Según señala García Merino, *“ésta fue la razón de ser del núcleo de Olaveaga y de la Ribera de Deusto”*²⁴ Estos “churros” además de dificultar la navegación provocaban malos olores por la acumulación de los desechos de las alcantarillas.

²¹ AGMAB(Archivo General de la Marina Álvaro Bazán), sección Puertos, Generalidad, Leg 5639, “ descripción de la Ría y el Abra de Bilbao hecha en presencia del Proyecto de Puerto formado en 1867 por el ingeniero D. Juan de Orense”. Recogido en: Op.Cit. (Puerta Rueda, 1993) Pág. 37

²² APB (Autoridad Portuaria de Bilbao), archivo de proyectos, “Proyecto de mejora de la Ría de Bilbao. Memoria descriptiva) de M.Peironcely, 18 de diciembre de 1856. Recogido en: Op.Cit. (Puerta Rueda, 1993) Pág. 37

²³ Op.Cit. (Puerta Rueda, 1993) Pág. 37

²⁴ Op.Cit. (García Merino, 1981) Pág 139.



Cargueras de carbón 1894

El criterio de construcción de los muelles hasta ese momento había sido según las necesidades de la actividad portuaria y no para la modificación del cauce de la Ría y además la construcción era penosa, incluso muchos de ellos no tenían ni la cimentación suficiente. La cota de los muelles, a veces, era tan baja que en las pleamares se inundaba produciendo grandes pérdidas materiales. Carecían de pretils, lo que ocasionaba continuos accidentes en la población. La JOPB mejoró las técnicas constructivas de los muelles así como de los materiales empleados donde se recurría a la mampostería para dejar relegada la construcción en madera con peor durabilidad, aún y todo, no fueron soluciones definitivas y las obras de mejora y reposición de muelles continuaron a lo largo de la Ribera de Deusto.



Sirgueras arrastrando embarcación

2.3. El despegue de La Ribera

A mediados del Siglo XIX, La Ribera de Deusto suponía el asiento de una decena de maestros constructores de la industria naval como lo atestigua T. Guiard: *“Construcción y de carena establecidos al modo antiguo, con fácil preparación de asiento sobre las bajas tierras, cavada en ellos un abra conveniente cuando los casos necesarios, y simple aparejo de cobertizo y tejavanas con destino a carpinteo y secado de madera”*²⁵.

Después del declive de los astilleros tradicionales debido a los antiguos métodos de construcción naval así como al desastroso estado de la Ría hasta la llegada de la JOPB, hubo un resurgir naval al introducir nuevas técnicas de construcción navieras mediante el hierro y a la reforma estructural de la Ría. Así, en la década de los 60 del Siglo XIX, se prepararon en Olaveaga unos modernos diques donde se pudieron construir y reparar todo tipo de buques; de vela, de vapor, de hierro o de madera.

Entre los industriales navales y maestros asentados en La Ribera, los más destacados eran: Domingo Echeverría, Abrisqueta, Miguel Basabe, Anacleto Altuna, Andrés Cortina, José María Uresandi, Manuel Zabala, Benito Saralegui, Francisco Idoeta, Mintegui, José Urrutia, Nicolás Pérez, Pedro Bilbao, Domingo Mendiguren.²⁶ Estos constructores alquilaban ribazos de la Ría para establecer allí sus astilleros. A la casa levantada por los Goossens en 1770 le siguieron después la de Basabe, los Hoffmeyer, Lapeyra, Arriaga, Salazar, Bilbao, Errazquin, Calera, Basterra, Somonte, Solaegui y más.²⁷



Deusto sobre 1900

²⁵ Op.Cit.(Guiard, La industria naval Vizcaína, 1968) Pág 230

²⁶ Op. Cit (Bilbao Goyoaga, 2005). Pág 40

²⁷ Ibídem (Bilbao Goyoaga, 2005)

La Ría se encontraba en plena mutación. Desde 1833 se había creado el inicial taller de tejido para velas de Bilbao Goyoaga, mientras que en 1861 ya existían al menos 6 fábricas reseñables, una de productos alimenticios en conserva, de salitre artificial, de ácido nítrico, una cordelería y el astillero de Julián Unzueta. En 1885 se incorporaron a esta etapa industrializadora una nueva fábrica de cerveza, una de hierro colado, una de calderas de vapor, otra de hierro y calderas y la de jabón y bujías.²⁸



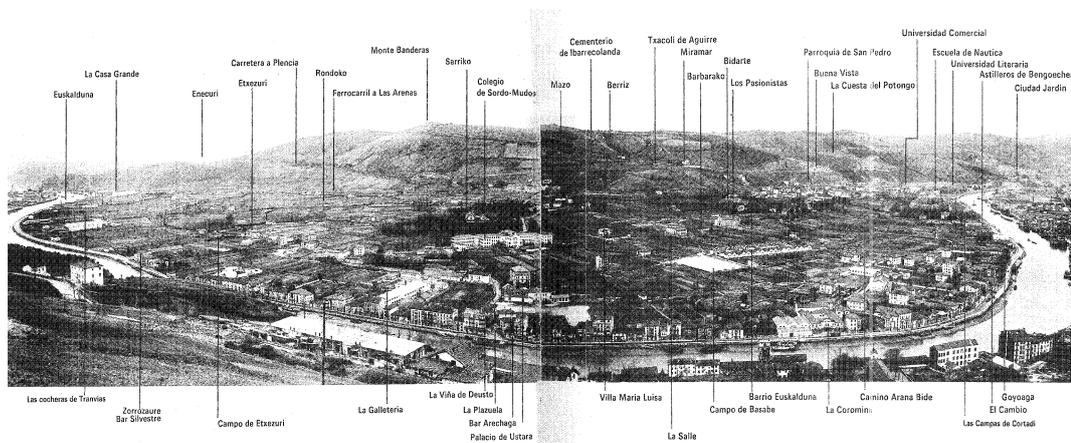
Talleres de Bilbao Goyoaga 1922

1876 supuso el despegue de la industrialización. Esta fecha fue el punto de inflexión en el gran proceso de urbanización y expansión del Puerto. Todo ello significó el cambio de paisaje urbano para Deusto y su Ribera. Los cambios de Bilbao y su Hinterland se extendían desde el centro de la Villa hasta El Abra y crecían simultáneamente en un continuo proceso de estructuración sistémica del puerto interior. La arteria fluvial del Bajo Ibaizábal se consolidó como centro generador de la actividad comarcal y permitió la evolución de todos los territorios colindantes, donde a cada territorio se le asignaba una misión dentro de la unidad global, que a la vez era complementaria al resto de territorios. Es decir, cada pueblo complementaba las funciones del resto de pueblos y a la vez apoyaba y daba servidumbre a Bilbao.

El crecimiento de Bilbao se volvió inevitable por la necesidad de terrenos para la extensión. La anexión de Abando resolvió en un primer momento el problema expansionista debido a la falta de superficie donde crecer, tal y como hemos visto anteriormente, gracias a los Ensanches como instrumento urbanístico decimonónico de crecimiento de la ciudad. El Ensanche bilbaíno suponía dos partes diferenciadas, una residencial en la parte alta de Abando, con buenas condiciones higiénicas lejos de la Ría que era el origen de un foco

²⁸ Villota Elejalde, I. (1987). *Deusto de ayer y de hoy*. Bilbao: Mensajero. Pág 157

de infecciones continuas; y otra zona baja en la Vega de Abando dedicada a actividades portuarias desde Ripa hasta Olaveaga.



Deusto sobre 1920 desde Olaveaga

Paralelo al desarrollo y expansión de Bilbao y del Puerto se constituyó una red de ferrocarril que suponía el apoyo de infraestructura que el Puerto necesitaba para el transporte de mercancías y personas, constituyendo así un soporte territorial de Bilbao a El Abra. Gracias al ferrocarril, se encontró un elemento de primer orden para jerarquizar el territorio y estructurarlo, encontrando la ubicación adecuada según las necesidades dentro de las limitaciones físicas del entorno.

El Ferrocarril de Tudela a Bilbao fue el primero de vía ancha y su terminal estaba situada en la parte izquierda de la Ría, frente al Casco Viejo,²⁹ mientras que el ferrocarril del Norte concluía en Ripa. Una vez cubiertas las necesidades del contacto con el exterior, surgieron diferentes iniciativas para promocionar y unir independientemente las dos márgenes de la Ría con ferrocarriles de vía estrecha. Se estableció una dualidad de tendido ferroviario por ambas márgenes, creando sus propias comunicaciones con el Puerto.

A la terminal de vía ancha de Ripa se le añadieron varias líneas de vía estrecha. De Ripa a Olaveaga la línea de FFCC de Bilbao a Portugalete (1888) apoyaba en la Margen Izquierda la logística del Puerto³⁰.

Este ferrocarril prestaba servicio industrial a El Abra hasta Curva de Elorrieta y también prestaba servicio comercial desde la Curva de Elorrieta a Bilbao³¹. En la terminal de la Naja llegaban los Ferrocarriles del Norte, los Ferrocarriles de

²⁹ Gonzalez Portilla, M., & otros, y. (1995). *Ferrocarriles y desarrollo. Red y mercados en el País Vasco 1856-1914*. Leioa: Servicio Editorial Universidad del País Vasco.

³⁰ *Ibidem* (Gonzalez Portilla & otros, 1995) Pág. 275

³¹ *Op.Cit.* (Azpiri Albistegui, 2000) Pág 39

Bilbao a Santander (1894) y el Ferrocarril de Bilbao a Portugalete convirtiéndose así en la terminal del Ensanche.

Mientras, por la Margen Derecha se encontraban los Ferrocarriles Vascongados, el Ferrocarril de Bilbao a Lezama y el Ferrocarril de Bilbao a Plencia. Menos el Ferrocarril a Lezama, las otras dos líneas accedían directamente a la Ría gracias a los muelles que ellas mismas habían construido.

La descoordinación entre las diferentes líneas y estaciones constituía un problema de comunicación que se suplía gracias a la continuidad de las líneas a lo largo de todo el eje territorial que vertebraba la Ría.



Proyecto probable de urbanización de Deusto. Anónimo. Aproximadamente 1920

En el proceso de industrialización de Deusto, podíamos ver un equilibrio entre la Anteglesia tradicional agrícola y el suburbio industrial que rompía los límites de la zona de la Ribera y se extendía por la Botica Vieja e incluso por el Goyeri. A pesar del origen industrial naval, la Ribera comenzó a diversificar sus industrias hacia las nuevas siderometalurgias y hacia sectores químicos y de alimentación. Los continuadores de esta tradición naval fueron: Sociedad Hijos de A. Cortadi y compañía (1887); Taller de Elías Uresandi; Talleres de Bengoechea Hermanos; Bilbao Goyoaga con sus factorías de velas que tras un incendio en sus instalaciones en 1912 construyó un nuevo pabellón. El resurgir naval tuvo su mayor énfasis al aparecer a lo largo de Ría las grandes factorías en este cambio de siglo como Astilleros del Nervión (1888) en Sestao; La naval (1916) en Sestao; Euskalduna (1900) en Olaveaga de Ramón Sota.

Las inversiones se iban asentando en Deusto localizando ya una serie de industrias con una cierta envergadura como: Talleres de Deusto (1891), La Industria Electromecánica, Provedora del Hogar, Gumersindo Artiach(1922), Talleres Ibaizábal (1919), Tubos Forjado(1892), Coromina Industrial(1923). El enclave industrial se completaba con las instalaciones industriales de la Margen Izquierda en Zorroza, frente la Ribera con la Jabonera Tapia (Jabones Chimbo, 1863); Electra Nervión (1894); Talleres Zorroza (1894); Molinos Vascos (1924)³². Aunque el punto álgido de esplendor industrial de Deusto fue en 1919 con un total de 63 empresas y un número total de obreros de 1887.



Taller en Zorrozaurre 1920

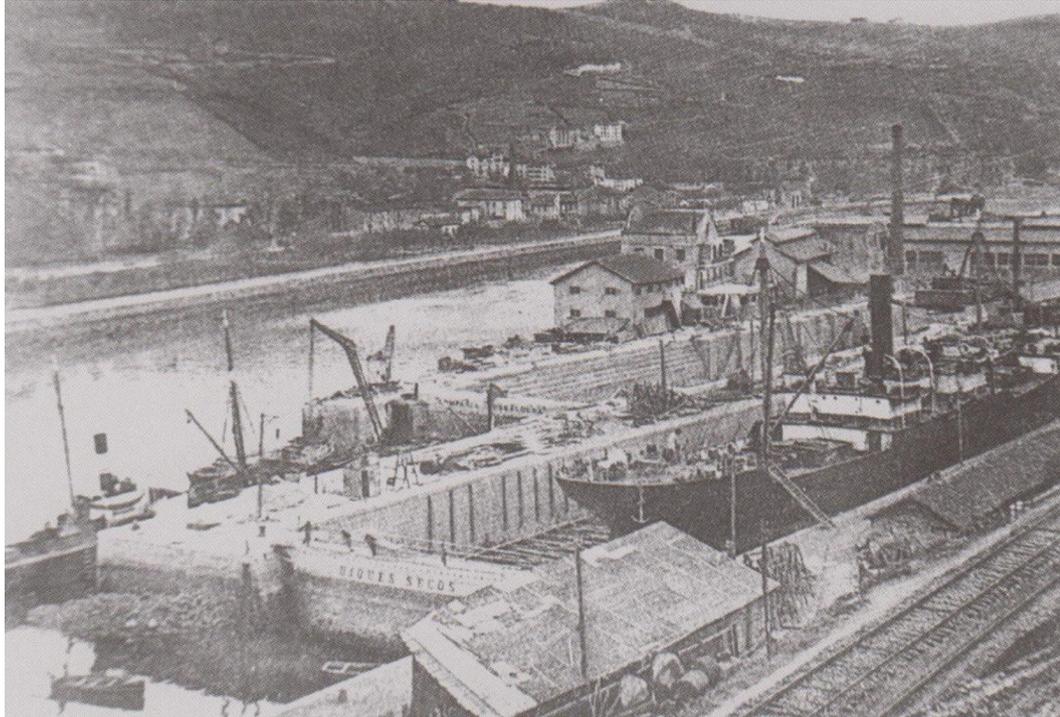
“En 1916 había en Deusto 29 empresas, la principal era Talleres de Deusto, con 330 obreros; también era importante Tubos Forjados, en la que trabajaban 200 obreros; Rochelt con 188 y la Industria Electromecánica con 176. (...) En 1919, Talleres de Deusto tiene ese año 363 obreros; Tubos Forjados baja a 130, y Rochelt pasa por una crisis que le hace reducir plantilla a 33. Aparecen los Talleres Ibaizábal que ocupan a 160 personas.”³³.

Surgieron también los primeros movimientos sociales y políticos unidos al desarrollo industrial y a las diferencias interclasistas. En Deusto tomó gran importancia la Agrupación Socialista de Deusto que fue el germen de la escisión con el socialismo español. También tuvo un gran calado en la sociedad deustarra el movimiento nacionalista vasco.

³² Op. Cit. (Serrano Abad, 2007) Pág. 42.

³³ Op.Cit. (Villota Elejalde, Deusto de ayer y de hoy, 1987) Pág. 160

En esta época, Deusto consiguió una síntesis equilibrada entre la Anteiglesia rural en la parte alta y el núcleo industrial en la parte baja. El crecimiento surgió espontáneo según las necesidades y posibilidades del momento, sin ningún tipo de planificación ni organización de las nuevas piezas urbanas industriales que requería el progreso de la estructura urbana de la Comarca del bajo Ibaizábal.



Astilleros Euskalduna 1901

2.4. La anexión de Deusto. Tentativas iniciales

Bilbao desde su fundación en 1300, siempre había tenido el propósito de ejercer la facultad de incorporar a su jurisdicción los territorios colindantes para extender la Villa hacia el mar.

Ya en la Carta Puebla de fundación de la Villa existía esta potestad y le otorgaba a Bilbao la Comarca natural del Bajo Nervión y el tráfico naval por la Ría; también le otorgaba el tráfico terrestre que venía de Orduña.

“Et otrossi vos otorgo que en el nuestro puerto de Portugalete ni en la barra ni en toda canal que no aya precio de nave ni de bajel que vengan o ssalan del lugar cargados con sus mercaduras et mostrando recabdo que vienen a esta villa de Biluao o van della et pagando las costumbres et los derechos del sseñor que no ssean retenidos ni embargados por razon del precio...”

«...Otrosi mando que el camino que ba de horduna a Vermeo que pasa por hechabarri que baya por aquesta mi villa de vilbao y no por otro lugar. e qualquier o qualesquier que otro camino tomasen sino este de vilvao mando al

mio prestamero de Vizcaya ya los mios merinos y al prebostede la villa que les tomen todo quanto les fallaren por descaminados y que lo guarden para facer dello 10 que yo toviere por bien. Otrosi mando y defiendo que ninguno sea osado de tener compra ni venta ni rregateria ninguna en todo el camino que ba de Areta fasta la villa de vilbao..."³⁴



Las dos casas representan la frontera entre Deusto y Bilbao. A. F. B. AMB-BUA Bilbao decimotercera 0011/001.

Las presiones continuaron a lo largo de siglos. La Villa pretendía ejercer su jurisdicción en todos los territorios señalados por la Carta Puebla y así en 1500 el Corregidor de Vizcaya falló a favor de las Anteiglesias vecinas limitando las fronteras de Bilbao.

Los pleitos eran continuos, por el mercado, por los mesoneros, por los taberneros, por los molineros, etc. Entre 1762 y 1767 el pleito de Deusto con Bilbao trató sobre la carga y descarga de mercancías en la Ribera.

³⁴ El texto de la refundación de Bilbao de 1310 puede verse en: Guiard, T. (1912). *Historia de la Noble Villa de Bilbao.1800-1836*. Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca.



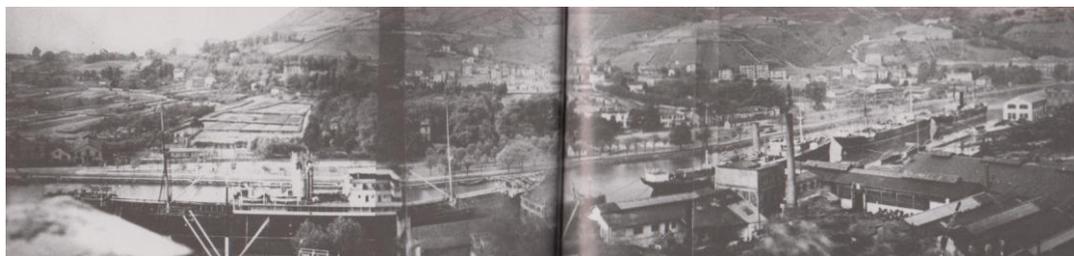
Deusto 1917. Talleres de Bilbao Goyoaga

Gracias a la nueva Constitución de 1812, Bilbao reinició la petición de ensanchamiento de sus límites, aunque ésta no se concretó hasta 1820-1823. En 1821 el Ayuntamiento de la Anteiglesia de Begoña alarmado por el ansia anexionista bilbaína, se dirigió al Congreso ya que Bilbao está levantando planos topográficos para aumentar los terrenos de la Villa. En 1821, Bilbao solicitó a la Diputación un aumento de su perímetro ya que su escasa superficie, empobrecía, supuestamente, a la población. Abando desconfiaba de Bilbao ya que ese aumento de territorios se realizaba sobre la base de sus terrenos municipales. Fue en 1822 cuando Bilbao realizó una petición formal a la Diputación *"..con arreglo al art 310 de la Constitución y al decreto de las Cortes de 16 de Mayo del año de la fecha se sirva reunir los Ayuntamientos de Abando, Begoña y Bilbao en uno solo, por la exacta aplicación que debe dársele en este caso y único medio de terminar legalmente estas diferencias"*³⁵. Pero todas las negociaciones fueron interrumpidas por la llegada del absolutismo de Fernando VII.

En 1835 se volvió con el tema de las anexiones, culpando a las Anteiglesias del mal entendimiento y falta de acuerdo. *"¿pero qué perdería los habitantes de Deusto, Begoña y Abando cuando se colocarían a la altura de industrias y*

³⁵ Archivo General de la Administración (AGA). Alcalá de Henares. (Extracto. Alegaciones Pro y contra Anexión. Varios). Sec. Educación y Ciencia. Leg. 8968 (2ª parte) recogido en: Basurto, N. (2011). A la conquista del espacio. Documentación sobre el contencioso para la anexión a Bilbao de las anteiglesias vecinas.1821-1890. *Bidebarrieta*, nº22 , Pág 10.

riqueza y compartirían los cargos de administración pública?"³⁶. En 1846 se emitió un informe por parte del Consejo Provincial de Vizcaya donde aconsejaban las anexionaciones dado los problemas de crecimiento de Bilbao pero debía haber una comunicación directa con las Anteiglesias para conocer de primera mano sus opiniones. A pesar de ello tampoco se reactivó la cuestión hasta la década de los 60 del siglo XIX



Intensa actividad portuaria Deusto 1920

El aumento de la demografía resultaba insostenible produciendo enfermedades e infecciones. En cumplimiento de la Real Orden de 5 de Julio de 1860, el Consejo Real envió al Ministro de Gobernación un proyecto de Ley que se modificará posteriormente para concluir diciendo: "*Artículo 1.º Se autoriza al Gobierno para que oyendo á los Ayuntamientos de Abando Begoña Deusto y Bilbao, y á la Diputación general de Vizcaya, extienda los límites jurisdiccionales de la Villa de Bilbao, hasta donde lo reclamen las necesidades actuales y el incremento que en un período considerable hayan de producir la mejora de su puerto y la construcción del Ferrocarril que la pone en comunicación con el interior del Reino*"³⁷. Según esto, Abando hizo una contraoferta que se firmó en 1864 y en 1870 Bilbao se hizo con parte de Abando y parte de Begoña. En 1890 Abando voluntariamente se anexionó por completo a Bilbao. El 8 de Agosto de 1911, con el primer mandato del Alcalde Federico Moyua y a propuesta del liberal Otaduy³⁸, se volvió a solicitar la anexión de Deusto y Begoña a las Cortes, alegando los mismos pretextos que en anteriores ocasiones, es decir, se alegaba que por un lado, aparecía un germen de génesis de la Villa de Bilbao en la Carta Puebla de D. Diego López de Haro; por otro lado, se justificaba la petición debido al vertiginoso aumento de la población bilbaína y al escaso desarrollo urbano por falta de espacio físico. Los argumentos esgrimidos eran ciertos pero se repetían continuamente a lo largo de siglos ya que Bilbao tenía en contra, por un lado, la legislación estatal y por otro lado, la resistencia municipal y ciudadana de las Anteiglesias concernientes. El 10 de Noviembre de 1916 se suscribió un acuerdo para la

³⁶ *Ibíd*em (Basurto, 2011). Pág. 10.

³⁷ *Ibíd*em (Basurto, 2011). Pág. 14.

³⁸ Propuesta de Alberto de Otaduy defendida en el Ayuntamiento de Bilbao el 8 de agosto de 1911 y plasmada en dichas actas. ES 48020 Archivo Municipal de Bilbao – Bilboko Udal Artxiboa 324045. Pág. 77. En adelante AMB-BUA. Recogido en: Ipiña Bidaurrezaga, A. (2011). No quisieron ser Bilbao. Resistencia de la Anteiglesia de Deusto a la anexión. 1924-1925. *Bidebarrieta* nº 22 , Pág 34

anexión de Deusto, Begoña y esta vez también Baracaldo, del alcalde Mario Arana Mendivil³⁹ con la minoría republicana solicitante. El 14 de Diciembre de 1917 se solicitó de nuevo la anexión de Deusto y Begoña. Esta vez suprimieron cualquier referencia a Baracaldo, comenzando así un proceso administrativo difícil de detener.

A lo largo de décadas, había una insistencia por parte de la municipalidad bilbaína en solicitar las anexiones de las Anteiglesias vecinas pero que no habían resultado fructíferas. La razón no era más que una cuestión administrativa; la Ley de Administración Local⁴⁰ de Cánovas del Castillo imponía trabas a las aspiraciones anexionistas bilbaínas ya que la entidad local demandante tenía que tener un mínimo de 100.000 habitantes y Bilbao no los poseía, ya que en 1910 tenía 93.536 habitantes mientras que ya en 1915 se llegó a 101.543 vecinos y en 1920 se contaban ya 105.886 almas.



Plano de Distritos de Bilbao 1924. Habitantes de Deusto 15.521 habitantes. Total Habitantes de Bilbao 140.722 habitantes

2.4.1. Pugna entre el anexionismo y el anti-anexionismo

Existió una verdadera pugna de intereses entre las diferentes instituciones vizcaínas y municipales. Una reivindicación de Bilbao era la mayor autonomía frente a la Diputación de Vizcaya ya que el sistema fiscal del que disfrutaba, resultaba altamente perjudicial a la expansión de la ciudad y el concierto económico establecido tradicionalmente con la Diputación era difícilmente quebrantable. Las leyes de extensión urbanas permitían a los municipios

³⁹ *Ibidem* (Ipiña Bidaurreazaga, 2011). Pág 34

⁴⁰ 2º del artículo 10º de la Ley Municipal de 1877

autofinanciarse con los impuestos de la plusvalía de los terrenos y edificaciones. En Vizcaya, la recaudación municipal se realizaba especialmente, otorgando a la Diputación plena potestad recaudadora, con lo cual no existía una financiación municipal directa por medio de los instrumentos urbanísticos tradicionales e impuestos vinculados.

Existían dos tendencias diferenciadas, por un lado, los nacionalistas y carlistas⁴¹ a favor de la tradición, y por otro lado, los liberales, socialistas y republicanos. Estas disputas a dos bandos se tradujeron en diferentes conceptos de visión territorial, todo ello unido a su enfoque partidista de la perspectiva política, social y económica de Bilbao y su idiosincrasia.

Por un lado, los nacionalistas y carlistas, veían justificada la preservación de las Anteiglesias circundantes y manteniendo con ellas unas relaciones estrecha basadas en acuerdos de todo tipo. Mientras, los liberales, socialistas y republicanos perseguían un incremento de territorio mediante las anexiones y aspiraban así a una Ordenación del Territorio global y comarcal.

El liberal Gregorio Balparda que fue Alcalde de Bilbao en 1906, y que conocía bien los problemas de Bilbao, pronunció dos conferencias que marcaron la ideología anexionista de la época y que resumían el espíritu de incorporación de las Anteiglesias rurales colindantes al núcleo urbano de un Bilbao en expansión. En la primera conferencia, pronunciada en el Centro Obrero en 1907 sobre "Anexiones y urbanizaciones necesarias en Bilbao"⁴², se reivindicaba de nuevo los límites jurisdiccionales de la Carta Puebla de D. Diego López de Haro. Pero la segunda conferencia, estableció la ideología a seguir para los simpatizantes de las anexiones, "La reforma del régimen local en Vizcaya". Esta conferencia, pronunciada en el Casino Republicano de Vizcaya en 1808, expresaba la necesidad de la autonomía municipal frente a la oposición foral recaudadora de impuestos. Bilbao era un centro progresista de hombres de comercio e industria, mientras que las Anteiglesias provinciales eran conservadoras y tradicionalistas. El rol de la Diputación debía ser la promoción de la provincia hacia un progreso global, incentivando el centralismo de la capital.

Sobre la base de estas premisas el pensamiento político ya estaba definido. Los carlistas y nacionalistas tenían posturas más radicales y propugnaban el perpetuar el tradicionalismo rural y la identidad jurídica de las Anteiglesias, y su ideología conservadora así lo revalidaba, es decir, lo rural frente a lo urbano.

Tras la muerte de Sabino Arana, el nacionalismo suavizó sus posiciones admitiendo una nueva concepción mixta ante el problema territorial de la

⁴¹ También los propietarios estaban a favor de no pagar más contribución por las fincas urbanas.

⁴² Aguirreazkuenaga, J., & autores, o. (2003). *Bilbao desde sus alcaldes, Volumen 2 , 1902-1937*. Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao. Área de Cultura. Pág 102

expansión gracias a la mancomunidad.⁴³ La propuesta mancomunada de los nacionalistas consistía en unas relaciones de los núcleos rurales con la Metrópoli basadas en la confianza mutua de relaciones parejas y no en la subordinación de la entidad menor ante la gran urbe; es decir, suponía relaciones complementarias. En esta nueva situación urbana mancomunada, la Diputación se convertía en el organismo regulador de relaciones entre ambas partes mancomunadas.

Consistía en dos formas diferentes de entender la Ordenación Territorial, una desde un punto de vista local y otra desde un punto de vista global. Así las discusiones dentro del seno del Ayuntamiento bilbaíno entre los diferentes grupos políticos fueron desarrollándose a lo largo de una década.

2.4.2. La anexión. Argumentaciones bilaterales

La resistencia a la anexión de la Anteiglesia de Deusto la secundó no solamente la Corporación Municipal encabezada por su Alcalde Marcos de Orueta y Jesús de Gastañaga como secretario sino que se involucró a la mayoría de los habitantes de la Anteiglesia ya que el sentir generalizado era la independencia de Bilbao. Esta oposición se realizó pacíficamente optando por los mecanismos administrativos marcados por la dictadura de Primo de Rivera. No hubo manifestaciones, ni violencia, aunque tampoco hubo la posibilidad de una libertad de expresión popular por medio de un referéndum. Toda la actividad de resistencia se basó en informes al Ministerio de la Gobernación, a la Diputación Provincial de Vizcaya y al Gobernador Civil, basándose en los artículos de la Ley Municipal y el Estatuto Municipal de 1924 defendían su autonomía municipal. La Comisión de Deusto (Orueta y Gastañaga) realizó un gran esfuerzo luchando por su independencia junto con las otras Comisiones de Begoña y Erandio, utilizando todos los medios legales que poseían. Se recabó el apoyo de otras Anteiglesias vizcaínas, se viajó a Madrid para obstruir el proceso de anexión, pero todas las trabas administrativas fueron inútiles ya que comenzó un proceso irreversible de unión involuntaria a Bilbao. Hubo, en Deusto, quien dudó de la sincera dedicación de la Comisión de Deusto tachándoles de corruptos y de buscar un interés particular en un proceso áspero.

Tras una pequeña tregua con el asunto de las anexiones, desde 1917 a 1920, fue el Alcalde socialista de Bilbao Rufino Laiseca quien reactivó las aspiraciones anexionistas solicitando un informe del abogado Domingo Viñaspre sobre la base del informe de 1917 y aportando un certificado del padrón municipal en el que constaba que en 1910 Bilbao tenía 93.536 habitantes, en 1915 101.543 y en 1920 105.886 habitantes⁴⁴. Con los argumentos en la mano, Laiseca solicitó al

⁴³ Op.Cit. (Azpiri Albistegui, 2000) Pág. 101.

⁴⁴ Certificado expedido por Domingo Ortiz de Viñaspre y Alcalde, el 7 de mayo de 1920, A. F. B. AMB-BUA Bilbao decimotercera 0011/001.

Ministro de Gobernación la anexión de Deusto y Begoña el 15 de Mayo de 1920.

“ En 1860 se presentara a las Cortes por el Gobierno un proyecto de leyes por el que se anexionaban a Bilbao las tres anteiglesias de Abando, Begoña y Deusto, fundándose en que era el mismo territorio que se señaló en su jurisdicción y en donde conservaba la Villa algunos derechos jurisdiccionales”⁴⁵

Los argumentos que esgrimió Laiseca fueron los que continuamente se numeraban a lo largo de los años para la anexión y básicamente eran tres:

La primera razón era la jurisdicción histórica de Bilbao argumentada, en la que D. Diego López de Haro otorgaba en la Carta Puebla, el dominio territorial de Bilbao ante las Anteiglesias de Deusto y Begoña. La lectura de la Carta Puebla era muy ambigua y su interpretación podía ser confusa ya que podía leerse una visión global de Bilbao hasta El Abra o por el contrario la autonomía de cada municipio.

La segunda razón consistía en una confusión de límites entre Bilbao y Deusto ya que la proximidad de ambos municipios favorecía el desconcierto en la prestación de los servicios municipales.

La tercera razón consistía en el cumplimiento de la Ley de Administración Local, 2º del artículo 10º de la Ley Municipal de 1877, en la que la entidad local demandante tenía que tener un mínimo de 100.000 habitantes. Éste era un punto conflictivo ya que según lo previsto por la Ley debía tomarse para el cómputo de habitantes, el Censo oficial de población que en este caso era de 1910, donde Bilbao no llegaba a número de habitantes necesarios para las anexiones.

El Alcalde Deusto D. José Gordón envió rápidamente un informe al Ministro de Gobernación como contestación de la petición de Laiseca el 14 de Julio de 1920⁴⁶. En dicho informe, Gordón intentaba rebatir toda la argumentación de Laiseca. El primer punto que se tocó fue “El territorio del antiguo Bilbao” donde Gordón hacía referencia de un cronista del S. XIV que definía los límites territoriales de Bilbao.

“Formaban la puebla de Bilbao en el siglo XIV las heredades roturadas en las cuatro aptigas, que con este nombre persisten, Buya, Orcecauco, Beteluri y Cebericha. Las ruedas o molinos de Ibayzabal, las casas labradoriegas diseminadas a entrambos lados de la ria, bajo de las escarpas y en las laderas,

⁴⁵ Carta de Rufino Laiseca, alcalde de Bilbao al Sr. Ministro de Gobernación el 15 de mayo de 1920. A. F. B. AMB-BUA Bilbao decimotercera 0011/001.

⁴⁶ Ilustre Ayuntamiento de la Anteiglesia de Deusto. Informe elevado al Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación en el expediente de anexión incoado por la Villa de Bilbao, aprobado unánimemente por la Corporación Municipal en sesión del día 14 de julio de 1920. Imprenta de José Ausín. Bilbao. 1920. A. F. B. AMB-BUA Bilbao decimotercera 0011/001.

en Billirita, Marzana, en Ibeni, Larrinaga y Ascao, y el núcleo principal de moradores recogidos en derredor de la vieja iglesia de Santiago”⁴⁷

El segundo punto lo denominó “Los señores no podían mermar territorio de las anteiglesias”. Donde la libertad de las Villas quedaba reflejada en la Ley VIII del Fuero vizcaíno. Donde todas las Anteiglesias eran libres y autónomas y participaban en las Juntas Generales con voz y voto.

“En que manera puede el Señor de Vizcaya mandar hacer villas .-otrosi dixeron: que havian de fuero, uso y, y costumbre, que por quanto todos los montes, usas, y exidos son de los hijos-dalgo, e pueblos de Vizcaya, e villa ninguna, no se puede hacer, ni la puede mandar hacer, el señor, ni a la tal villa dar termino alguno, que no se haga en lo de los hijos-dalgo, e pueblos . Por ende, que el Señor de Vizcaya, no puede mandar hacer villa ninguna en Vizcaya, sino estando en la junta de Guernica, e consintiendo en ello todos los vizcaínos “

Después de esta génesis histórica de los derechos propios de la Anteiglesia de Deusto, el informe continuaba rebatiendo la argumentación expuesta y basándose en la realidad urbana de Bilbao y Deusto. Así el siguiente punto que expuso Gordón era “Bilbao tiene de sobra terreno para su ensanche”

“Mas si examinamos los hechos que en el mismo se apuntan para deducir consecuencias, las habría nutridas desfavorables a la pretendida anexión, toda vez que el ensanche obligado de Bilbao, para que forme una gran urbe, cumpliendo los deseos de su Municipalidad, se halla, a nuestro juicio, dentro del perímetro actual de la Villa que cuenta, en su parte aún no urbanizada, con terreno, más que suficiente, para duplicar la población existente.”

En este párrafo Deusto quería reivindicar su autonomía basándose en el argumento de la capacidad de la que disponía aún el Ensanche diseñado en los terrenos de Abando, ya que el proceso de edificación y colmatación fue lento por la burbuja inmobiliaria existente que no permitía acelerar el proceso constructivo.

El siguiente punto empleado para la defensa fue referente al título “Se quiere hacer de Deusto una nueva víctima”. Trataba de lo interesado del gobierno municipal bilbaíno que quería recurrir a las prósperas arcas deustoarras para sanear sus cuentas. En este párrafo se resumían las deficiencias urbanas de Bilbao y las carencias urbanísticas de comunicación.

“Cuando la Anteiglesia de Deusto fue pobre, tanto por falta de recursos económicos como por lo insignificante de su población, la Villa le dejó quieta y pacíficamente y al presente, que un desarrollo, no igualado proporcionalmente por ningún pueblo de Vizcaya, ha venido a crear un ambiente de prosperidad en la Anteiglesia, la Villa, falta de recursos, llena de deudas, con unos

⁴⁷ *Ibíd*em (A. F. B. AMB-BUA Bilbao decimotercera 0011/001.) Todas las citas, se van a referir al mismo informe que se encuentra en el archivo indicado.

presupuestos que agobian más y más su vida económica, haciendo preciso recurrir a la Excelentísima Diputación para cubrir sus déficit, estima llegado el momento para caer, hambrienta de ingresos, sobre la Anteiglesia de Deusto, y lograrlos para llenar con ellos necesidades interiores de la Villa y dar satisfacción a las incesantes reclamaciones que la Prensa y el vecindario causa por lo insuficiente de los servicios tan importantes como el de aguas, pavimentación y saneamiento. Y Bilbao, que se halla actualmente y desde el pasado mes de Junio sin agua con que atender sus necesidades, ni para casos de Incendio, ni para retretes y fregaderas, poniendo a ración al vecindario actual, pretende anexionarse poblaciones, tan importantes como Deusto y Begoña para expansionarse y crear una gran urbe? Y Bilbao, cuyo saneamiento tan ponderado no funciona, teniendo necesidad de desaguar el mismo en esta hermosa ría, «arteria fluvial que el Municipio de Bilbao ha conseguido sanear aguas arriba, por medio del sistema de saneamiento más eficaz y perfecto, cual es? El de lanzar todas sus aguas sucias en la circunscripción de Deusto, habiendo sido ello objeto de varias denuncias a la Inspección Provincial de, Sanidad, y causa también de la propagación de diversas enfermedades infecto contagiosas, quiere anexionarse a esta Anteiglesia, para hacernos sufrir los mismos Inconvenientes y desventajas? Y Bilbao, con su defectuosa y mal cuidada -decimos mal cuidado, debiendo decir abandonada- pavimentación, en estado lastimoso, con problemas de tan fácil solución y por ella tan descuidados, por falta de recursos, como el de la descongestión del puente del Arenal, único punto de enlace para la gran circulación rodada del Ensanche y casco viejo, quiere anexionarse a Deusto para que, tengamos que hacer nuestra unión con la Villa por puntos distantes cinco kilómetros y más de nuestra parte urbanizada?»

Le siguieron una serie de puntos describiendo los servicios municipales de las Anteiglesias y por otro lado el apoyo incondicional de la Diputación de Vizcaya que se convertía en la institución garante del cumplimiento de la Ley Foral y de las buenas relaciones intermunicipales a la vez que se le confería la tarea recaudadora de impuestos de los cuales se nutrían los servicios sociales bilbaínos.

El informe terminaba con el argumento de más peso en la defensa de la autonomía *“Aspecto legal. La Villa no tiene derecho a que en su favor se aplique lo dispuesto en el artículo 10 de la ley municipal”*. En dicha Ley y en su artículo 10 se expresaba la necesidad de que la Villa que solicitaba la anexión debía poseer al menos 100.000 habitantes según el Censo oficial que en este caso se remitía al 31 de Diciembre de 1910, el cual no cumplía con lo establecido.

“SEÑALA A LA VILLA DE BILBAO UNA POBLACION DE DERECHO, QUE ES LA QUE HABRIA QUE COMPUTARSE A TALES EFECTOS, DE 92.116 HABITANTES, como se acredita con la certificación del Secretario del propio Ayuntamiento acompañada, entre otras, al escrito de petición de anexión, y no llegando a los 100.000 HABITANTES, no puede aún acudir -al recurso o procedimiento extraordinario del artículo 10 de la vigente Ley Municipal”

El informe acababa con una referencia a la supuesta confusión de límites jurisdiccionales y la siguiente reflexión:

“Nunca este Ayuntamiento y seguramente tampoco los que le sucedan ni la mayoría de los vecinos votarán por la anexión de Bilbao, pues no quieren quedar relegados al olvido como lo han sido los importantes núcleos de Zorroza y Olabeaga”.

2.5. Primera propuesta urbana para Deusto. 1920

Mientras que el informe anteriormente comentado se elevaba al Ministerio de Gobernación, se redactó un estudio por parte de la Junta de Fomento y Urbanización de Deusto, formada por Manuel Chalbaud, nacionalista moderado; José Gordón, Alcalde de Deusto y Eugenio Olabarrieta, representante municipal. El estudio se llamaba “El problema de la habitación con respecto al de la urbanización”⁴⁸.

La corporación municipal hizo suyo el informe por unanimidad. Este informe constituyó una definición en las posiciones nacionalistas ante el problema de las anexiones ya que se planteaba una alternativa basada en una “región urbana” intermunicipal dirigida por la Diputación, confiriendo así un gran poder al ente foral.

Antes de analizar la situación de Deusto, la ponencia examinaba el contexto de transformación de la “Región Urbana” en la cuenca baja del Nervión. El progreso había transformado el entorno urbano hacia una degradación medioambiental y paisajística, donde el Deusto rural de antaño se había convertido en “un suburbio industrial de Bilbao” cuna de posibles conflictos sociales. La armonía social consistía en la convivencia interclasista, no excluyente. La clave de esta sintonía social se resumía en la creencia que “la familia” era la base de una convivencia social, y las aglomeraciones debían asimilarse a la estructura familiar equiparándolas con una unidad simple.

Se separaba dos tipos de suelos abstractos, “el suelo de trabajo” y “el suelo de habitación”, es decir, donde se trabajaba y donde se vivía. “La cooperación y coexistencia en el mismo “suelo de trabajo” de individuos distintos lleva consigo la coexistencia sobre un mismo “suelo de habitación”, entrelazándose de forma que ambos no se molestaban y se complementaban por medio de líneas de transporte. Éste había sido el concepto que se estaba forjando en el ámbito teórico del nuevo urbanismo europeo. Esta zonificación había que descomponerla aún más en sub-zonas por el interés de la aglomeración y para

⁴⁸ Informe emitido por la ponencia nombrada por la Junta de Fomento y Urbanización de la Anteiglesia de Deusto al problema de la habitación en relación con el de la urbanización, hecho suyo por unanimidad por la corporación municipal en sesión celebrada el día nueve de julio de 1920. Impreso en la imprenta de José Ausín en Bilbao. A.F.B. AMB.BILBAO SEGUNDA 0620/005

lograr un resultado de un conjunto de suelo continuo, *“sin formaciones esporádicas, en las que los espacios vacíos se les hace actuar de foso aislante”*. Se propugnaba una practicidad del suelo para poder disfrutar del recorrido más que del propio espacio. Este espíritu circulatorio, de tránsito del territorio fue lo que realmente forjó la importancia de enlace de las arterias o vías de comunicación.” *Tenemos que hacer practicable una gran parte de nuestro suelo para el obrero, que tenga más camino a recorrer que el existente entre la fábrica y la taberna, que se pueda mover más que entre tapias y cerramientos de propiedades particulares”*.

El informe enumeraba 31 puntos de normas de criterio sobre la Ordenación Territorial. Tomando como puntos básicos el reconocimiento de la familia y de la zonificación entre el “suelo de trabajo” y “suelo de habitación”, el resto de los puntos iban articulándose sobre la base de ellos. La relación de criterios se concretaba según la altura de los edificios para huir de zonas intermedias no habitadas mediante herramientas de planeamiento estrictas y eficaces (ordenanzas, planos, impuestos) y con arterias suficientes para la comunicación y esparcimiento, también se preveía en los planes de extensión todo tipo de servicios,... y en definitiva, se trataba de establecer las bases para una buena gestión y diseño del territorio.

Con toda esta carga teórica, se pasaba a estudiar “El problema de Deusto”. Se determinaba una memoria descriptiva de un posible plan de urbanización de Deusto con los criterios establecidos anteriormente. Esta memoria suponía un avance en el urbanismo de Bilbao ya que difería sustancialmente de los antiguos planes de Ensanches decimonónicos de rígida cuadrícula y articulaba todas las herramientas del planeamiento para flexibilizar un diseño avanzado con claras referencias a lo que se estaba dando en Europa en materia urbana.⁴⁹

El esquema urbano consistía en la definición de un complejo sistema de circulación y una clara zonificación. La propuesta determinaba un sistema de arterias radiales combinando 3 tipos de vías. Éstas servían para una adecuada comunicación interna con los pueblos limítrofes mediante puentes *“Con Bilbao, una por tierra por la estrechísima zona de La Caba y unas dos o tres, a través del río, con la parte del Ensanche de Bilbao que fue Abando. Otra, atravesando el río también, con Zorroza, barrio de Bilbao en muy malas condiciones de comunicación y continuación de espacio con el centro de la Villa. Con Begoña por la falda de Archanda. Con el valle de Asúa, a base de lo ya hecho. Con los pueblos del tramo inferior de la ría hasta Guecho, la estrecha comunicación al margen de la misma y tal vez otra más interesante.”*⁵⁰

⁴⁹ La ponencia consistió en un avance teórico a las experiencias prácticas expuestas en El Congreso de Londres de Junio de 1920 en lo que a Ciudad jardín y ciudad satélite se refiere.

⁵⁰ Informe emitido por la ponencia nombrada por la Junta de Fomento y Urbanización de la Anteiglesia de Deusto al problema de la habitación en relación con el de la urbanización, hecho suyo por unanimidad por la corporación

Los tres tipos de viales consistían en 2 arterias principales que atravesaban el territorio de Deusto para la circulación rápida, pero no solamente, ya que los consideraban como ejes básicos de habitación, cumpliendo así las condiciones exigibles al "suelo de trabajo" (Tráfico de producción) y al "suelo de habitación (paseo contiguo). Chalbaud, Gordón y Olabari, se referían a unas arterias mixtas de carga de tráfico intensa, orladas con paseos a ambos lados para el tránsito peatonal, con una disimetría para peatones con buen soleamiento, orientación y arbolado.

Estas dos arterias se les otorgaba unas dimensiones considerables y sus extremos constituían el nexo de unión con los pueblos limítrofes ya que atravesaban el territorio por completo y se adaptaban a su orografía, cruzándose en Ibarrecolanda y conformando un nudo de comunicación en la zona topográficamente más elevada.

"Las principales arterias, y si al propio tiempo observamos, en un plano de Deusto, la forma de su superficie, los ligeros desniveles que contiene la zona más importante de la misma, con su pequeña colina de Ibarrecolanda por centro, la fuerte pendiente de Banderas por testero conteniendo importante carretera en su ladera y enlazándose con parte montañosa más asequible, hacia Bilbao, hasta cerrar el llano de La Caba, como Monte Cabras lo cierra ría abajo, pronto surge en nuestra mente la idea de unir el extremo de la vega aguas arriba, punto coincidente de dos direcciones de circulación, con Zorroza-aurre, cabeza de otra circulación. Recíprocamente se vislumbra otra arteria, uniendo otro lugar común de dos direcciones, las dos salidas hacia el mar, con la cabeza de La Ribera, tomando la extrema circulación del Ensanche de Bilbao; cortándose estas dos grandes arterias, cabe hacer, de su intersección, lugar de arranque para la vía hacia Asúa, de un lado, y para la vía hacia Begoña, de otro."

El segundo tipo de vías eran las vías secundarias que consistían en dos tipos de movimientos, el longitudinal que consistía en los tránsitos más reducidos a través del pueblo y que geoméricamente se trazaban paralelos a la Ría; y el trasversal que favorecían la penetración desde la periferia al centro mediante ejes radiales y que comunicaban la montaña con la Ría.

"El sistema viario, llegando hasta el muelle de contorno, estaría formado de una parte y en la menor escala, por las prolongaciones de las alineaciones que por sus encuentros formaban la ronda descrita, y des luego por el sistema viario principal, y por otro lado, por vías más o menos normales a la periferia, de acuerdo con las vías elementales hoy existentes y con las actuales divisiones de las propiedades."

El tercer tipo de vías eran las denominadas "pasajes jardín, que en resumen son vías no acondicionadas para tráfico alguno rodado, lo bastante largas en

trozos sin comunicación transversal, para que adquiriendo personalidad llenen su fin, y en las que las condiciones de edificación se reduzcan en forma de hacer posible la existencia de viviendas higiénicas” se trataba de accesos peatonales muchas veces con escaleras y rampas para salvar el desnivel existente.

En cuanto a la zonificación, se establecían 3 diferentes zonas de uso atendiendo básicamente a la orografía. Una primera zona situada en una franja en el margen de la Ría donde se desarrollaba el taller de tamaño mediano, el comercio, el gran almacén y también las habitaciones residenciales pero con un tipo cerrado de urbanización de poca altura para evitar aglomeraciones y sus consecuencias sociales. La topografía al ser plana permitía el asentamiento de la industria.

La segunda zona con una orografía más accidentada era la mejor condicionada para un tipo de habitación entrelazando diferentes clases sociales y de edificación abierta con vivienda higiénica y barata

La tercera zona era la parte más montañosa donde el tipo de construcción era aún más abierto, ajustándose cada zona a diferentes tipologías edificatorias y en correspondencia con el precio del suelo de cada una de ellas. Esta zona correspondía también a la de los grandes espacios libres de recreo y esparcimiento actuando como cinturón verde.

Todas las piezas se articulaban formando un conjunto armónico con estabilidad social y con carácter entre el núcleo rural y la gran aglomeración llamado “barrio” con una dimensión parecida a la del esquema “familia”, entre el pueblo y la ciudad. Tras estas especificaciones generales de urbanización en Deusto luego podrían llegar los estudios de detalle urbano.

“Si colocándolo en su centro con la imaginación trazamos radios determinado varios sectores que tendrán su base en la Ría, fácilmente aparecerá a nuestra mente la posible división en el día de mañana de lo que sean verdaderamente zonas armónicas, “barrios”, comprendiendo cada uno de ellos un trozo de cada una de las zonas distintas, en que primeramente habíamos dividido el suelo a los efectos de urbanización. Tendremos ya dibujada la posibilidad para mañana de la puesta en práctica de lo expuesto.”

Con estas pautas urbanas, el nacionalismo aclaró su posición ante las anexiones ya que el sistema mancomunado resultaba difuso y generalista. Así defendían “la Región Urbana”, sobre la base de la mancomunidad, diseñando un organismo superior administrativo de “cooperación” entre municipios y bajo el auspicio de la Excm. Diputación y conservando los municipios su propia personalidad. El informe fue mucho más que una alternativa nacionalista a la anexión de Deusto basada en una “Región Urbana” intermunicipal, supuso la primera propuesta urbanística concreta para Deusto y la base sobre la que se trabajó para el “Plano de Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes” de Bastida, ya que existían trazas comunes en la estructura viaria de Deusto. Esto, junto con el Congreso de Londres de 1920, hizo que la propuesta de Deusto se

situará dentro de una ideología del urbanismo internacional más avanzado de Europa. La ponencia basó su discurso urbanístico sobre la tendencia marcada por el arquitecto Manuel María Smith⁵¹ en el I Congreso de Estudios vascos de Septiembre de 1918 donde también participó Chalbaud. En la ponencia se diseñaron los instrumentos urbanísticos concretos para poner en marcha un verdadero Plan de Extensión en Deusto. Supuso la memoria descriptiva de un plan de extensión del que solamente existe una referencia gráfica anónima de "proyecto de probable urbanización de Deusto" dentro de un plano denominado "Plano General de Bilbao y Deusto" escala 1/10.000.⁵²

2.6. Las Ordenanzas de 1922 que reglaban la propuesta

El nuevo Deusto que se estaba creando obligó a redactar unas nuevas ordenanzas, para la búsqueda de un orden social y urbano, ya que la conformación desreglamentada de la Anteiglesia preveía un devenir caótico.

El germen de ordenación urbanística estaba ya instaurado en Deusto gracias al antecedente de la ponencia sobre "El problema de la habitación con respecto al de la urbanización" de Manuel Chalbaud, José Gordón, y Eugenio Olabarieta, en Julio de 1920. Las Ordenanzas Municipales fueron el siguiente paso a seguir tras la propuesta de urbanización presentada. Había que concretar estableciendo unos criterios rígidos a seguir y de obligado cumplimiento que constituían las Ordenanzas.

Se estableció una Comisión de Fomento para redactar un proyecto de Ordenanzas Municipales formado por el Secretario de la Corporación, el Arquitecto municipal, el Médico inspector, y el Veterinario⁵³.

El informe redactado se basaba en experiencias de ordenanzas de otros pueblos como la de Guecho. No solamente se tuvo en cuenta la situación urbana con sus zonas industriales urbanizadas y rurales sino un futuro desarrollo de las mismas. Llamaba la atención en el informe de la Comisión su preocupación por las formas anarquizantes que iba tomando la configuración del urbanismo en el pueblo de Deusto.

*"Para prevenimos, mejor que para más tarde evitar el mal, se restringe en estas Ordenanzas la construcción anárquica, reglamentándola de manera severa, pero asequible a las necesidades de la propiedad y el vecindario."*⁵⁴

⁵¹ Op.Cit. (Azpiri Albistegui, 2000) Pág. 127

⁵² A. F. B. AMB-BUA Bilbao decimotercera 0011/001. Plano General de Bilbao y Deusto

⁵³ A.F.B. AMB-BUA Bilbao decimotercera 0011/001. Ordenanzas Municipales de la anteiglesia de Deusto. Bilbao. Imprenta de José Ausín.

⁵⁴ *Ibidem.* (A.F.B. AMB-BUA Bilbao decimotercera 0011/001)

Las Ordenanzas se dividieron en once títulos y atendían a innumerables cuestiones de la vida en el pueblo. La reglamentación acerca de la construcción era completísima y prolija. Cabía destacar la división del término municipal en tres zonas. Tal y como se había previsto en la ponencia de Chalbaud de 1920.

*“Art.2. En cuanto se relaciona con las reglas de edificación y urbanización se divide el Término Municipal en tres zonas llamadas: Urbano- fabril, la primera; urbano-rural, la segunda; y rural la tercera. La primera al borde de la Ría.....”*⁵⁵

En el Capítulo II Régimen municipal se establecía la figura de Alcalde barrio, articulándose la aglomeración urbana con carácter de ente familiar de “barrio” entre lo rural y urbano.

*“Art 3º. La Autoridad municipal corresponde al alcalde, tenientes de Alcalde y alcaldes de barrio, en los distritos y barrios respectivos”*⁵⁶

El Apéndice num.1 sobre la “división del término municipal de Deusto en Distritos y Barrios” establecía la siguiente división: Primer distrito, San Pedro de Deusto; segundo distrito, Ribera; tercer distrito, Zorroza-aurre.

La zonificación del municipio en tres supuso la reglamentación de la previsión urbana de usos para “suelo de trabajo” y “suelo de habitación” tal y como lo habían establecido Chalbaud, Gordón y Olabari.

La distribución en tres distritos para su reglamentación; primer distrito, San Pedro de Deusto (rural); segundo distrito, Ribera (urbano-rural); tercer distrito, Zorroza-aurre (urbano-fabril), suponía un hito en la historia urbana de Deusto. Las Ordenanzas fueron aprobadas el 29 de diciembre de 1921.

Pero las Ordenanzas no eran suficiente para articular un desarrollo urbano que se estaba produciendo de manera espontanea y anárquica, se necesitaba algo más para desarrollar un planeamiento definido, se necesitaba un plano.

El arquitecto municipal de Deusto D. Anastasio Arguinzoniz constatando las carencias para la aplicación de las Ordenanzas Municipales, solicitó a la corporación, el 8 de marzo de 1924, la redacción de las bases y condiciones para un concurso para un plano que fuera la expresión gráfica de las Ordenanzas redactadas.⁵⁷

⁵⁵ *Ibíd.* (A.F.B. AMB-BUA Bilbao decimotercera 0011/001) Título I, Capítulo I, Art 2. De Ordenanzas Municipales de la anteiglesia de Deusto.

⁵⁶ *Ibíd.* (A.F.B. AMB-BUA Bilbao decimotercera 0011/001)

⁵⁷ A.F.B. A.M.D. Deusto 105/011. informe presentado por el arquitecto municipal Anastasio Arguinzoniz proponiendo la confección de un plano de urbanización para la aplicación práctica de las ordenanzas municipales.1924



Panorámica de Deusto 1924

A pesar de estar Deusto inmerso en el dilatado proceso de anexiones, la vida municipal continuaba y el 26 de Septiembre de 1924 se establecieron las bases de redacción de un plano de urbanización de la Anteiglesia tal y como lo había solicitado el arquitecto municipal D. Anastasio Arguinzoniz.

El plano debía ser definitorio de la zonificación propuesta en las Ordenanzas Municipales de 1922, delimitando las tres zonas: primer distrito, San Pedro de Deusto (rural); segundo distrito, Ribera (urbano-rural); Tercer distrito, Zorrotzaurre (urbano-fabril). Establecía un sistema arterial tal y como lo había definido Chalbaud, Gordón y Olabarrí, en su ponencia sobre Deusto de 1920 y así lo expresaba *"El criterio que se ha de seguir en el plan general de urbanización, está reflejado en el informe para dicho objeto aprobado por la Corporación el 9 de Julio de 1920"*⁵⁸. El proyecto debía tener definido, a parte de zonas y arterias, también otro tipo de directivas como: uniones con otros pueblos, tipología edificatoria en cada zona, edificabilidad, trazado viario a detalle con pendientes, conducciones e instalaciones eléctricas, edificios singulares públicos y servicios públicos.

En las bases del concurso se hablaba de términos ya establecidos en la ponencia como "pasaje jardín" denominando así a las vías peatonales e incluso copiaba literalmente párrafos de la ponencia. Ya estaban establecidas unas bases con la nueva visión del nacionalismo moderado en busca de una "Región Urbana Intermunicipal", solamente hacía falta llevarlo a la práctica, pero la anexión interfirió con los propósitos reguladores urbanos y se paralizó todo el proceso de redacción de un plan general para Deusto.

El 29 de octubre de 1924 la anexión fue impuesta mediante un Real Decreto y el desarrollo urbanístico de Deusto se interrumpió por la trasmisión de poderes y competencias a Bilbao. Posteriormente, se reactivó la actividad urbanística para Deusto cuando se convocó el 24 de marzo de 1926 un nuevo concurso para el Proyecto de Expansión de Bilbao

⁵⁸ A. F. B. AMB-BUA Bilbao decimotercera 0011/001. Bases del concurso de confección de un plano de un plano de urbanización de la anteiglesia de Deusto.

2.7. La resistencia

El 27 de febrero de 1924 Federico Moyua fue designado Alcalde de Bilbao por el Gobernador Civil de Vizcaya bajo la dictadura de Primo de Rivera. El 23 de marzo de 1924 se reactivó de nuevo las aspiraciones anexionistas de Deusto, Begoña y parte de Erandio, retomando el acuerdo del 14 de Diciembre de 1917. A pesar de ello el tema estaba latente desde hacía tiempo ya que la referencia en la prensa local era habitual. En Febrero de 1924 se anunció el nombramiento de D. Marcos Orueta, Alcalde de Deusto, y D. Jesús Gastañaga, Secretario de la Anteiglesia para formar parte en la Junta de la Comisión dictaminadora *“nombrados para entender el problema de las anexiones”*⁵⁹. Mientras existía una pugna pública en la prensa local, como en *“Propiedad y Construcción”*, pro-anexionistas donde se expresaba un sentimiento pro-bilbaíno.

*“El interés y el porvenir de Bilbao aconsejan el propósito de realizar con el tiempo, y en un lapso de años no demasiado largo, la anexión, mejor diríamos la desaparición, de todas las pequeñas municipalidades enclavadas en ambas márgenes de la Ría, hasta la desembocadura en el mar. Lo que determina los límites legales o políticos de un pueblo es, no otra cosa, que su topografía y la capacidad de sus posibilidades o capacidades de acción. Es decir acción y posición..... Bilbao es de hecho, por inapelable dictamen de la naturaleza, la gran metrópoli llamada a desarrollarse en la amplitud de sus dos riberas, y en sus catorce kilómetros de recorrido.... Con las anexiones actuales, Bilbao no cumple, pues, un programa ni un propósito determinado. No hace sino iniciar su camino, tender su primer paso hacia el porvenir.”*⁶⁰

*“Los dos casos mencionados demuestran que estos pequeños municipios cercanos, mejor que cercano unidos a Bilbao, tienen, en relación a determinados servicios públicos, un marcado carácter parasitario mal avenido con la resistencia que ofrecen en los propósitos de ser anexionados a la capital, de la cual dependen, como ya se ve, en muchos aspectos”*⁶¹

Existía también la prensa proclive al anti anexionismo deustoarra como la Gaceta del Norte.

“Hacer anexiones por la violencia, por la fuerza del número, querer sumar a Bilbao vecinos que no quieren serlo, nos parece cosa descabellada ; Malas uniones son las que no preside el mutuo consentimiento y armonía; Y la modestia, la menor fuerza de los pueblos, más debe inclinar al ánimo al respeto a su voluntad, cuando es tan fácil llegar a fórmulas como la de federación o

⁵⁹ A. F. B. AMB-BUA Bilbao decimotercera 0011/001. Diario El Nervión. 4 de febrero de 1924

⁶⁰ A.B.F. *“ La anexión de Deusto y Begoña a Bilbao”* en Propiedad y Construcción. Año III. 31 de Marzo de 1924 N°14. Pág. 1-2

⁶¹ A.B.F. *“Sobre las anexiones”* en Propiedad y Construcción. Año III. 31 de agosto de 1924 N°19 Pág. 7

mancomunidad de ayuntamientos para servicios determinados sin mengua de los derechos de nadie, que a torcerla y violentarla"⁶²

*"¡Gran día de emociones en Deusto éste del 24 de Marzo!"*⁶³

En esta expresión de Jesús de Gaztañaga se resumía el sentir de inquietud que se vivió en esos momentos. El mismo 24 de marzo de 1924 se convocó una sesión extraordinaria en el Ayuntamiento de Deusto. El motivo de tal sesión en el Ayuntamiento de Deusto fue porque el Ayuntamiento de Bilbao, ese mismo día, ratificó la petición de anexión que tenía formulada anteriormente. El Alcalde Federico Moyua se encontraba en Madrid junto con otros concejales bilbaínos planteando al Gobierno Central las anexiones de sus territorios colindantes. *"Para tratar de las gestiones a realizar en consonancia con los urgentes trabajos que en Madrid se realizan conducentes a lograr la anexión de esta anteiglesia a Bilbao..... Horas antes de celebrarse la sesión, fue grande la actividad desplegada por determinadas personas, algunas investidas de autoridad, para convencer a los concejales, incitándoles para que votasen la anexión asegurándoles que el poder público iba a decretarla de un momento a otro y haciéndoles notar los perjuicios e inconvenientes que la oposición acarrearía ala anteiglesia"*⁶⁴ Las presiones de personalidades como el Gobernador Civil de Vizcaya, Julio de Echagüe, hicieron mella en la desconcertada Corporación Municipal. La sesión del 24 de marzo fue la primera de Cirilo Vallejo como Alcalde de Deusto. En esa sesión el Alcalde llevó al convencimiento a la Corporación Municipal deustoarra que esa misma noche se firmaría la anexión a Bilbao, debido a que ya Bilbao alcanzaba los 100.000 habitantes y a las confusas noticias que llegaban desde Madrid. Deusto se encontraba con un dilema encima de la mesa: Seguir batallando o pactar para conseguir buenas condiciones. Finalmente, se aprobó la propuesta del Alcalde Vallejo respecto al pacto por unanimidad, aceptando así la anexión de Deusto a Bilbao.

"Pero los propósitos del ayuntamiento de Bilbao parece van a cumplirse, pues en el momento actual han llegado las cosas a un estado que cualquiera que sea la actitud que adopten los Ayuntamientos de Begoña y Deusto puede asegurarse que la anexión es un hecho; es desagradable, pero la anexión es un hecho....Porque la anexión es posible que esté hecha y en estos términos no

⁶² " La anexión de Deusto y Begoña" en La Gaceta del Norte, 9 de Febrero de 1924. Recogido por: (Azpiri Albistegui, 2000) Pág. 191.

⁶³ Gaztañaga Olabarri, J. (1925). *Pueblos que muern*. Bilbao: Imprenta de José Ausín. Publicación del secretario del ayuntamiento de Deusto donde " Se ocupa de la anexión de Begoña, Deusto y parte de Erandio a la Villa de Bilbao; del régimen, constitución y funciones de las entidades menores, y que contiene un bosquejo histórico de la anteiglesia de Deusto". Este libro supone el legado más importante de Gaztañaga donde explica de primera mano todo el proceso de anexión a Bilbao y que tiene su origen en intentar limpiar las calumnias que parte de la población de Deusto y desde Bilbao se vertió contra la comisión encargada de defender la anteiglesia de las pretensiones bilbaínas, al considerar que éstos recibieron dinero y representación política en la nueva corporación de Bilbao, por anexionar Deusto a la Villa. Todas las citas se van a referir al mismo informe.

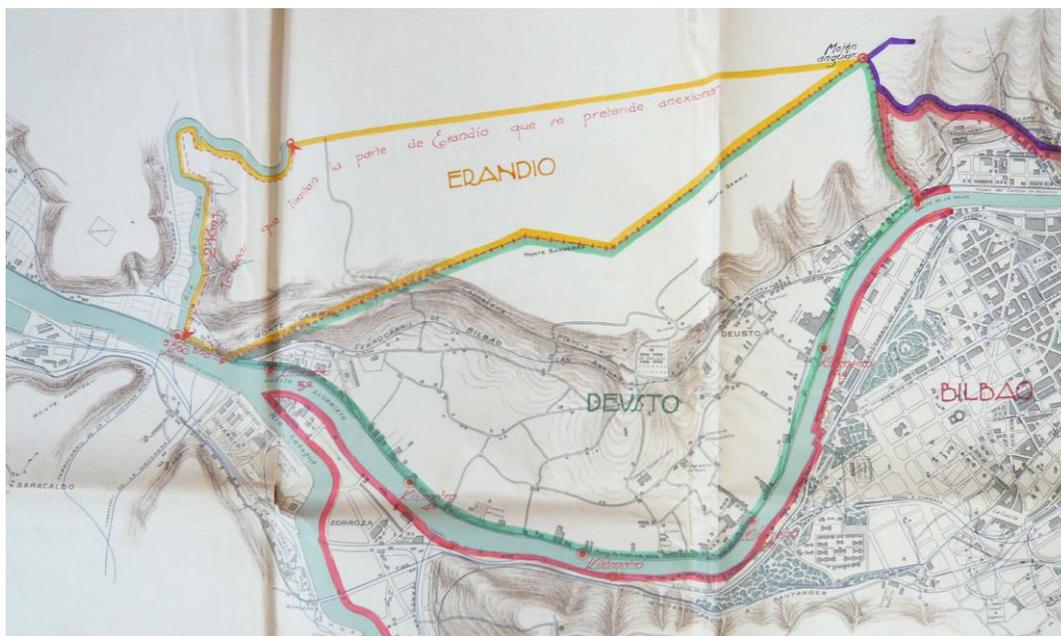
⁶⁴ *Ibidem* (Gaztañaga Olabarri, 1925) Pág. 19

nos queda al ayuntamiento otro camino que el ver cómo podemos sacar el mejor partido posible de la misma ya que otra cosa no podemos decir.....mostrar su conformidad con la anexión a condición que esta se efectúe previo pacto entre los Ayuntamientos de Bilbao y Deusto en el que queden garantizadas las ventajas a lograr con la misma, y en caso contrario formular su más enérgica protesta”⁶⁵

Estaba claro que había habido engaños y coacciones al Ayuntamiento de Deusto, pero dos días más tarde viendo que no se aprobaba en Madrid la anexión, se decidió convocar otra sesión extraordinaria y pidiendo la palabra el todavía concejal Marcos Orueta, expresó su parecer, dándose cuenta que realmente lo que se buscaba era un acuerdo municipal para favorecer los deseos de Bilbao. Cirilo Vallejo había errado en su parecer de una inminente anexión y una vez aceptada esa situación la vuelta atrás era difícil.

“.... Es muy posible, que una de las razones de más fuerza para a anexión se lleve a efecto sea el acuerdo por nosotros tomado, creo, para mí, un caso de conciencia, el rectificar mi criterio.....

....hemos dado, si con nuestra mejor voluntad, pero muy precipitadamente, aquello que tal vez se necesitaba para que la anexión fuese un hecho: nuestra conformidad”⁶⁶



Jurisdicción de Deusto. Dirección del Ensanche. Marcelino Odriozola. 24 marzo 1924

⁶⁵ Palabras pronunciadas por Cirilo Vallejo, alcalde de Deusto en sesión extraordinaria de 24 de marzo de 1924 y plasmadas en sus actas. A. F. B. Actas de Deusto 1924. A. F. B. AMB-BUA Bilbao decimotercera 0011/001

⁶⁶ Palabras pronunciadas por el Sr. Orueta, síndico de Deusto en sesión extraordinaria de 26 de marzo de 1924 y plasmadas en sus actas. A. F. B. Actas de Deusto 1924. A. F. B. AMB-BUA Bilbao decimotercera 0011/001

La moción de Orueta se aprobó con el voto de toda la corporación y se creó una Comisión Municipal en defensa de la autonomía formada por Marcos Orueta y Jesús Gaztañaga. Se destituyó a Cirilo Vallejo como Alcalde y se nombró como nuevo alcalde a Marcos Orueta.

A partir de ese momento acaeció una serie de reclamaciones por parte del Ayuntamiento de Deusto para intentar rectificar aquel mal acuerdo aprobado con ardides y argucias.

Tras la petición de revocó del acuerdo, basada en que los acuerdos de las sesiones extraordinarias no eran válidos hasta no ratificarse de nuevo, hubo una respuesta por parte del Gobierno Civil de Vizcaya el 28 de marzo de 1924 contestando negativamente a esa petición.

“Considerando que los Ayuntamientos no pueden volver sobre sus acuerdos y menos en el caso presente, por haber causado estado y estar unido al expediente que sobre anexión se está tramitando”⁶⁷

Tras esta gran derrota del anti anexionismo deustoarra solamente quedaba una única estrategia que había sido válida a lo largo de todos estos años de disputas, había que entorpecer el proceso de anexión dilatando en el tiempo cualquier acuerdo.

El método a seguir era una continua resistencia administrativa, ya que era su único recurso, mediante informes, valoraciones, opiniones y colaboraciones. Un verdadero movimiento popular en contra de la anexión surgió en los vecinos de Deusto.

Un informe firmado el 29 de marzo de 1924, por el Alcalde y cuatro concejales de Deusto, expresaba las opiniones generalizadas en contra de dicha anexión. Este informe trataba temas como: La audiencia del municipio, los límites de Deusto no eran confusos, la capacidad de gestión de Deusto, el problema de la distribución del agua, el futuro de los municipios anexionados, la oposición del vecindario, situación del nuevo estatuto establecido. ⁶⁸ En estas alegaciones se aportaron fotografías e incluso un plano de los límites jurisdiccionales.

Este informe fue firmado también por 786 deustoarras que se involucraron en el proceso. Mientras tanto la Diputación informó como favorable la anexión de Deusto ya que Bilbao había sobrepasado ya los 100.000 habitantes.

La Comisión Municipal formada por Marcos Orueta y Jesús Gaztañaga viajó a Madrid para solicitar un referéndum, al que el Gobernador Civil se opuso radicalmente. Deusto pidió ayuda a los demás pueblos Vizcaínos de los que

⁶⁷ Comunicación del Gobierno Civil de Vizcaya. 28 de marzo de 1924. . A. F. B. AMB-BUA Bilbao decimotercera 0011/001

⁶⁸ Informe dirigido al Subsecretario de Gobernación de todas las alegaciones enviadas a Madrid. 29 de marzo de 1924 A. F. B. AMB-BUA Bilbao decimotercera 0011/001

solo respondieron Zaldúa, San Salvador del Valle, Arrigorriaga y Abanto y Ciérvana.

El 3 de mayo se aprobó un informe de la Comisión Permanente del Consejo de Estado proponiendo lo siguiente:

*"1º Que procede de hecho acordar la anexión de Begoña a Bilbao. 2º Que mientras no se cumplan las condiciones que se señalan en el cuerpo de esta consulta no procede acordar la anexión de Deusto. 3º Que no procediendo la anexión de Deusto tampoco procede la de Erandio."*⁶⁹, Este dictamen fue a su vez impugnado el 13 de junio por Bilbao pero Deusto contestó con un alegato el 21 de junio de D. Marcos Orueta⁷⁰.

En este informe se volvía a rebatir las razones de Bilbao para la anexión de la Anteglesia vecina: la confusión de límites, la Ría que suponía una frontera entre ambos municipios, el peligro de la salubridad pública, la existencia de terreno en Bilbao dentro de su actual perímetro para resolver el problema de la vivienda y las falta de garantías económicas para garantizar la anexión.



Plano General del Ensanche de Bilbao y Deusto. Terrenos sin edificar. Anónimo. Aproximadamente 1924.

⁶⁹ Op. Cit(Gaztañaga Olabarri, 1925) Pág 21

⁷⁰ Informe rechazando las impugnaciones de Bilbao escrito por Marcos de Orueta y enviado a Severiano Martínez Anido el 21 de junio de 1924. A. F. B. AMB-BUA Bilbao decimotercera 0011/001.

Cuando confiadamente se esperaba una resolución definitiva en el expediente “fuimos sorprendidos con la R.O. de 18 de agosto de 1924.....aconsejan al Gobierno completar todo lo posible la documentación, ya abundante, que en aquel aparece; A cuyos efectos considera oportuno designar una Comisión de funcionarios del Estado para que sobre el terreno estudie los diversos aspectos de aquel problema”⁷¹

Deusto se inquietaba y solicitó al Ministerio de Gobernación que los funcionarios que debían elaborar el informe fuesen de Madrid para garantizar la imparcialidad del escrito. La Comisión estaba compuesta por el Gobernador Civil Sr. Echagüe como presidente, Antonio Jiménez Martínez-Goñi representante de la Dirección General de Administración, José Casais y Santalo representante del Ministerio de Trabajo, Antonio García Vélez, inspector provincial de Vizcaya, José Trueba inspector jefe de la sección agronómica de Vizcaya. Por su parte, Deusto nombró a Marcos Orueta y Jesús Gaztañaga “ con voz y asistencia pero no voto”⁷² junto con los delegados de Bilbao y Begoña.



Fotografía dentro del informe presentado. Situación insalubre de las escuelas de Olaveaga. A. F. B. AMB-BUA Bilbao decimotercera 0011/001.

⁷¹ Op. Cit. (Gaztañaga Olabarri, 1925) Pág 22

⁷² Nervión 9 Septiembre de 1924

La Comisión se encargó de realizar una serie de visitas oculares que en Deusto se desarrollaron entre el 18 y 20 de septiembre de 1924. El objeto de dichas visitas era constatar in situ el estado de los servicios urbanos de los tres municipios. En Deusto los extremos estudiados fueron: las conducciones de agua, las fuentes públicas, el lavadero, las escuelas de San Pedro y las de Elorrieta, el cementerio y el horario de servicio de su guardia municipal.

La estrategia seguida consistía en demostrar que la anexión era desastrosa ya que los barrios periféricos de Bilbao se encontraban en pésimas condiciones de servicios públicos básicos y que posiblemente Deusto acabaría como ellos. Deusto reflejó todo ello en fotos que adjuntó al informe demostrando así las carencias de Bilbao.

En septiembre de 1924 el Gobernador Civil prohibió hacer campaña pública en pro o en contra de las anexiones, mientras el Alcalde de Deusto recomendaba calma y serenidad.⁷³

Intentando esquivar esta censura, Marcos Orueta concedió una entrevista a "El Mundo Ilustrado" de Madrid dando una visión positiva de la gestión del municipio deustoarra. La prohibición consistía en no poder realizar declaraciones en Vizcaya pero no se decía nada de la capital del Estado. Esta entrevista causó malestar en Vizcaya.

El 11 de octubre de 1924 la prensa informó de los resultados de las votaciones de la Comisión. El Gobernador Civil Sr. Echagüe, Antonio Jiménez Martínez-Goñi representante de la Dirección General de Administración, Antonio García Vélez, inspector provincial de Vizcaya, votaron afirmativamente a la anexión. José Casais y Santalo representante del Ministerio de Trabajo, votó en contra de la anexión y José Trueba inspector jefe de la sección agronómica de Vizcaya, aunque era contrario a la anexión, finalmente votó que sí aunque condicionada a una progresiva igualdad entre vecinos.⁷⁴

A partir de ese momento cualquier otra reclamación no fue escuchada y el 29 de octubre de 1924 la anexión fue impuesta mediante un Real Decreto⁷⁵ ante el disgusto de la mayoría de los deustoarras.

⁷³ El noticiero bilbaíno 12 Septiembre de 1924.

⁷⁴ El Pueblo Vasco. 11 de octubre de 1924.

⁷⁵ Gaceta de Madrid 30 de octubre de 1924. Núm. 304.



Límite jurisdiccional de Deusto. Dirección del Ensanche de Bilbao. 20 octubre 1924

ANEXO 2.1. Dos posiciones políticas ante la Ría

La visión intuitiva de la proyección territorial en torno al eje fluvial Bilbao-El Abra la mantuvo un personaje bien enraizado dentro social y económico y al menos político y que fue un agudo observador de la dinámica que le tocó vivir. Este hombre comprometido con su realidad fue Julio Lazúrtegui. Aunque se confesó liberal estaba implicado en asuntos de índole económica y fue un intelectual⁷⁶, aunque nunca obtuvo un título universitario. También estuvo muy vinculado al sector minero, con su propio negocio y fue presidente del Circulo Minero (1900).

Era una persona progresista con una gran influencia internacional que reflejaba cosmopolitismo en todas sus ideas y actos. En este contexto se editaron “*Cartas Alemanas. Un modelo para España*”⁷⁷ donde tomando como modelo las ciudades alemanas de Hamburgo y Düsseldorf las equiparaba con Bilbao previendo la expansión territorial y portuaria a lo largo de la Ría.⁷⁸ Lazúrtegui sostenía que las grandes urbes marítimas (Londres, Gravesend, Hamburgo, Bremen, Burdeos) se habían desdoblado estableciendo un centro comercial diferente al centro urbano. Se organizaba así Bilbao y su Hinterland generado alrededor de su Ría como organización territorial de carácter superior al municipal. No planteaba un planeamiento tradicional mediante un plan de urbanismo con su estructura, su trama urbana y su zonificación sino que planteaba un modelo de desarrollo económico a seguir. Potenciaba la economía mediante el desarrollo de las infraestructuras de comunicación gracias a la internacionalización de los sectores económicos. Su promoción internacional se basaba en el desarrollo del eje territorial que suponía la Ría, el Puerto y el ferrocarril y que soportaba la actividad económica de toda la Comarca.

*“Desdoblarse, relegando al interior el tráfico servido por vapores de menos calado, y estableciendo sucursales o antepuertos, cerca de, o en la embocadura de sus vías de acceso, para uso especial de los grandes trasatlánticos”*⁷⁹.

Por otro lado, existía otra alternativa que consistía en una mirada empresarial y de rédito cortoplacista de la actividad en la Ría de Bilbao. Era el pensamiento de muchos empresarios como Ramón de la Sota que apostaban por potenciar el área portuaria interna bilbaína junto con una potente red ferroviaria de apoyo logístico. También parte de la Junta de Obras del puerto era reticente a este tipo de expansión donde se imponía la construcción del puerto exterior en El Abra.

⁷⁶ Lazúrtegui mantuvo una relación epistolar con Unamuno por las inquietudes de ambos sobre el arraigado americanismo de Bilbao que se tradujo en la intención de Lazúrtegui en organizar una exposición Iberoamericana.

⁷⁷ Lazúrtegui, J. (1903). *Un modelo para España. Cartas alemanas. Bilbao 1902-1903*. Bilbao: Bilbao Mercantil. Denominaba a Bilbao como Metrópoli industrial Vascongada

⁷⁸ Op. Cit. (Azpiri Albístegui, 2000). Pág 85

⁷⁹ Lazúrtegui, J. (1907). *El comercio Iberoamericano por el Puerto de Bilbao*. Bilbao: Sociedad bilbaina de artes gráficas.

Ramón de la Sota empresario del astillero Euskalduna (1900), Presidente de la Junta de Obras del Puerto y nacionalista moderado, hijo de jauntxos (señores) rurales a los que su coetáneo y bilbaíno M. Unamuno llamaba "nuevos condes siderúrgicos", era el único oligarca abiertamente "vasquista". Ramón de la Sota fue el soporte económico del nacimiento del nacionalismo vasco y aportó su impronta en la configuración definitiva del partido que creó Sabino Arana, el Partido Nacionalista Vasco-Eusko Alderdi Jeltzale, PNV-EAJ (1895), ya que Ramón de la Sota pertenecía al partido regionalista español "Euskalerriano". La postura de Ramón de la Sota no era fácil ya que ideológicamente sostenía la ideología nacionalista de apoyo al independentismo de las Anteiglesias y lo que ello suponía para su propio interés como empresario vinculado al progreso de toda el área territorial. Pero su apuesta era clara tenía que favorecer las propuestas llamadas a la mancomunidad que aportaban estabilidad al sector interno portuario de Bilbao donde tenía asentados sus astilleros Euskalduna. Además, era creciente el temor que el centro comercial que se preveía en El Abra gracias al puerto exterior, podía hacer disminuir la gran actividad industrial y comercial a lo largo de toda la Ría y con ello también se perjudicaba sus intereses privados.

Los nacionalistas sabían que entorpecían el proceso de crecimiento de la ciudad de Bilbao pero las doctrinas de Sabino Arana en contra de la urbe habían hecho demasiada mella entre sus seguidores que defendían el tradicionalismo rural. Así la única alternativa a las anexiones era la mancomunidad. La novedad consistía en gestionar una mancomunidad entre el territorio de Bilbao a El Abra para gestionar los planes urbanísticos, manteniendo la entidad jurídica de cada Anteiglesia pero unificando criterios desde el punto de vista urbanístico. Este nuevo sistema urbanístico comprendía una serie de dificultades técnicas de desarrollo del planeamiento ya que interferían las competencias municipales de las diferentes Anteiglesias y complicaba un planeamiento supramunicipal. Por otro lado, habían sido los pueblos vizcaínos los que habían favorecido la victoria nacionalista en 1917 para la Diputación de Vizcaya, con lo cual no podían menospreciar el poder de los núcleos rurales a los que debían apoyar. Poco a poco, los nacionalistas fueron ganando terreno a los socialistas en la capital que era su feudo.

Los nacionalistas, fueristas, hablaban de autonomía municipal⁸⁰ de los pequeños núcleos rurales y de un sistema mancomunado de organización de servicios, mientras que los socialistas hablaban de la autonomía de Bilbao para decidir con independencia de criterio de la Diputación que ejercía como árbitro conjugando todos los intereses comunes.

⁸⁰ Op. Cit. (Azpiri Albistegui, 2000)Pág. 111

CONCLUSIONES

CAPÍTULO 2

2. Conclusión.

La Vega de Deusto. Hasta 1924

La Anteiglesia de Deusto fue el resultado de la evolución de un pequeño núcleo rural en la falda de Archanda que paulatinamente descendió hacia la Ría. La apertura de Deusto al Nervión se debió no solamente a su favorable disposición orográfica sino a un floreciente comercio de exportación de la Península hacia Europa. El auge de la Ría benefició un inicial desarrollo urbano e industrial en las Riberas del Nervión. La implantación urbana en las márgenes de la Ría se realizó según las iniciales necesidades de un puerto interior que comenzaba a desarrollarse.

En la Ribera de Deusto prosperaron las actividades unidas al sector naval en cuanto a su manufactura (astilleros, rementeros, claveteros, ancleros). Todo ello, fue unido a un desarrollo residencial muy cosmopolita que completaba la fachada fluvial del Nervión con amplias expectativas de colmatarse.

Este incipiente desarrollo económico a lo largo de la Ría supuso la primera tentativa de organización comarcal en torno al Nervión. Bien es cierto que su ordenación respondía únicamente a necesidades económicas y no existía todavía ninguna visión global que avalara un desarrollo urbanístico global sobre el eje fluvial. El Consulado de Bilbao gestionaba los privilegios que los Fueros otorgaban a las Puebas fluviales entorno a la Ría. Esta corporación supuso un organismo gestor imprescindible para el desarrollo de la Villa de Bilbao y el primero que estableció unas relaciones entre núcleos urbanos colindantes. El Consulado de Bilbao promovió la actividad mercantil y portuaria sobre la base de la Ría, mejorando la navegabilidad de la misma y ejecutando las obras necesarias para el puerto interior.

A partir de 1877 empezó una nueva etapa de gestión del Puerto con la creación de La Junta de Obras del Puerto bajo la dirección del ingeniero Evaristo de Churruga. La situación de la Ría era lamentable por su fisonomía, los riesgos que esta poseía y el continuo mantenimiento que suponía sus instalaciones deterioradas y en precario. Churruga cambió la visión de concebir la Ría ya que no veía la solución de problemas a corto plazo sino que aspiraba a convertir al Puerto en una corporación que aglutinara toda la Ría y que pudiera satisfacer sus necesidades. Para ello, las actuaciones puntuales en muelles y diques resultaban escasas. Se necesitan actuaciones globales de infraestructuras sistémicas para considerar al eje del Nervión como un ente unitario generador de la economía comarcal. En todo este entramado comarcal, Bilbao se situaba en la cabeza de este primer germen de Área Metropolitana como motor económico. La J.O.P.B. continuó la herencia de corporación supramunicipal del Consulado de Bilbao. La competencia de la J.O.P.B. abarcaba todos los terrenos de su influencia y ejercía su autoridad desde un punto de vista comarcal, territorial y con hegemonía supramunicipal. La unidad geográfica de la Ría se veía como eje básico de unión económica y desarrollo mercantil entre pueblos ribereños pero todavía no existía un interés común territorial y de identidad comarcal entre todos ellos. A pesar de la falta de reconocimiento de unidad territorial a lo largo de la Ría, la realidad reflejaba una evidencia de un primer rasgo metropolitano entre Bilbao con su red de apoyo urbano supramunicipal.

La Ría a su paso por Deusto se encontraba en una pésima situación unida a que era uno de los lugares donde la orografía y fisonomía de la misma era más dificultosa. Por ello, la J.O.P.B. desde el año 1878 hasta bien entrado el Siglo XX no dejó de actuar en la Ribera de Deusto mejorando el cauce, el trazado y los muelles. La Junta era consciente de las dificultades que acarreaban la zona ya que definitivamente no resultaba evidente su solución inmediata. Ya en la Memoria del Puerto de 1918 se planteaba un Plan de Obras con toda la problemática de Deusto y su Ribera que fue el antecedente más cercano al proyecto estrella de la J.O.P.B. en Deusto que fue la el Canal de Deusto bien entrado el Siglo XX. La Ría supuso para Deusto una continua transformación ligada íntimamente a la floreciente actividad portuaria de su Ribera. La Vega de Deusto se invadió de pequeñas y medianas industrias navales debido al resurgir de esta industria por la utilización de nuevas técnica y materiales siderúrgicos.

1876 supuso el despegue de la industrialización que originó la gran expansión del Puerto y a su vez una gran eclosión del proceso urbanizador. Bilbao y su Hinterland se encontraban en pleno crecimiento y consolidación, al mismo tiempo, a cada territorio se le asignaba una misión dentro de la unidad global, que a la vez era complementaria al resto de territorios. Es decir, cada pueblo complementaba las funciones del resto de pueblos y a la vez apoyaba y daba servidumbre a Bilbao como cabeza de Comarca. Como soporte de infraestructura básica territorial, se desarrolló el ferrocarril que creció paralelamente al Puerto. Gracias al ferrocarril se encontró un elemento de primer orden para jerarquizar el territorio y estructurarlo, encontrando la ubicación adecuada según las necesidades dentro de las limitaciones físicas del entorno. El ferrocarril y el eje de la Ría organizaron inicialmente la Comarca del Nervión.

En esta época, el crecimiento de Deusto fue espontáneo y respondía a unas necesidades más que a una planificación ni organización de las nuevas piezas urbanas industriales que requería el progreso de la estructura urbana de la Comarca del Bajo Ibaizábal. El aumento de población permitió a Bilbao hacer, una y otra vez, peticiones a las Cortes para el aumento de su jurisdicción. Abando fue la primera Anteiglesia en anexionarse a Bilbao pero los terrenos resultaban insuficientes para dar cabida a una población en crecimiento y a un Plan del Ensanche en desarrollo. Las Anteiglesias de Deusto, Begoña y parte de Erandio iban a ser los territorios más próximos y a los que Bilbao aspiraba. La Ley Municipal de 1877 de Cánovas del Castillo impedía que entidades locales de menos de 100.00 habitantes participaran o tuvieran aspiraciones anexionistas y Bilbao en 1910 tenía 93.536 habitantes, en 1915 tenía 101.543 vecinos y en 1920 eran 105.886 almas. Así, a lo largo de décadas fue infructuosa la petición por parte de la municipalidad bilbaína en solicitar las anexiones de las Anteiglesias vecinas. En definitiva, Bilbao sabía que era una cuestión de tiempo el conseguir los habitantes necesarios para solicitar formalmente una petición de anexión de los territorios colindantes.

No solamente existía un impedimento administrativo sino que el sentir de la ciudadanía y de la clase política se dividía en dos, por un lado, los anexionistas y por otro lado, los antianexiosistas. Estas dos tendencias se traducían políticamente en dos pensamientos distintos. Por un lado, los carlistas y nacionalistas tenían posturas más radicales y propugnaban el perpetuar el tradicionalismo rural y la identidad jurídica de las

Anteiglesias. Por otro lado, los liberales, socialistas y republicanos perseguían un incremento de territorio mediante las anexiones y aspiraban así a una Ordenación Territorial global y comarcal. Tras Sabino Arana, los nacionalistas reubicaron su postura y aportaron una nueva forma de entender el territorio mediante la mancomunidad, aportando una alternativa válida y discutible al anexionismo. La propuesta de la mancomunidad de los nacionalistas consistía en unas relaciones de los núcleos rurales con la Metrópoli basadas en la confianza mutua de relaciones parejas y no en la subordinación de la entidad menor ante la gran urbe. Con la mancomunidad, la Diputación era el organismo regulador de relaciones entre entidades locales. Se puede decir de positivo que esta discusión y dialéctica política derivó en un único lenguaje sobre la Ordenación del Territorio pero según dos visiones diferentes, una desde un punto de vista local y otra desde un punto de vista global. Solamente quedaba generar una propuesta unitaria ante la situación comarcal pero la solución pasaba por la renuncia de una de las partes ya que era imposible un entendimiento colaborativo, era el todo o la nada, lo global o lo local. Desde un aglutinamiento administrativo comarcal, la entidad local podía relegarse a un plano secundario pero la anexión propugnaba una pérdida total de la identidad propia de un pueblo o núcleo rural. Quizás una solución más equilibrada hubiera aportado un valor añadido a una anexión excluyente. Es decir, la mancomunidad no parecía una solución válida y aglutinadora comarcal pero sin embargo la anexión suponía una solución excesivamente exclusiva para los pueblos con conciencia propia. Por otro lado, la anexión aportaba condiciones indispensables a un crecimiento económico y mercantil como una apertura necesaria al exterior, extendiendo de alguna manera el radio de acción de Bilbao hacia El Abra. La postura anexionista suponía una actitud dinámica, progresista y cosmopolita, mientras que la postura mancomunada suponía una posición alternativa a la actitud conservadora y tradicionalista. El sentir nacionalista era consciente de la traba que suponía al crecimiento de la ciudad como Metrópoli y su desarrollo económico y también era sabedor de su actitud excesivamente enraizada en la tradición, por ello la mancomunidad supuso una vía intermedia válida pero que finalmente no cuajó.

A pesar de ello, la mancomunidad resultaba excesivamente difusa y generalista y finalmente el nacionalismo aclaró su posición ante las anexiones. La Junta de Fomento y Urbanización de Deusto, formada por Manuel Chalbaud, nacionalista moderado; José Gordón, Alcalde de Deusto y Eugenio Olabarrieta, representante municipal, redactaron un estudio donde se planteaba una alternativa basada en una "Región Urbana" intermunicipal dirigida por la Diputación, confirmando así un gran poder al ente foral. Se diseñaba un organismo superior administrativo de "cooperación" entre municipios y bajo el auspicio de la Excm. Diputación, conservando la personalidad de todos los municipios implicados. Este estudio supuso la primera propuesta urbanística concreta para Deusto y la base sobre la que se trabajó para el "Plano de Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes" de Bastida, ya que existían trazas comunes en la estructura viaria de Deusto. El estudio tuvo una base urbanística según la tendencia marcada por el arquitecto Manuel María Smith en el I Congreso de Estudios vascos de septiembre de 1918 y que definitivamente, supuso un verdadero Plan de Extensión en Deusto.

Mientras, en Deusto el sentir iba más allá de una creencia política sino que el sentimiento local era el de una ciudadanía que perdía parte de su identidad propia para entrar a formar parte de un todo. A pesar de ello, la resistencia se realizó pacíficamente y siguiendo los cauces establecidos por la Ley, lo cual hace pensar que el supuesto apoyo generalizado a la independencia de Bilbao era más un deseo que una realidad y que la anexión formaba parte de una evidencia aceptada. Con todo, la clase política deustoa luchó fervientemente para conservar su independencia de Bilbao. El Ayuntamiento bilbaíno con argucias y coacciones consiguió que finalmente el Ayuntamiento deustoa pactara su anexión a Bilbao.

La derrota antianexionista provocó una estrategia de resistencia administrativa mediante alegaciones, recursos, informes, valoraciones, opiniones y colaboraciones. Todo ello fue inútil ya que el 29 de octubre de 1924 la anexión fue impuesta mediante un Real Decreto y Deusto pasó a formar parte de la Villa de Bilbao. La dilatación de un proceso administrativo fue baldía ante la inminente necesidad del crecimiento de la Villa de Bilbao.

A pesar de haber pasado algo más de 90 años, todavía el deustoa de a pie sigue reivindicando su identidad propia de Anteguerra independiente de Bilbao. Dicho carácter que ha ido transmitiéndose a lo largo de generaciones es el que ha llegado a nuestros días casi intacto y que no solamente se refleja en el centro de Deusto sino que también en sus barrios periféricos y de manera más evidente en la actual Península de Zorrotzaurre debido no solamente a esta herencia de territorio independiente de la gran Metrópoli sino por el aislamiento físico de un terreno que ha quedado incomunicado del resto de Bilbao por circunstancias que analizaremos en los siguientes capítulos.

A pesar de todo, tenemos que afirmar que la anexión de Deusto a Bilbao permitió la extensión territorial de la Villa, pero sobre todo propició un nuevo debate urbano en cuanto a la nueva disciplina urbanística que se estaba comenzando a extender a lo largo de toda Europa. Es decir, se comenzó a ver la ciudad más allá de sus límites jurisdiccionales para concebir la Ordenación Territorial con una visión global y de conjunto del soporte físico sin limitaciones ni líneas imaginarias entre municipios. El futuro de las ciudades pasaba por pensar su crecimiento en clave comarcal sin fronteras legales y sobre la base de criterios económicos, socioculturales e incluso sobre la base de criterios orográficos y de soporte físico pero nunca bajo argumentaciones políticas. A parte, el crear ciudad partiendo de una tabla rasa favorecía nuevos diseños urbanos bajo criterios más flexibles y menos rígidos que los esquemas planteados en las tramas del Ensanche decimonónico. Es decir, a pesar de la oposición de Deusto a su anexión, podemos aseverar que la mayoría de las consecuencias que esta anexión acarrea, desde un punto de vista urbanístico, fueron altamente positivas y favorables a la extensión de Bilbao y su unión paulatina con su Área Metropolitana. De hecho, Deusto, se convertía, de esta forma, en enclave privilegiado de enlace, a modo de charnela urbana, entre Bilbao y el resto de la Comarca. Como consecuencia de todo ello y tras casi 90 años después de su anexión, podemos afirmar que la futura Isla de Zorrotzaurre es heredera de ese privilegiado posicionamiento comarcal de un territorio a caballo entre la Urbe central y su Área Metropolitana y que inevitablemente es lazo de unión entre ambas.

CAPÍTULO 3

Plan de Ampliación de Bilbao 1925-1934

Bilbao es un pueblo que cada vez se va haciendo más denso y más interesante. Su Ría es una de las cosas más sugestivas de España. Yo no creo que haya en la Península Ibérica nada que dé una impresión de fuerza, de trabajo y de energía como esos catorce o quince kilómetros de vía fluvial.

Pío Baroja. Horas Solitarias. 1920

3. Plan de Ampliación de Bilbao 1926-1934

En octubre de 1924 fue aprobada por el Gobierno de Primo de Rivera la anexión completa de los municipios de las Anteiglesias de Deusto y Begoña a la Villa de Bilbao, con fecha efectiva de aplicación de 1 de enero de 1925¹.

Bilbao pasó de tener una extensión de 26,55 kilómetros cuadrados a tener 67,26 kilómetros cuadrados. La anexión supuso un incremento demográfico considerable, aumentando los habitantes hasta alcanzar la cifra de 140.7722 habitantes (11.398 habitantes de Begoña, 8799 habitantes de Deusto y 702 habitantes de Erandio, es decir, 119.823 nuevos habitantes pertenecían ya a Bilbao gracias a las anexiones)².



Bote cruzando la Ría entre Olaveaga y Deusto, sobre 1924. Este cruce se mantuvo hasta 1980

Una vez superada la herida de las anexiones y gracias a las nuevas incorporaciones territoriales, la Villa de Bilbao iba a hacer posible la esperada extensión de sus territorios que le permitían crecer físicamente. Pero a este crecimiento había que darle un empaque urbano de crecimiento ordenado mediante una reorganización urbanística de lo anexionado.

¹ Real Decreto de 29 de octubre de 1924 de anexión de las anteiglesias de Deusto, Begoña y parte de Erandio.

² Aguirreazkuenaga, J., & autores, o. (203). Bilbao desde sus alcaldes, Volumen 2 , 1902-1937. Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao. Área de Cultura. Pag 169

La herencia del pensamiento de Bastida y su Plan de Enlaces con los Pueblos Colindantes de 1923, que nos remitía a la idea metropolitana de la escala comarcal a lo largo de la Ría iba a desencadenar la acelerada tramitación de un concurso internacional para dotar a los territorios anexionados de un Plan de Extensión Urbana.

La experiencia adquirida a lo largo de veinte años, tras el concurso de 1904 para la redacción de un Plan que diera cohesión a los territorios anexionados de Abando y que fue ganada por el arquitecto Federico Ugalde, nos encaminaba a una idea de Metrópoli moderna gracias al cambio de escenario urbanístico iniciado por Bastida. El nuevo Bilbao debía ser el resultado de un análisis profundo de los accesos, de arterias de comunicación viaria y ferroviaria. Las conexiones entre el Área Metropolitana de Bilbao y la gran urbe eran necesarias al igual que las conexiones de las dos Márgenes de la Ría. El germen de la zonificación y la determinación de los usos del suelo del nuevo término territorial de Bilbao debían ser definidos. La estructura urbana de la nueva jurisdicción debía ser homogeneizada con un plan nuevo y con nuevas ordenanzas unificadoras.



Ribera de Olaveaga 1927. Escaso espacio entre el pretil del muelle, el tranvía y el paso a vehículos.

La celeridad de tramitación del concurso fue el resultado de todo el conocimiento adquirido a lo largo de los años y de una premura de parte de la municipalidad bilbaína por miedo a perder los apoyos sociales y los apoyos estatales del Gobierno de Primo de Rivera.



La situación de la legislación española resultaba obsoleta ya que se había quedado anclada en disposiciones del siglo anterior a pesar de los pequeños esfuerzos en modificarla. Así en marzo de 1924 se publicaba la modificación del Estatuto Municipal³ elaborado por el Ministro de Gobernación de la Dictadura, Joaquín Calvo Sotelo. La ley en si misma no ofrecía nada nuevo ya que no recogía ninguna premisa del convulso cambio urbanístico que se estaba dando en el ámbito internacional y solamente recogía los preceptos anteriores dictados en diferentes épocas, articulando un régimen jurídico único. Lo que sí ofrecía como novedad era la autonomía de los Ayuntamientos para elaborar los futuros Planes de Expansión, es más, el Estatuto imponía la obligación de redactar un Plan de Ensanche o Extensión a los

³ El Estatuto Municipal es de 8 de marzo de 1924. Y su Reglamento de julio y agosto del mismo año.

Ayuntamientos. Lejos de plantear el urbanismo como una globalidad del territorio, proponía un conjunto de planes diferentes que podían llevarse a cabo unitariamente o conjuntamente. De esta forma, la norma volvía a quedarse estancada en el pasado de modo retrogrado.

La autonomía era la gran baza de los Ayuntamientos para poder gestionar sus Planes de Expansión, esquivando, de esta manera, el control gubernamental. Para poder darse tal autonomía se crearon nuevos recursos de recaudación, reformando la hacienda local. Surgieron nuevas figuras tributarias locales de intención urbanística (contribuciones especiales, arbitrio sobre incremento de valor de los terrenos, impuestos sobre solares y sobre terrenos incultos)⁴

3.1. Concurso de Anteproyectos del Plan de Extensión de Bilbao 1926⁵

La nueva jurisdicción de los territorios anexionados se hizo efectiva el 1 de enero de 1925 e inmediatamente posterior, el 24 de enero de 1925 se redactó un informe por parte de la Comisión de Ensanche, bajo la presidencia de Daniel Aresti (monárquico) y con el arquitecto Antonio Barandiaran y Adolfo Gonzalez de Careaga, en la que se establecía el procedimiento a seguir para la formación de un Plan de Ampliación del Ensanche.

El Ayuntamiento de Bilbao poseía la potestad de redactar él mismo, planes urbanísticos en su jurisdicción sin la participación de otra Institución Pública, pero la Comisión de Ensanche propuso a la Corporación la convocatoria de un concurso de proyectos "que más garantías pueda aportar a la realización de un plan perfecto"⁶. Se proponía crear una Oficina Técnica llamada Dirección Topográfica del Excmo. Ayuntamiento de Bilbao, al frente de dicha Oficina estaba el Sr. Arquitecto jefe del Ensanche Marcelino Odriozola y como subjefe el Sr. José Baquero. Se requería también la colaboración de la Junta de Obras del Puerto para la recopilación de toda la documentación necesaria, estudios e ideas para aportar al concurso. La Comisión del Ensanche asesorada por Bastida requirió a la Comisión de Accesos de la Diputación de Vizcaya los datos para aportar a los concursantes los pormenores necesarios para una adecuada ejecución, referidos al levantamiento topográfico, datos estadísticos y demás antecedentes para adjuntarlos al concurso.

El acuerdo definitivo se resolvió con la convocatoria de un Concurso para la ejecución de un Plan de Extensión de Bilbao para los nuevos territorios

⁴ Terán, F. (1982). *Planeamiento Urbano en la España Contemporánea 1900/1980*. Madrid: Alianza Universidad textos.

⁵ Todos los datos relativos al concurso son pertenecientes al Expediente 1-48-189. Comisión de Ensanche. (1925-1929). *Formación de un Plan general de Ensanche de la Villa. Comprende el territorio anexionado por R.D. el 29 de Octubre de 1924. Comprende los Ensanches de Begoña, Deusto y parte de Erandio*. Bilbao: Exmo Ayuntamiento de Bilbao.(Archivo Ayuntamiento de Bilbao)

⁶ *Ibidem* (Ensanche, 1925-1929) Pág. 31

anexionados para que la Dirección topográfica pudiera redactar posteriormente el Plan definitivo. Es decir, la Comisión del Ensanche pretendía nutrirse de las mejores ideas de los urbanistas de la época, para luego elaborar un único Plan desde la Dirección de Topografía recién creada.

Las urbes españolas se encontraban en plena expansión y crecimiento urbano y el desarrollo de la actividad urbanística estaba en apogeo. Numerosos concursos de Planes de Expansión se realizaron coetáneamente donde los concursantes eran inevitablemente los mismos y siempre bajo la influencia de urbanistas europeos.⁷ Uno de los concursos más importantes supuso el Concurso del Plan de Extensión de Madrid de 1929 donde se recogían ya las inquietudes desarrolladas en materia urbanística a lo largo de años tal y como ocurría en Bilbao⁸ y que pretendía regular la formación del extrarradio conformada por bloques yuxtapuestos, debido a una política inexistente del suelo.⁹

3.1.1. Las bases del Concurso y la voluntad de la Comisión del Ensanche

La Comisión del Ensanche encargó a Marcelino Odriozola y a Ricardo Bastida en virtud de Arquitectos Municipales, la elaboración de las bases del Concurso de Anteproyectos de Extensión de Bilbao. Sobre los planos topográficos existentes, se debían incluir también los proyectos aprobados por las diferentes Corporaciones Oficiales al igual que nuevos accesos.

La intención de homogenizar el trazado bilbaíno y de dotarle de un sentido global de Comarca resultó evidente al incluir no estrictamente una secuencia de geometrías conexas dentro de un área delimitada sino que gracias a los datos geográficos, estadísticos, demográficos, de accesos, de vialidad, etc..., se iba a propiciar la formulación de propuestas de anteproyectos a una escala mayor que la de los territorios anexionados. Se preveía un nexo con lo existente y con los municipios contiguos.

El 26 de marzo de 1926 se acordó la aprobación de las bases del Concurso¹⁰ bajo la presidencia de Abando y con la presencia de Aresti, Barandiaran,

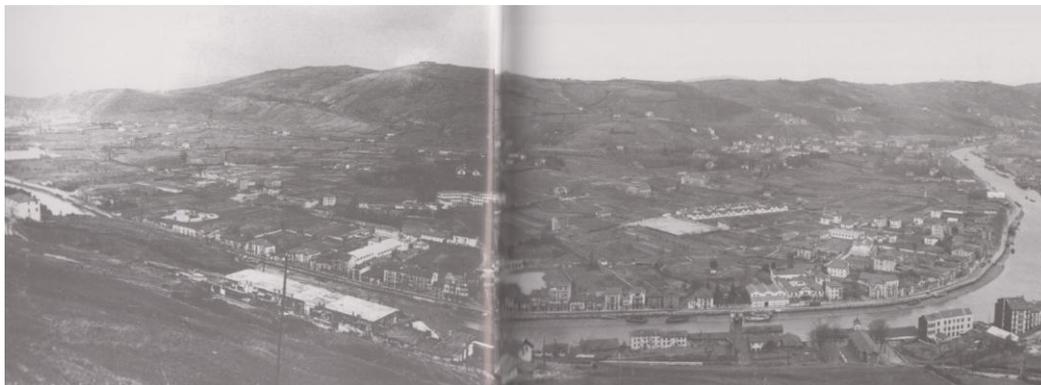
⁷ En el Concurso del Plan de Extensión de Madrid de 1929 se presentaron entre otros: Zuazo/Jansen, Cort / Stüben, etc...

⁸ En Madrid se dan antecedentes urbanísticos similares a los de Bilbao de planes de Extensión como el Plan de Extensión de Núñez Granés de 1923. La Conferencia Nacional de la Edificación de 1923, que termina solicitando al Gobierno la promulgación de la legislación urbanística para que los Ayuntamientos pudiesen desenvolverse libremente en materia de vivienda y urbanismo. XI Congreso Nacional de Arquitectos que se celebró en Madrid en 1926. El Plan de Urbanización del Extrarradio y Extensión de Madrid de 1926

⁹ El Congreso Municipalista, celebrado en abril de 1926, se presenta una Ponencia con el título: "Base para el estudio de una Ley General de Urbanización"

¹⁰ La celeridad de los trámites administrativos del concurso se debió a todo el trabajo previo de estudio de necesidades y al apoyo de la Dictadura de Primo de Rivera al Alcalde Federico Moyua. A pesar de ello el concurso tardó más de un año en publicar las bases del concurso ya que hubo retrasos con la ejecución de los planos topográficos

Ugalde y Pío López. Las bases establecían una serie de requisitos entre los que figuraba ante todo la voluntad urbanizadora del Ayuntamiento bilbaíno.



Panorámica de Deusto 1924

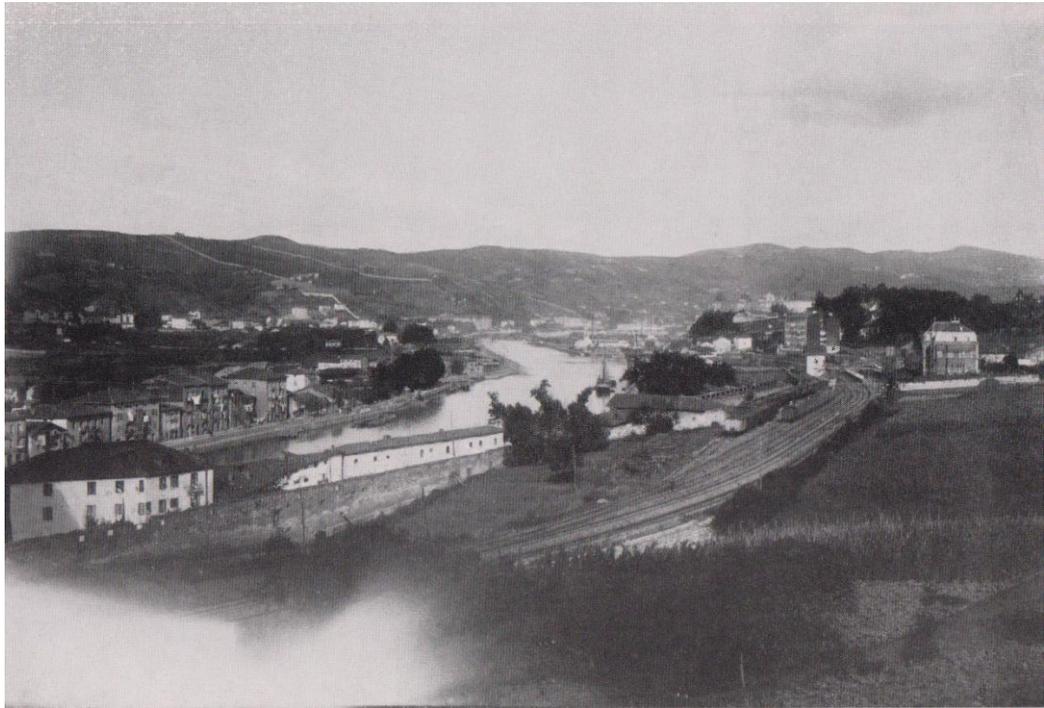
El Negociado del Ensanche establecía una presentación de trabajos sencilla y concreta con planos sin perspectivas y una memoria descriptiva clara y justificativa de la solución aportada. *“A tales planos acompañará una brevísima descripción justificativa del sistema adoptado y de la división de zonas, un bosquejo de ordenanzas de cada zona, y nota de las demás particularidades del anteproyecto. Tampoco en esto se admitirán voluminosas memorias (que a veces más bien parecen tratados de urbanización) en que los concurrentes hablan de todo lo proyectado desde Babilonia hasta Nueva York, y olvidan quizás razonar su trabajo. Y como los que han de juzgar éstos, seguramente saben todo eso y aún algo más, lo único que les interesa es la explicación y justificación escuetas de los anteproyectos, lo más breve posible pues han de leer y estudiar muchas descripciones.”*¹¹

El área de trabajo se refería a los territorios anexionados de la Vega de Deusto, la parte baja de su ladera, la falda sur de Archanda, y zonas de Begoña, aunque las bases insistían en el enlace y relación de lo nuevo con lo ya existente, modificando puntualmente el Ensanche y el Casco Viejo, creando así un Plan de conjunto. Recalcaba en trasladar las arterias de comunicación con los pueblos colindantes más allá de la jurisdicción de Bilbao.

Estas exigencias al nuevo Plan no dejaban de ser el resultado del estudio previo de Ricardo Bastida sobre Bilbao y su Conexión con los Pueblos Colindantes. Las bases, incluso preveían la extensión del anteproyecto a los municipios colindantes. *“De igual modo, el enlace y relaciones de Bilbao con los municipios próximos, justificará tal vez el llevar las arterias de circulación y tráfico más allá de la línea jurisdiccional de la I. Villa; en cuyo caso (previsto en*

¹¹ Resulta insólito el estilo coloquial de redacción de las bases del concurso que responde a una clarividencia de lo buscado en ellas y a una urgencia de resolución del problema de los nuevos territorios anexionados. *Ibidem* (Ensanche, 1925-1929) Doc. 19 bis

*el Estatuto) puede extenderse el anteproyecto a los municipios próximos, siquiera en su aspecto arterial*¹²



Deusto y la Ría desde Olaveaga, sobre 1927

En este sentido, existía una referencia explícita en las bases al Plan de Enlaces de Bilbao con los Pueblos Colindantes ya que La Comisión de Accesos de la Diputación de Vizcaya recomendaba respetar dicho proyecto que *"supone una colaboración armónica de las dos corporaciones"* para compartir gastos de gestión y ejecución. *"Casi todos los trazados que la Diputación estudia afectan a la zona de extensión de nuestra Villa; muchos quedan comprendidos por entero dentro de ella; esta red forma, además, un sistema completo de grandes arterias de circulación y tráfico, y también de ejes de urbanización, que al propio tiempo han de descongestionar el núcleo de la población actual, y dar valor a las zonas exteriores"*¹³. El Negociado del Ensanche ofrecía una base estable y concreta sobre la que trabajar el nuevo Plan de Extensión. Estaba ofreciendo no solamente las arterias principales que estaban trazadas ya por Bastida sino que tenía muy claro el criterio para su elección: Conexiones con municipios colindantes mediante el entramado circulatorio propuesto por Bastida y nexos con el Bilbao existente, uniendo orillas de la Ría gracias a los puentes nuevos, por un lado el del Ayuntamiento (Calle Buenos Aires) y por otro lado el de Deusto (Calle Elcano).

Los requisitos concretos para regular las ordenanzas eran los siguientes:

¹²¹³ *Ibidem* (Ensanche, 1925-1929) Doc. 19 bis

-Se pedía una zonificación en terrenos urbanos, agrícolas, montes, según su topografía y adaptación a zonas urbanizables. También, Bastida realizó un primer esbozo de zonificación separando suelos aptos según sus usos. Ratificando así la validez del Plan de Enlaces de Bilbao con los Pueblos Colindantes como base de dicho concurso.

-Se proponía una edificabilidad para cada zona. La edificación no excedería del 50% en las zonas más densas y con una densidad de población de 200 habitantes/hectárea, es decir, 50m²/habitante y 4m²/ habitante dedicado a zonas verdes y jardines. Habría una especialización de zonas, agrupando usos sobre todos los insalubres y molestos como el uso industrial.

-Se pedían ordenanzas que regularan manzanas con patios, alturas, alineaciones y anchuras de calles siempre mayores a 12m y de 15m de media. La altura de vivienda sería =< que la anchura de la calle. La pendiente calle estaría entre el 4% y el 6%.

Los condicionantes al proyecto eran numerosos después de todo el devenir urbanístico de Bilbao a lo largo del Siglo XX. La Comisión del Ensanche tenía claras sus posiciones en cuanto al crecimiento urbano de la Villa. La obsoleta cuadrícula del Ensanche dejaba de tener vigencia para contemplar la Ría del Nervión como futuro eje del crecimiento metropolitano y comarcal a gran escala. Las nuevas urbanizaciones debían estar unidas a la urbe central y los pueblos colindantes y bajo unos criterios de salubridad, calidad edificatoria y espacial según los incipientes modelos modernos internacionales Ingleses y franceses.

A la publicación de las bases se le adjuntaban los siguientes planos: 1 plano de estado actual a escala 1/2000; 1 plano de estado actual con los proyectos de arterias principales a escala 1/2000; 1 plano de Olaveaga con el estado actual, el proyecto de ensanche aprobado y arterias que se proponían a escala 1/2500; 1 plano de Bilbao con los pueblos próximos a escala 1/10.000. También, se adjuntaban 7 apéndices relativos a datos para el concurso: Datos históricos relativos al Ensanche de Bilbao; Topografía y clima; Datos estadísticos sobre la población de Bilbao; Circulación (número de carruajes que circulan por cada vía); Ordenanzas de construcción de Bilbao; Ordenanzas de la Anteiglesia de Begoña; Ordenanzas de construcción que rigieron en la Anteiglesia de Deusto antes de su anexión a Bilbao¹⁴. La documentación a presentar a parte de una pequeña memoria justificativa de la solución propuesta, era: un plano general a escala 1/10.000; Un plano a escala 1/2000; Un plano de Olaveaga a escala 1/2500.

Era evidente que existía una necesidad de ordenación general y global de la jurisdicción de Bilbao e incluso de su unión con los pueblos colindantes; por eso la exigencia de planos generales a diferentes escalas y detalle; pero también era cierta la necesidad de una ordenación inmediata de los territorios recién

¹⁴ Son las ordenanzas de 1922 que son similares a las de Bilbao excepto en que zonifican la Anteiglesia de Deusto en tres zonas: Urbano- fabril en la Ribera de Deusto junto a la Ría; urbano-rural en la zona media de Deusto y Zona rural en la ladera de Archanda.

anexados de Deusto que resultaban por un lado los más atractivos desde el punto de vista comercial como expansión del puerto y de los astilleros urbanos. Por otro lado, Deusto suponía un vasto territorio a colonizar por la Metrópoli bastante asequible desde el punto de vista topográfico y por tanto también económico.

Ordenar urbanísticamente Deusto era más rentable que Begoña ya que la escarpada topografía de Begoña y la dificultad de sus accesos hacían que Deusto supusiera una expansión más rápida e inmediata. El plano de Olaveaga suponía también el establecer los criterios de unión con los diferentes pueblos del eje fluvial al igual que suponía el proyectar las nuevas arterias de comunicación entre orillas y solucionar los problemas de navegabilidad interna de la Ría. La gran Vega de Deusto proporcionaría a Bilbao un territorio llano donde poder asentar viviendas necesarias para una población en crecimiento continuo.

3.1.2. El fallo del concurso

El anuncio del Concurso se publicó en numerosos periódicos de la época a nivel nacional¹⁵. El 30 de septiembre de 1926 se presentaron los anteproyectos al Concurso y un mes más tarde, para finales de octubre de 1926, tenía que estar resuelto el concurso de ideas. El 3 de septiembre de 1926 se nombró al jurado calificador de los proyectos que lo formaron las siguientes personas: Como presidente de jurado el Alcalde Federico Moyua y como vocales con voto Antón Barandiarán (Teniente Alcalde y arquitecto), Fidel Menjón (Ingeniero jefe del servicio de aguas), Ricardo Bastida (Arquitecto jefe de construcciones civiles), Marcelino Odriozola (Arquitecto jefe de Ensanche), José Luís Escario (Ingeniero jefe de pavimentación y saneamiento), Manuel M^a Smith (miembro de la Asociación de Arquitectos de Vizcaya), José Orbegozo (Ingeniero de caminos), Manuel Chalbaud (vocal de la Comisión Provincial de Accesos), Juan Ulpiano Migoya (letrado municipal), Luís Basterra (Arquitecto y miembro de la Cámara de la Propiedad) y José Baquero (Subjefe de la Dirección Municipal de Topografía).

Al Concurso se presentaron catorce proyectos: Otto Bunz y F. García Mercadal; Francisco Durán; J. Stübben; Francisco Wais; Seguro y Agüero; Joaquín Eguiluz; Emiliano Amann; César Cort; Federico Ugalde; Basilio Izquierdo; M. Antonio Setién; Fernando M. Rosalea; Manuel Uribe-Echevarria; Mayol.

El fallo del jurado fue el siguiente: *“El trabajo más completo y estudiado de cuantos se presentaron al concurso, es el del Señor Stübben; sin llegar a ser aceptable en todos sus detalles, y a pesar de la escasa anchura que asigna a*

¹⁵ El anuncio del concurso se publicitó ampliamente en los siguientes diarios: Día Gráfico, El Noticiero Sevillano, Diario de Cádiz, Herald de Aragón, Las provincias, El Cantábrico, El Diario de Burgos, La Voz de Galicia, Diario de Navarra, El Pueblo Vasco, El Norte de Castilla y El Comercio.

*ciertas arterias de tráfico, es, sin duda alguna, el que ofrece más soluciones y mejor resueltas, para los múltiples problemas pendientes.*¹⁶

Después de él a cierta distancia, pero al propio tiempo separado de los demás, está el anteproyecto de los señores Segurola y Agüero. Falta en él la solución de conjunto, tan bien sentida en el anterior; pero es un estudio bastante acabado y con numerosos aciertos en determinadas zonas.

Vienen luego varios trabajos de menor interés que los ya citados, pero muy dignos de tener en cuenta, por presentar ideas fragmentarias admisibles, que el ayuntamiento debe conocer, y quizás pueda utilizar en parte. Son estos los de los Señores Amann, Ugalde, Cort, Setián, Rosales, Wais y Durán.

Finalmente, los anteproyectos números 1, 8, 10, 13 y 14, muy estimables desde diversos puntos de vista, no ofrecen sin embargo en éste caso la utilidad que pueden presentar los anteriores.

En vista de lo expuesto el jurado, unánimemente, concede los siguientes premios:

1er Premio.- 12.000 ptas al anteproyecto nº 3 del Dr. J. Stübben de Munster West, Alemania.

2º Premio.- 9.000 ptas al anteproyecto nº5 de los Sres. Segurola y Agüero

Premios de 3.000 ptas a cada anteproyecto nº 2,4, y 11, cuyos autores son respectivamente, los Sres. Durán, Wais y Setián.

Además se concedieron premios de 3.000 ptas cada uno de los anteproyectos nº 6,7,9 y 12, suscritos respectivamente por los Sres. Cort, Amann, Ugalde y Rosales; si bien en este punto concreto no hubo unanimidad, ya que el vocal jurado Sr. Basterra salvó su voto, por estimar que estos cuatro trabajos merecían una mayor distinción"¹⁷

Al final del fallo, el jurado hacía una anotación refiriéndose a la conveniencia de participación y colaboración conjunta de las diferentes instituciones públicas afectadas, Municipio, Diputación, Junta de Obras del Puerto, Ferrocarriles, etc... "A fin de que, lo que ahora se proyecte, resuelva armónicamente todos los problemas que Bilbao tiene planteados, y aún haga posible solucionar también los presumibles para un mañana próximo".

¹⁶ En el fallo del jurado tuvo gran peso la opinión de Ricardo Bastida ya que posteriormente en su conferencia de "Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao" de 1934 afirmaba lo siguiente " Yo recuerdo que cuando Bilbao proyectó su ensanche, trajo por indicación mía a uno de los más famosos urbanistas, al doctor Stübben, autor de muchos proyectos de urbanización, y al ver nuestro problema se quedó asombrado y dijo:< Yo he hecho no sé cuántos cientos de proyectos de ensanche, pero no he visto uno tan difícil como éste>"

¹⁷ Acta Nº 4 del concurso de Anteproyectos dentro del expediente 1-48-189. Comisión de Ensanche. (1925-1929). *Formación de un Plan general de Ensanche de la Villa. Comprende el territorio anexionado por R.D. el 29 de Octubre de 1924. Comprende los Ensanches de Begoña, Deusto y parte de Erandio.* Bilbao: Exmo Ayuntamiento de Bilbao.(Archivo Ayuntamiento de Bilbao). Pág 98

3.2. Anteproyecto del Plan de Extensión de Otto Bunz y García Mercadal



1926 Bunz y Mercadal Concurso para el Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao

El Anteproyecto presentado al Concurso del Plan de Extensión de Bilbao en septiembre de 1926 por parte de Otto Bunz y García Mercadal, es el único proyecto del que se tiene constancia en los archivos. Tras el Concurso, los proyectos que habían resultado premiados pasaban a formar parte de la propiedad municipal. La Comisión del Ensanche había formado la Dirección Topográfica del Excmo.

Ayuntamiento de Bilbao para que redactara un nuevo Plan de Extensión de Bilbao con los nuevos territorios anexionados, adoptando las ideas que más convenían, tomadas del concurso de ideas, para realizar un Plan completo e íntegro de la totalidad de la jurisdicción vigente.

Así, la Oficina de la Dirección Topográfica con Marcelino Odriozola al frente, hizo suyo tanto el proyecto ganador de Stübben como el resto de proyectos premiados de Segurola y Agüero; Durán; Wais; Setién; Cort; Amann; Ugalde; Rosales. Y el resultado del proyecto debió de ser una suma de lo más interesante de propuestas realizadas.

El Plan acabó sufriendo retrasos porque no solamente se debía adaptar a las propuestas del Concurso más interesantes sino que además tuvo que adaptarse al que realizó la Junta de Obras del Puerto consistente en la elaboración de un canal portuario para dicha zona.

El resto de proyectos participantes podían ser devueltos a sus creadores. El anteproyecto de Otto Bunz y García Mercadal, al ser la única propuesta conservada cabe pensar que sus proyectistas no reclamaron su devolución y quedó constancia en los archivos municipales. La propuesta de Otto Bunz y García Mercadal consistía en un plano a escala 1/2500 y una memoria descriptiva a modo de ordenanzas reguladoras.

Su propuesta se basaba en los criterios de la vanguardia arquitectónica europea de la cual tanto Otto Bunz como García Mercadal eran férreos militantes, así como de las premisas del Movimiento Moderno. El resultado de esta ideología e implicación en el Racionalismo Europeo se tradujo en un Plan con similitudes a los proyectos de Oud, con sus bloques abiertos, y Berlage, cohabitando los trazados radio-concéntricos junto con el rigor ortogonal, viales, parques y equipamientos sociales. Los postulados de los CIAM sobre el estilo internacional estaban presentes apostando por la zonificación (habitar, circular, trabajar y recrear), por barrios urbanos saludables e higiénicos y adaptados a la topografía, densidades razonables, viviendas en altura, y disposición de las mismas fuera de las vías de circulación.

Los cuatro puntos sobre los que se debía basar un nuevo Plan de Extensión eran: Economía, tráfico, higiene y arquitectura¹⁸, que correspondían a las tesis seguidas desde el Movimiento Moderno dentro de la influencia internacional de la que estaban inmersos. Además el Anteproyecto de Otto Bunz y García Mercadal tuvo en cuenta otros aspectos más particulares dentro del ámbito del proyecto mismo como fueron: El curso de la Ría y la altura de su cauce, las calles del Casco Viejo, los ferrocarriles, los vientos dominantes, ordenanzas, industrias, superficies verdes y la ciudad existente.

La crítica al desarrollo urbano decimonónico realizado hasta el momento en la Villa de Bilbao se tradujo en la relación de errores a evitar en la nueva extensión de la misma como: demasiado número de calles, la excesiva anchura de calles secundarias que llevaba a un gran coste de las calles y sus conducciones. Como consecuencia de ello las manzanas resultaban pequeñas, sin superficies verdes y con geometrías irregulares con ángulos agudos difíciles de edificar. Tampoco las ordenanzas eran claras y sin fundamento no facilitaban la armonía de la Villa. En cuanto a la red viaria, la existencia de un laberinto de vías secundarias y calles diagonales que atravesaban a la red principal hacía que el tráfico resultara desordenado y peligroso en los numerosos cruces existentes.

Su propuesta establecía un número reducido de calles junto con calles secundarias estrechas para evitar el tráfico. El trazado de las calles era paralelo pero distorsionándose para adaptarse a la geografía del entorno y a su vez para confluir en nodos concretos diferenciados e interrelacionados con diferentes vías de comunicación como eran Deusto por un lado, la plaza elíptica por otro, el hospital de Basurto y el Casco Viejo, y todos ellos relacionados entre sí mediante puentes y vías. Este nuevo tipo de trazado generaba "*manzanas largas con ángulos rectos y tranquilas calles de vivienda*"¹⁹ además por consiguiente, el ahorro debido el descenso de calles a urbanizar.

Se preveía una zonificación y unas ordenanzas claras para el emplazamiento de unas viviendas económicas alegres y claras con abundantes superficies

¹⁸ Bunz, O., & García Mercadal, F. (1926). *Memoria del Plan de Extensión*. Madrid-Charlotemburgo.

¹⁹ Op.Cit.(Bunz & García Mercadal, 1926)

verdes. La zonificación preveía no solamente zonas verdes sino que también equipamiento dotacional, industrial, y residencial desde las construcciones aisladas hasta los bloques en altura (como premisa de los CIAM). Se anticipaban 7 tipos de vías diferentes desde los paseos, según la densidad del tráfico, vías que daban la entrada de vivienda pero con antejardín y avenidas peatonales.

La higiene formaba parte importante de la propuesta, estableciéndose un nuevo sistema de saneamiento. Las manzanas se construían con patio para permitir la entrada de luz y aire a las viviendas y así proporcionar una mejor salubridad, evitando viviendas oscuras. Las zonas verdes se unían directamente con las viviendas previendo calles con arbolados y antejardines, separando así el tráfico de las viviendas. Los parques, los paseos, los antejardines y las zonas de juegos pasan de 30.000m² a 700.000 m². Como característica principal en esta propuesta eran los trazados curvos para poner en valor los puntos de vista urbanos sin que ello supusiera una dificultad para el tráfico. Con este trazado se creaban manzanas especiales donde poder establecer los edificios singulares evitando así arquitecturas antiestéticas e insalubres.

En las bases del concurso existía una referencia explícita al Plan de Enlaces de Bilbao con los Pueblos Colindantes de Ricardo Bastida y se recomendaba respetar este proyecto de La Comisión de Accesos de la Diputación de Vizcaya. La propuesta de Otto Bunz y García Mercadal difería en criterios sustanciales con el Plan de Bastida a pesar de que debía ser la base de las propuestas. Las uniones de vías con el resto de pueblos que formaban la comarca debían conservarse al igual que las comunicaciones internas y puentes, ya que tanto la Diputación de Vizcaya como el propio Ayuntamiento lo daban por buenos.

La propuesta de Bunz y García Mercadal evitaba no solamente el estudio de la antigua Anteiglesia de Begoña sino que obviaba la relación de conexión viaria con la Villa. Las conexiones ferroviarias variaban sustancialmente al modificarse la Estación del Norte y desaparecer para proponer apeaderos. En la propuesta de Bastida jugaba un papel primordial los enlaces ferroviarios y en particular el rol centralizador de unión de diferentes anchos de vías de la estación del Norte. Por otro lado se conservaban uniones previstas en el Plan de Bastida como el Puente de Deusto, el de La Salve, el Puente de Olaveaga entre Basurto y Deusto e incluso se intuían ciertos ejes marcados por Bastida desde la Universidad de Deusto y desde el Puente de Olaveaga.

A parte de las conexiones, lo que difería del Plan de Enlaces era la zonificación y las concentraciones de la intervención edificatoria que se concentraban en Basurto y Deusto. Se creaban ámbitos urbanos como núcleos interrelacionados mediante vías de unión pero sin una gran cohesión entre ellos. Se separaba el Ensanche de las instalaciones portuarias al borde de la Ría, mediante un parque formándose una barrera insalvable para acceder a la misma. La única fachada fluvial de la Villa de daba en Deusto. Inflexionaba las calles del Ensanche para redireccionarlas al Hospital de Basurto que se convertía en uno de los centros de las unidades creadas y cerrando espacialmente el Ensanche.

El proyecto incluía también modificaciones en el Casco Viejo a nivel de circunvalación de tráfico de elementos singulares como la Catedral e incorporación de vías que descongestionaban la circulación entre puentes.

3.2.1. Deusto de Otto Bunz y García Mercadal

La gran modificación de esta propuesta de Plan de Extensión se realizó en Deusto que aparecía como una clara unidad urbana autónoma.

El núcleo de dicha unidad edificatoria era una gran zona verde o parque en Sarrico debido a la unión de las dos arterias principales de unión con la Villa. Las Vías de conexión con Bilbao eran, por un lado, el Puente de Deusto que unía el Ensanche (Abando) con la Universidad Comercial y por otro lado, el Puente de Olaveaga que unía el Hospital de Basurto y la Ribera de Deusto²⁰. A partir de los dos puentes de unión con Bilbao surgían dos arterias principales de anchura considerable que correspondían por un lado a la actual calle Lehendakari Agirre y otra en perpendicular a ésta.

A lo largo de toda la Vega de Deusto se extendía un trazado de calles paralelas que tomaban su fisonomía al intentar adaptarse a la geometría de la Ría y cuyo resultado eran calles curvas que permitían ofrecer al peatón puntos de vista urbanos diferentes a los estáticos recorridos ortogonales del Ensanche tradicional. Las arterias de este ensanche eran de diferente anchura para adaptarse al tráfico y a los viandantes, generando incluso zonas ajardinadas a lo largo de las vías que separaban las viviendas del tráfico.

El resultado de esta trama orgánica eran pocas calles con manzanas edificatorias largas de bloques aislados con ángulos rectos. Las manzanas tendrían grandes patios que permitían la introducción de aire y luz al interior de viviendas higiénicas y salubres, para ello las viviendas no se desarrollaban con grandes fondos y no mucha altura.

La Ribera de Deusto se constituyó como única fachada fluvial a la Ría y debido a las dimensiones, geometría y zonificación de las manzanas era posible que estas fueran de uso industrial tal y como se preveían en las antiguas Ordenanzas Municipales de la Anteiglesia de Deusto.²¹ Todavía no había ningún atisbo del futuro Canal de Deusto que se introducirá posteriormente por requerimiento de la Junta de Obras del Puerto. Las conexiones de La Vega de Deusto con Zorroza tal y como lo había previsto Bastida en su Plan de Enlaces desaparecían, al igual que la arteria de conexión con Las Arenas, es decir no preveía la unión comarcal a gran escala prevista.

²⁰ Esta arteria de conexión con Bilbao acarrea la dificultad de la diferencia de cotas entre ambos márgenes ya que Basurto se situaba a mayor cota que la Vega de Deusto.

²¹ Ordenanzas Municipales de la Anteiglesia de Deusto de 1922. Archivo Histórico Foral de Bizkaia. Sección Municipal. Fondo archivo Municipal de Deusto. Expediente Deusto 0103/122

La propuesta en sí misma tenía el valor que aportaba no solamente la solución prevista según los postulados del Movimiento Moderno sino que la calidad de los autores y su implicación en el desarrollo de un Estilo Internacional. Todo ello hacía que, a pesar de las carencias a nivel comarcal o metropolitano, la propuesta adquiría una importancia relevante como nueva experiencia dentro de la disciplina urbanística a nivel internacional.

3.3. Plan de Extensión de 1927. La aprobación inicial.

Una vez resuelto el concurso de ideas, la Dirección Municipal de Ensanche y Topografía se puso manos a la obra para redactar el Plan de Extensión de la Villa ya que por Decreto de Alcaldía se establecía la fecha de aprobación del proyecto el día 31 de marzo de 1927, es decir, se disponía únicamente de 3 meses para la redacción de un proyecto que fuera el compendio de las mejores ideas y soluciones del Concurso. Así mismo, se establecía una Comisión Técnica asesora que resolviera las dudas que pudieran surgir. Esta Comisión estaba formada por: el Alcalde Federico Moyua, Antonio Barandiaran, Fidel Menjón, Ricardo Bastida, Marcelino Odriozola, José Baquero y Juan Ulpiano Migoya.

El 14 de junio de 1927 se aprobó inicialmente el Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao. En el decreto de aprobación inicial exigía por parte de la Comisión del Ensanche una serie de preceptos y propuestas que la Dirección Municipal de Ensanche y Topografía debía estudiar. Los más urgentes eran los diez Planes Parciales enumerados en la memoria del Proyecto de Extensión.

El Proyecto de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao era realmente el Proyecto de Extensión de Deusto y Begoña ya que el resto de periferia urbana de Bilbao quedaba sin estudiar por eso la Comisión del Ensanche solicitó los diez Planes Parciales para completar la extensión de Bilbao.

- 1º Alineaciones y rasantes de la calle de Iturribide y de la calle zaguera por donde circula el tranvía de Begoña.*
- 2º Alineaciones y rasantes de la Plaza de los Auxiliares.*
- 3º Alineaciones y rasantes de la Plaza de La Encarnación.*
- 4º Alineaciones y rasantes de Urazurrutia.*
- 5º Alineaciones y rasantes de la prolongación de la calle Las Cortes.*
- 6º Alineaciones y rasantes del camino de La Peña hasta el límite jurisdiccional.*
- 7º Ensanche del muelle de La Ribera.*
- 8º Prolongación de la calle Elcano.*
- 9º Arteria de Basurto a Arrigorriaga*
- 10º Unión de la terminación de la Gran Alameda con el camino de Zamacola."*²²

²² Informe de aprobación inicial del 14 de junio de 1927, del Proyecto de Extensión urbana de la Villa de Bilbao dentro del expediente 1-48-189. Comisión de Ensanche. (1925-1929). *Formación de un Plan general de Ensanche de la Villa. Comprende el territorio anexionado por R.D. el 29 de octubre de 1924. Comprende los Ensanches de Begoña, Deusto y parte de Erandio.* Bilbao: Exmo Ayuntamiento de Bilbao.(Archivo Ayuntamiento de Bilbao). Pág 157



1927. Marcelino Odriozola, José Baquero. Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao. Plano General

Los extremos con más urgencia eran el noveno y el décimo ya que suponían la verdadera unión de la Villa no solamente con su Área Metropolitana sino que también eran el nexo del centro de Bilbao con los barrios del extrarradio que iban a desarrollarse como Recaldeberri, Torreurizar, Iralabarri, Larrasquitu, La Peña. Se estaban estableciendo las bases de arterias de comunicación con la periferia todavía sin construir. También se establecía una clara zonificación en las Ordenanzas Municipales.

En la zona A se establecía una zona mixta industrial y residencial con construcciones fabriles que no fueran peligrosas e insalubres y viviendas con altura hasta 18 metros.

En la zona B se ubicaban viviendas de 15 metros de alto en calles de más de 15 metros de anchura y de 12 metros de alto en menos de 15 metros de ancho. La zona C establecía bloques de 11 metros de alto con distancias de 3 metros a la lineación de la calle y 4 metros a la propiedad contigua. La zona D exigía edificaciones de 8 metros con un retiro a las alineaciones de la calle de 6 metros al eje y 4 metros a edificio contiguo. La zona E establecía viviendas unifamiliares de planta baja y un piso y 10 metros a linderos.

Arterias circulatorias

El Proyecto suponía un estudio para las zonas recién anexionadas de Deusto, Begoña y parte de Erandio. No era un Plan de Extensión urbana de la totalidad de los territorios de la Villa de Bilbao ya que zonas que iban a ser desarrolladas como Recaldeberri, Torreurizar, Iralabarri, Larrasquitu, La Peña no eran objeto de dicho proyecto.

El Proyecto redactado por la Dirección Municipal de Ensanche y Topografía fue un compendio de las mejores ideas del Concurso del Plan de Extensión Urbana

de la Villa de Bilbao. La realidad es que no se sabe, a ciencia cierta, qué soluciones correspondían a cada concursante o cuál fue el proyecto más interpretado. Se supone que el proyecto aprobado definitivamente en 1929 fue muy similar al segundo ganador Segurola y Agüero. Segurola firmará la propuesta definitiva de 1929 junto con Odriozola y Baquero.

A parte de las antiguas Anteiglesias anexionadas, lo que sí había era un auténtico espíritu de querer establecer las arterias principales que sirvieran de nexo con los pueblos colindantes, tal y como lo había previsto en 1923 Bastida y la Comisión de Enlaces en 1925. Se establecían así diferentes tipos de vías, dando un sentido comarcal al proyecto.

Por un lado, las grandes arterias de comunicación con el exterior del municipio quedaban definidas. La arteria de Basurto a Arrigorriaga, se preveía una propuesta que se proyectó a puntos en el plano y que correspondía a la actual variante Sur de Bilbao. Incluso se preveía la entrada de dicha arteria al corazón de la Villa por Basurto tal y como sucedió posteriormente. En ese mismo nexo de entrada a Bilbao por Basurto se intuía una unión necesaria del antiguo camino de Zamácola con la Villa por la actual Alameda de Sabino Arana.

En la Margen Derecha la arteria de comunicación era la establecida por la Diputación hacia Las Arenas por el Fuerte Banderas (la actual Avanzada) y por la Alameda que discurría a lo largo del trazado del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas por su paso por Deusto hasta Elorrieta. Esta vía se intuía ya como de unión comarcal al proyectarse el puente sobre la Ría de Asúa una vez que se superaba el Monte Cabras por un túnel. Desde Botica Vieja hasta Elorrieta y a lo largo de la Ribera se establecía un vial que daba servicio a todo tráfico de mercancías e industrial de la zona.

Este nuevo Ensanche de Deusto estaba comunicado a su vez con la Margen Izquierda y a su vez con El Abra, por dos puentes sobre la Ría. El primer puente en Zorroza era el que unía más directamente las mercancías de Deusto con el Puerto Exterior. Se situaba estratégicamente donde la navegabilidad comenzaba a dificultar el paso de naves y donde la comunicación con el Puerto podía ser ya necesaria.²³

El siguiente puente unía Basurto con Deusto por Olaveaga. El Puente de Olaveaga poseía la dificultad de la diferencia de cotas entre ambos márgenes de la Ría pero era un puente que se había considerado en multitud de las propuestas que se habían realizado para la zona ya que era un eje prioritario de comunicación entre el Ensanche y El Abra y se consideraba como "Arteria de Deusto a Olaveaga".

El tercer nuevo puente que unía el Ensanche y la nueva zona de Deusto era la prolongación de la calle Elcano que atravesaba la Vega de Abando para llegar a la Universidad Comercial. Este Puente de Deusto se proyectaba

²³ El Puente de Zorroza ya se previó en el Plan de Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes de Ricardo Bastida de 1923.

ligeramente desviado al actual aunque la Comisión de Ensanche proponía su actual situación como secuencia de la calle Elcano. Este puente era la salida natural del Ensanche a los pueblos colindantes de la Margen Derecha por la Avenida del ferrocarril de Bilbao a Las Arenas.

Otra arteria importante suponía la entrada a Bilbao desde Begoña por la calle El Cristo²⁴ y el nuevo puente de la calle Buenos Aires.

A parte de estas arterias principales se daban otros tipos de vías y arterias circulatorias secundarias que unían entre sí núcleos dentro del mismo Bilbao. Se proyectó el Puente de La Salve para su unión con Uríbarri. Se previó la unión del Casco Viejo con Begoña desde San Antón por Zabalbide. Se bosquejaba una unión de Bilbao La Vieja con Bolueta a lo largo de la ribera izquierda de La Peña para lo que se precisaba un nuevo puente. El Puente Achuri que unía la Mina de San Luís con Ollerías.

Hacia el Noroeste, se preveían vías de comunicación rápidas que movieran abundantes mercancías hacia El Abra. El crecimiento industrial y comercial estaba zonificándose a lo largo de la Ría pero hacia la desembocadura de ésta. Mientras el desarrollo residencial que necesitaba vías más contenidas con menos capacidad y más humanizadas con zonas verdes y de expansión se preveían aguas arriba en la zona Sureste.

Existía una intención de Ordenación Territorial pensando a gran escala, no únicamente asentamientos sino flujos de mercancías, demografía, y otros factores que condicionaban considerablemente el territorio.

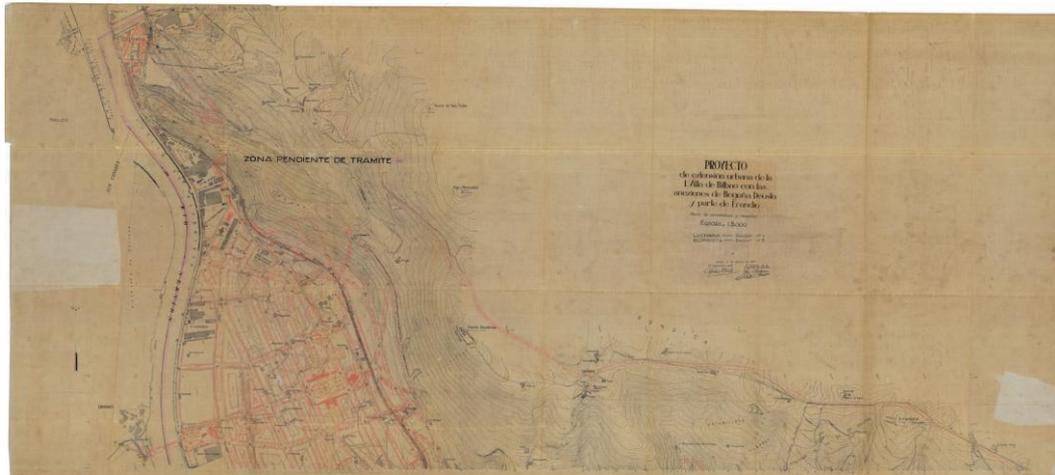
El Proyecto, en cuanto a vías de comunicación se refiere, era un excelente compendio no solamente del trabajo realizado por la Comisión de Enlaces y por el Plan de Enlaces con los Pueblos Colindantes de Ricardo Bastida sino que recogía el espíritu comarcal, buscando el equilibrio entre una emergente Metrópoli y su Área de influencia limítrofe.

Establecía los lazos de unión física que requería una Comarca para constituir las sinergias necesarias entre la urbe y su periferia. Las anteiglesias quedaron perfectamente unidas al Ensanche y Casco Viejo como centro neurálgico de la Villa, generando un entramado metropolitano tal y como se preveía desde 1923.

3.3.1. Solución para Deusto

El proyecto de Expansión Urbana de la Villa de Bilbao de 1927, únicamente contempló el estudio de las dos Anteiglesias anexionadas de Deusto y Begoña y así se señaló en el plano general a escala 1/10.000 de la Ría del Nervión donde se indicaba en rojo las intervenciones realizadas.

²⁴ La entrada a Bilbao por la calle El Cristo formaba parte de un estudio concreto de la Comisión de Enlaces de 1925.



1927. Marcelino Odriozola, José Baquero. Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao. Sector Elorrieta en Deusto

La trama edificatoria fue sustancialmente diferente en Deusto y Begoña. Por un lado en Begoña se proponían una trama orgánica de calles y manzanas que se adaptaban a la irregular topografía de las laderas de Archanda donde se situaban desarrollos urbanos residenciales de viviendas unifamiliares de baja densidad, rodeados de huertas o jardín ya que dicha ladera de Archanda poseía una excelente orientación y la facilidad de acceso a la Villa por los nuevos accesos estaba garantizada.

Deusto se planteaba divergente al planteamiento en Begoña. La topografía llana de la Vega de Deusto permitía un asentamiento como extensión del Ensanche original pero con planteamientos de trama diferentes. Deusto poseía unas inmejorables condiciones topográficas y de situación respecto al centro de la ciudad, para una correcta urbanización, donde el tipo de ciudad mixta entre lo industrial, comercial y residencial podía generar soluciones adecuadas a las necesidades del desarrollo urbano de Bilbao. En contra posición, Begoña poseía las características adecuadas para albergar los numerosos empleados que el desarrollo de la urbe bilbaína necesitaba para su extensión residencial.

Una vez establecidas las arterias principales y secundarias de comunicación de Bilbao con los pueblos periféricos y de los diferentes núcleos del extrarradio, solamente quedaba la necesidad de completar la edificación en la Vega de Deusto. Se estableció así una trama de manzanas mixtas. Es decir, a lo largo de La Ribera se ubicaban los usos comerciales e industriales no molestos ni insalubres que daban fachada urbana a la Ría. Tradicionalmente se había desarrollado esta fachada urbana de asentamientos artesanales que daban servicio al comercio e industria naval existente. A pesar de ello existía una vía de comunicación ribereña que daba servicio a todo el desarrollo industrial que ya no solamente se trataba del sector naval sino que diferentes industrias como la alimentaria (conservera, galletera, etc...) tomaban las riendas de un convulso principio de siglo.



1927. Marcelino Odriozola, José Baquero. Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao. Sector Olaveaga en Deusto

En Deusto el trazado orgánico era mucho más contenido que las laderas de Archanda pero las vías principales se adaptaban a la Vega que formaba la Ría por su paso por Deusto. Las calles curvas que se generaban paralelamente al trazado de la Ría y conformaban una secuencia de arterias principales con una sección considerable para un tránsito semi-rápido a lo largo del eje longitudinal de la Ría.

Estas arterias eran atravesadas radialmente por vías secundarias que daban servicio al distrito y unían La Ribera con la parte alta del Barrio. Las vías secundarias radiales tenían su centro según el radio de giro de la curva que generaba la Ría en su desarrollo, es decir no eran concéntricas sino con centros diversos lo que generaba una geometría diversa y variada de manzanas irregulares. En el cruce de la arteria que unía el Puente de Deusto hacia Sarrico y la arteria hacia Las Arenas se creaba una gran zona verde que actuaba a modo de pulmón interno del barrio que se establecía como núcleo de distrito²⁵. En la intersección entre vías se daban varias plazas distribuidoras a modo de parques o jardines

El resultado de este complejo entramado de calles eran manzanas compactas e irregulares de unas dimensiones considerables y con un gran aprovechamiento a pesar de los grandes patios interiores de las manzanas y de los antejardines de las calles de gran tránsito. La gran barrera edificatoria industrial ribereña carecía de los patios interiores de manzana ya que no eran necesarios. Sin embargo, el resto de manzanas residenciales disponía de ellos para aportar luminosidad, salubridad y mejoraban la calidad de habitabilidad de sus espacios interiores.

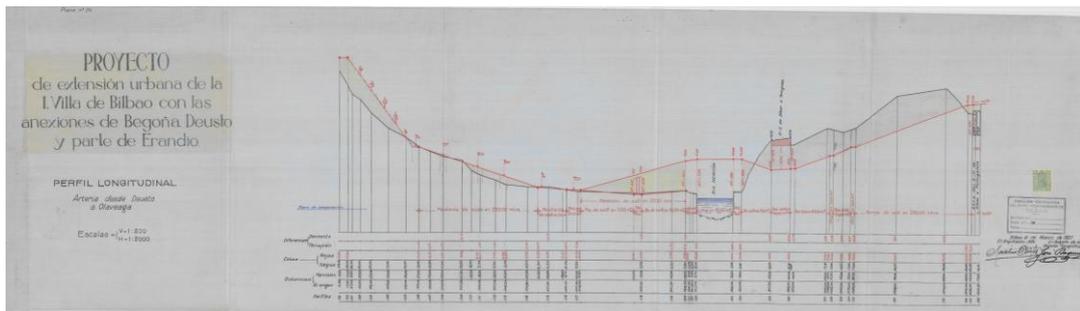
²⁵ A esta zona verde el plano del Proyecto de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao de 1927, le denomina como "parque urbano".

Las ordenanzas pensadas para un aprovechamiento del suelo en relación con el aumento demográfico permitían una altura de edificios considerable aunque no abusiva²⁶.

A parte de las arterias de comunicación y de la trama urbana existían 2 elementos que debían ser mencionados en esta propuesta.

-El primero suponía la ausencia, al menos momentánea, de ninguna propuesta en referencia al Canal de Deusto. En 1927 el Ayuntamiento de Bilbao no preveía ninguna actuación tan agresiva en torno a la Ría y a su cauce. Cabía esperar que dado que no se recogió en la propuesta al Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao de 1927, tampoco hubo ninguna propuesta en este sentido en el concurso de ideas fruto del planteamiento del proyecto del Plan de Extensión.

Es decir, ningún concursante propuso dicha actuación, sino, la Dirección de Topografía la hubiera reflejado en su propuesta como balance y suma de ideas del concurso. Fue posteriormente cuando la Junta de Obras del Puerto introdujo la propuesta del Canal de Deusto como solución a los problemas de navegabilidad derivados de la dificultad de acceso por la curva de Elorrieta, mejorando así un aumento del tráfico marítimo y facilitando el comercio.



1927. Marcelino Odrizola, José Baquero. Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao. Perfil de la arteria de Deusto a Olaveaga

-El segundo fue la trascendental comunicación transversal a través de la Ría en diferentes puntos. El Puente de Deusto, el Puente de Olaveaga y el Puente de Zorroza, completaban la comunicación longitudinal de la Ría como eje de intercambio económico.

La ansiada salida de Bilbao hacia El Abra estaba garantizada gracias a las arterias de Bilbao hacia Las Arenas por la Margen Derecha y de Bilbao hacia Portugalete por la Margen Izquierda, pero el enlace de la Margen Izquierda

²⁶ Las ordenanzas propuestas permitían: En la zona A se establecía una zona mixta industrial y residencial con construcciones fabriles que no fueran peligrosas e insalubres y viviendas con altura hasta 18 metros, como en la Ribera. En la zona B se ubicaban viviendas de 15 metros de alto en calles de más de 15 metros de anchura y de 12 metros de alto en menos de 15 metros de ancho. La zona C establece bloques de 11 metros de alto con distancias de 3 metros a la alineación de la calle y 4 metros a la propiedad contigua. La zona D exigía edificaciones de 8 metros con un retiro a las alineaciones de la calle de 6 metros al eje y 4 metros a edificio contiguo.

minera hacia la comercial Margen Derecha de la Vega de Deusto resultaba truncada por la inexistencia de un vínculo físico de unión.

En el Plan de Extensión de la Villa de Bilbao de 1927 existía una propuesta concreta de unión de las diferentes márgenes en puntos específicos.

La propuesta de Unión del Ensanche tradicional de Alzola, Hoffmeyer y Achúcarro por medio de un puente en la prolongación de la calle Elcano hacia la Universidad Comercial de Deusto parecía la evidente expansión de Abando hacia Deusto. La inexistencia de uniones a través de la Ría desde El Arenal implicaba una falta de posibilidad de desarrollo urbano en la Margen Derecha (Deusto) que además se incrementaba con la incertidumbre de una posibilidad real de ejecución urbana debido a lo escarpado de la topografía de la ladera sur de Archanda.

El Puente de Olaveaga suponía una comunicación directa desde la arteria izquierda de la Ría hacia la derecha sin acometer la entrada al centro urbano sino circunvalando el área residencial del Ensanche. Por otro lado se favorecía el intercambio de mercancías con el área comercial e industrial de La Ribera y su salida inmediata fuera del área estrictamente metropolitana. El inconveniente de este puente resultaba ser la diferencia de cotas entre ambas orillas de la Ría que perjudicaba sustancialmente su ejecución.

El tercer puente de unión entre orillas era el Puente de Zorroza que facilitaba la salida de mercancías desde la zona Norte de la Vega de Deusto, en la llamada Zorrotzaurre. El acceso en Zorroza de los cargaderos de mineros, exigía la existencia de un tráfico naval para su traslado que necesitaba a su vez de un apoyo de tráfico rodado proporcionado por dichos accesos transversales.

La desembocadura de los puentes en Deusto permitía la formación de parques o zonas verdes, a modo de foyers de acceso o recogida del tráfico existente. Estos parques distribuían el tránsito hacia el entramado de arterias principales de Deusto o a lo largo de la arteria de Deusto a Olaveaga.

3.4. El Plan definitivo de 1929

Tras la aprobación inicial del proyecto presentado a la Comisión del Ensanche en marzo de 1927, hubo un periodo de alegación en el que se presentaron 58 reclamaciones. De las cuales, el escrito que tuvo una repercusión más destacada y que fue el resorte generador del cambio más sustancial del planeamiento, fue el escrito presentado por la Junta de Obras del Puerto. La Comisión del Ensanche el 6 de agosto de 1927 acuerda "*...acoplar al plano de la zona de Deusto el proyecto de nuevo cauce que ha de formular la Junta de Obras del Puerto y cuyo trazado ha sido presentado durante el plazo de exposición del expediente*"²⁷.

²⁷ Op.Cit. (Ensanche, 1925-1929) Pág. 175

3.4.1. Primeras tentativas del Canal de Deusto

La primera reseña de la que se tiene constancia del Canal de Deusto data de la Memoria Anual de 1926, de la Junta de Obras del Puerto. Aunque anteriormente ya se preveía en la Memoria Anual de 1918 un Plan de Obras Nuevas que sirviera de base a los proyectos que pretendía llevar a cabo el Ministro de Fomento Francisco Cambó.

Se recogió una síntesis de los proyectos de Churruca y Gorbeña y en noviembre de 1918 se remitió el "Plan de Obras Nuevas", en el que ya en su punto N° 7 hacía referencia al recalce y ensanche de la zona de servicio del Muelle de Deusto con un importe previsto de 2.110.000 pesetas.²⁸

En la Memoria Anual de 1926, al tratar del Canal de Deusto todavía lo denominaba como "Recalce de un muelle en Deusto" y se daba cuenta de las dificultades técnicas de los ensayos realizados a la cimentación del muelle de Deusto donde había que descender 20 metros para poder asentar una cimentación aceptable y "*a la naturaleza fangosa, casi líquida, de las capas inferiores, que hace que toda la Ribera de Deusto realmente flote como sobre una nata o capa espesa*"²⁹ y la estrechez de la franja entre la línea de agua y las edificaciones.

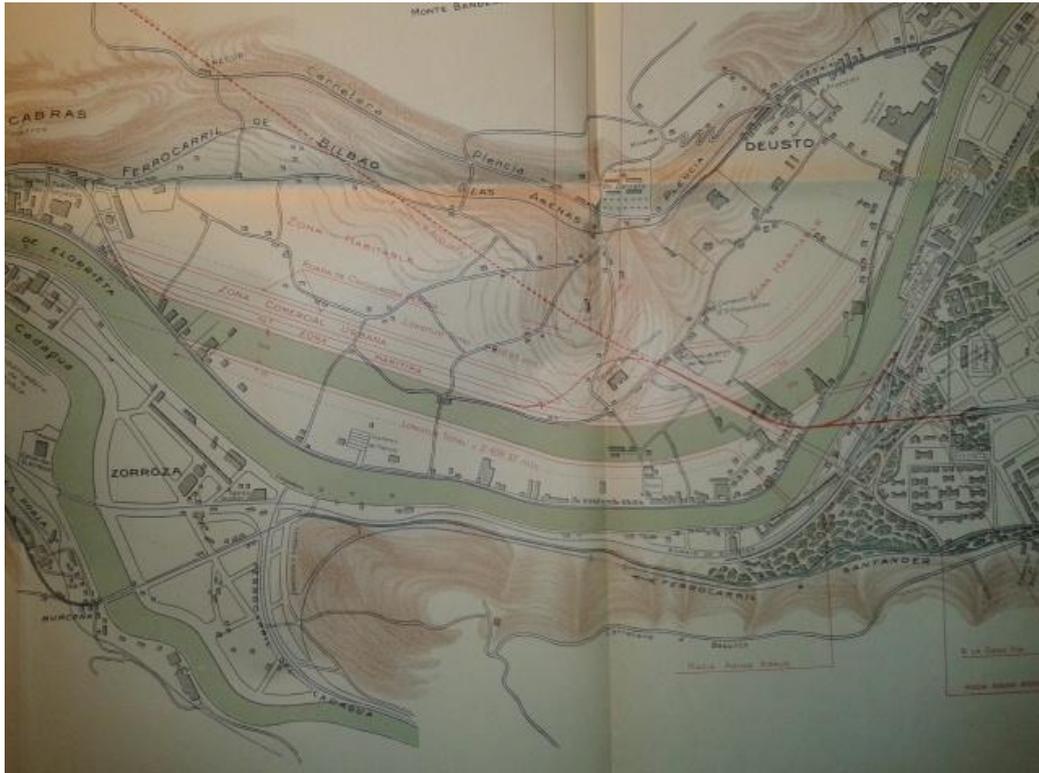
Al final de la Memoria Anual de 1926 se exponía que todas las indicaciones sobre este tema fueron expuestas al Ayuntamiento, a Ugalde y Agüero, pero cuando ya el Concurso de Anteproyectos para el Plan de Extensión de Bilbao había sido propuesto. Es decir, hubo una contemporaneidad de propuestas ya que el Director de la Junta, Luís Camina, había dado a conocer las dos posibles alternativas a la Junta cuando el concurso para la Extensión de Bilbao estaba ya en marcha y ya era tarde para poder incluir iniciativas sobre Deusto. Además, debían ser primeramente analizadas y sopesadas dada la envergadura de tal iniciativa.

En la Memoria Anual de 1928, se denomina al apartado 3º Proyecto de Canal de Desviación de la Ría por la Vega de Deusto. Es decir que la Junta de Obras del Puerto había tomado ya una decisión al respecto y habían optado por una apertura de un Canal en Deusto para facilitar la maniobrabilidad e infraestructuras del puerto.

Aunque no fue hasta la exposición pública del Proyecto de Expansión que la J.O.P.B. cuando hubo el primer contacto con la administración municipal bilbaína para adelantar su propuesta de Canal en Deusto.

²⁸ Bilbao, J. d. (1918). Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos. Bilbao: Imprenta y litografía de Emeterio Verdes y Achirica. Pág 10-11

²⁹ Bilbao, J. d. (1926). Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos. Bilbao: Imprenta y litografía de Emeterio Verdes y Achirica. Pág. 9-11.



Plano de Deusto con el Canal propuesto en la Memoria Anual de 1928 de la Junta de Obras del Puerto

Es decir, el 26 de marzo de 1926 se acordó la aprobación de las bases del concurso, y para abril de 1926, el Ingeniero Director de la Junta de Obras del Puerto, L. Camiña, había redactado una memoria titulada “Ideas para un Plan de Ampliación de los Servicios Marítimos en la jurisdicción de Bilbao con algunos enlaces terrestres con otras jurisdicciones”³⁰, donde explicaba detalladamente todas las necesidades de infraestructura y mejora del cauce del Nervión que la Junta de Obras del Puerto creía de obligada exigencia a la coyuntura de cambio y extensión de la Villa.

Dadas las dificultades de navegación de la Ría aguas arriba de la Curva de Elorrieta, por la estrechez y poco calado del cauce y curvas de poco radio de giro (200 metros). Los estudios realizados en las diversas Memorias Anuales de la JOPB consistían en la mejora del cauce entre los Astilleros Euskalduna y la Curva de Zorrotxaurre, es decir, se dirigían a formular la rectificación del cauce (ampliando la curva de 200 metros a 500 metros) y el recalce de muelles. Las dificultades técnicas y la falta de rentabilidad de la operación de infraestructura hacían que tal empresa fuera de dudosa credibilidad.

³⁰ La memoria titulada “Ideas para un Plan de Ampliación de los Servicios Marítimos en la jurisdicción de Bilbao con algunos enlaces terrestres con otras jurisdicciones” se encuentra en el expediente tramitado por el Negociado del Ensanche, folio 48 número 189 del registro número 1, titulado “Formación de un Plan general de Ampliación del Ensanche de la Villa que comprenda el territorio anexionado por Real Decreto el 29 de Octubre último”. Expediente 597- folio 150- registro 1 “ Estudio del proyecto del nuevo cauce del Nervión que la Junta de Obras del Puerto de Bilbao se halla confeccionando” año 1927

Sucesivos informes encargados por Ramón de la Sota Llano como presidente del Puerto de Bilbao hacían constatar que la Ribera se encontraba “*flotando sobre una capa de fango*” que obligaban a profundizar 20 metros en las marismas. Hecho éste confirmado por los habitantes de la Ribera de Deusto, cuyas casas basculaban con las mareas.³¹ El antiguo camino de sirga parecía estar formado por chocolate debido a la inestabilidad del subsuelo.³²

Por ello se pensó en soluciones más radicales que fueran aún más costosas que la anterior pero que aportaran más rentabilidad. La solución era un canal interior por la Vega de Deusto, rectificando el cauce para reducir su longitud para dar paso a barcos de gran porte. Se separaba así la Ribera de la antigua Anteiglesia de Deusto.

Existía una facilidad de ejecución ya que la mayoría de la obra se ejecutaría en seco y la cimentación de los muelles sería más superficial por la proximidad de laderas montañosas que evitarían los fangos poco consistentes del cauce de la Ría. Todo ello aminoraría los costes de ejecución del proyecto. La rentabilidad estaba asegurada ya que se ampliaba a 6 kilómetros la dimensión de los muelles, convirtiéndose el antiguo cauce en una dársena para el Puerto.

El trazado del nuevo cauce partía tangencialmente a la Curva de Elorrieta y con traza recta hacia el antiguo Colegio de Sordomudos. Con este trazado se generaba una isla comercial e industrial. La comunicación se realizaba mediante un taponado del cauce original a unos 200 metros de los Astilleros Euskalduna para formar una península unida a la margen izquierda para dar acceso a los ferrocarriles de vía ancha y a su vez mediante puentes dotar a Deusto y la Margen Derecha de la vía ancha muy propicia para el posible desarrollo del Valle de Asúa.

Este informe se reactivó en el momento de las alegaciones a la aprobación inicial del Plan de Extensión y fue entonces cuando surgieron las primeras divergencias entre el Ayuntamiento y la JOPB.³³ La representación de la JOPB estaba formada por Manuel Chalbaud, Julio Hernández y Evencio Cortina, que explicaron a los representantes municipales el proyecto planteado por la JOP.

Por parte del Ayuntamiento asistieron a las reuniones Daniel J. de Aresti, Jenaro Lumbreras y Demetrio Arrola. Después de analizar los planos planteados, los dos primeros mostraron su opinión favorable al proyecto sin mostrar ninguna oposición. Sin embargo Arrola fue quien propuso las primeras discrepancias y oposición. Arrola sostenía que la intención de la anexión de Deusto a la Villa de Bilbao fue principalmente por la necesidad de terrenos donde expansionar la

³¹ Bilbao Goyoaga, J. (2005). *El genio de la Ría. Una evocación desde la Ribera de Deusto*. Bilbao: Muelle de Uribitarte Editores, S.L. Pag 152

³² Alrededor de un grave problema. (1927 Noviembre Nº 57). *Propiedad y Construcción*, 14-16.

³³ Las conversaciones surgidas entre ambos organismos fueron recogidas en una serie de actas a lo largo de agosto de 1927. Expediente 597- folio 150- registro 1 “ Estudio del proyecto del nuevo cauce del Nervión que la Junta de Obras del Puerto de Bilbao se halla confeccionando” año 1927. Pág. 281-287.

Villa y una vez ejecutado un proyecto de expansión y casi en el momento de vencer el plazo de las reclamaciones, la JOPB consideró necesario la ejecución de infraestructuras portuarias como un reencauzamiento de la Ría por la zona más rica de la Vega de Deusto y por donde la expansión hubiera sido favorable.

También hacía referencia a la población que residía en la Ribera y Zorrozaurre que eran de unas 500 personas y cuyo destino queda en entredicho debido al carácter fabril en que quedaba convertida la futura isla.³⁴ La Cámara de Comercio, una vez conocido el proyecto del Canal de Deusto, aprobó por unanimidad su apoyo ya que estaba convencida de las ventajas mercantiles y generales que aportaría a la Villa.

La preocupación principal por parte de la comisión municipal, eran los plazos de ejecución del corte del cauce por la Vega de Deusto ya que tras la anexión, toda actividad edificatoria en Deusto había quedado en suspenso a expensas de la aprobación del nuevo Plan de Extensión de la Villa.

Los propietarios de los solares en Deusto se hallaban en una calle sin retorno ya que no podían hacer nada para acelerar el proceso de urbanización y la puesta en marcha de las nuevas Ordenanzas Urbanísticas que unificaran la construcción en la Villa, y así se reflejaba en la prensa de la época³⁵.

La aparición de un elemento urbano articulador en la Vega de Deusto suponía retrasos en la aprobación definitiva del Plan de Extensión urbana. El nuevo reencauzamiento de la Ría suponía que la tramitación del Plan debía estar aprobada por el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento y exigía que la tramitación del mismo se realizara por parte de la JOPB y con gran celeridad y urgencia.

También se exigía a la JOPB la gestión de las expropiaciones, planes parcelarios y adjudicación de justiprecios de los terrenos a utilizar. Es decir, el Ayuntamiento pretendía que la JOPB se hiciera cargo no solamente de la gestión de los cambios a realizar sino que también se ocupara de las desviaciones económicas que iba a suponer el corte del cauce de la Ría y en un plazo urgente. El Ayuntamiento buscaba las garantías necesarias para que la ejecución no fuera aplazada ni los plazos fueran imprecisos, ya que finalmente parecían evidentes los beneficios para la Villa.

³⁴ La primera propuesta de corte de la vega de Deusto de la JOPB, se prevé ya una isla en la Ribera de Deusto y Zorrozaurre pero de carácter únicamente industrial y comercial.

³⁵ La presión sometida a los propietarios de Deusto se evidencia en diferentes artículos: Muy interesante para los propietarios de Deusto, Begoña y parte anexionada de Erandio. (1926, 31 de Enero Nº 36). Propiedad y Construcción , 12-14.

Después de las anexionas. (1925 nº 34, 30 de Noviembre). Propiedad y Construcción , 3-5." *En Deusto y en Begoña, existe actualmente, una verdadera imposibilidad de construir viviendas, ya que al constructor no le amparan los reglamentos y ordenanzas vigentes en el resto de la ciudad.....Sin confeccionar el plan urbanístico de las antiguas municipalidades, no puede autorizarse la construcción de viviendas.....*"



Puente levadizo en la Vega de Deusto propuesto en la Memoria Anual de 1927 de la Junta de Obras del Puerto

La JOPB, a pesar de las exigencias marcadas, intentaba justificar la propuesta realizada no solamente argumentando una falta de consistencia en las alegaciones realizadas sino una mejor conveniencia en sus propuestas³⁶.

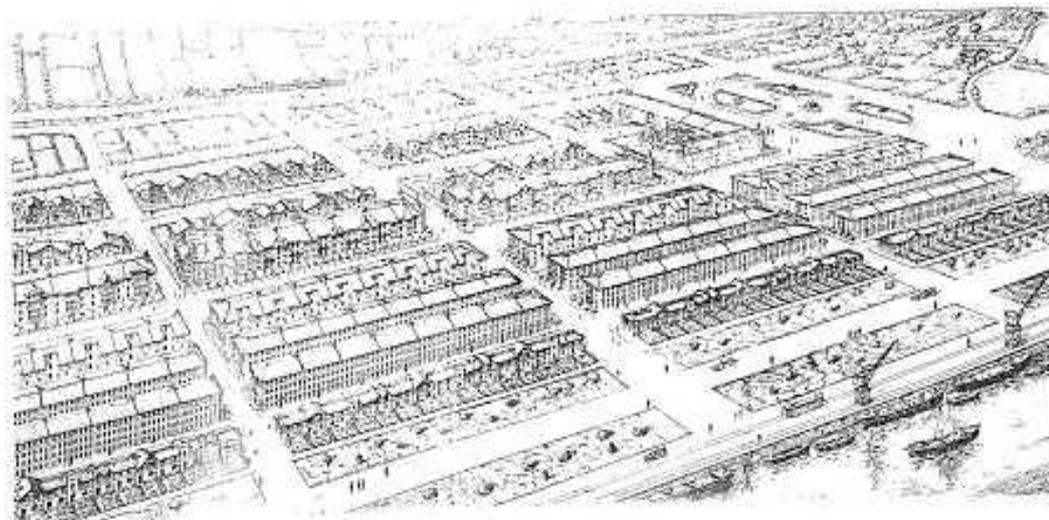
Finalmente, se aprobó por Decreto³⁷ que se tenía que tener en cuenta los cambios propuestos por la JOPB y que se incluyeran en la propuesta definitiva de Plan de Extensión urbana, aunque con la exigencia de garantías en cuanto a plazos, gestión y responsabilidad jurídica frente a los propietarios.

La faraónica empresa en la que la JOPB había incorporado a la Villa de Bilbao, queriendo reencauzar la Ría, creaba escepticismos en la Comisión Técnica Asesora ya que las consecuencias de la decisión a adoptar resultaban decisivas para el devenir de la Villa. La idea era digna de la época de Churruga ya que suponía una transformación a gran escala de las instalaciones portuarias. Pero la decadencia económica de la época puso freno a tentativa de tales dimensiones.³⁸

³⁶ Manuel Chalbaud afirma que los planos redactados por la Dirección de Topografía prevén una zona industrial y comercial, tanto en la Ribera de Deusto como en Zorrozaurre, con lo cual no tiene sentido reivindicar el carácter residencial de 5000 vecinos residentes en la zona. Además las comunicaciones se resuelven con mucho más acierto y el canal permite una mayor claridad y limpieza en la zonificación, dejando un área residencial exclusiva con una unión más directa a la Villa.

³⁷ Aprobado el 6 de septiembre de 1927

³⁸ García Merino, L. V. (1981). Ría, Puerto exterior, Superpuerto. Tres etapas en la proyección de Bilbao hacia el mar. *Lurralde* Nº 4, 129-165.



Propuesta de Bastida de 1928 para las "Casas baratas y económicas de la Junta de habitaciones municipales de Bilbao" en la Vega de Tellaetxe, Deusto.

La adopción o no del proyecto de la JOPB modificaba de manera radical las comunicaciones de Bilbao con los pueblos situados agua abajo y las arterias de enlace con los demás pueblos y hacía variar toda la estructura de la extensión urbana de Bilbao. Por otro lado, Bilbao tampoco debía obviar el desarrollo del puerto de Bilbao. "*Bilbao es su puerto: de él nació, de él vive y con él ha de prosperar o ha de decaer*"³⁹. No podía haber términos medios, es decir, o se realizaba el proyecto de la JOPB o no. No cabía estudiar soluciones que pudieran ser válidas con la ejecución del Canal o sin él, por ello la exigencia de garantías de ejecución del mismo. La Comisión Técnica Asesora de la Comisión del Ensanche era consciente de que la ejecución de la obra no era tarea fácil y que conllevaría más de 10 años debido al tiempo de ejecución del proyecto mismo, las trabas administrativas ministeriales, la variación de la dirección de la JOPB, el costo de la obra, las dificultades técnicas. La exigencia de garantías se traducía en una ley ⁴⁰que proporcionase crédito suficiente al consorcio bilbaíno del desarrollo de proyecto de tal envergadura.

A pesar de todo ello, en el seno de la organización municipal existían grandes discrepancias sobre la propuesta del Canal de Deusto y las actas del Ayuntamiento transcribieron las acaloradas discusiones y votaciones sobre el tema. También en la opinión pública existía discrepancias al respecto, aunque

³⁹ Expediente 597- folio 150- registro 1 " Estudio del proyecto del nuevo cauce del Nervión que la Junta de Obras del Puerto de Bilbao se halla confeccionando" año 1927. Pág. 311-312

⁴⁰ Dicha ley debía ser aprobada por el Estado antes del 30 de Junio de 1928, si para esa fecha no se hubiera obtenido esa ley, el Excmo. Ayuntamiento de Bilbao recabaría libertad de acción para mantener el Proyecto de Extensión Urbana redactado.

el proyecto del Canal iba ganando adeptos rápidamente ⁴¹, también el proyecto del Canal se encontró con la oposición de los habitantes de Deusto que vieron dividir su territorio en dos.

Finalmente se acordó que el 31 de diciembre de 1927 debía estar presentado un proyecto de reencauzamiento de la Ría por la Vega de Deusto por parte de la JOPB y presentado al Ministerio ya que para el 30 de junio de 1928 la ley sobre el Canal de Deusto debía de ser aprobada por el Estado. La premura de plazos era evidente ya que había transcurrido 2 años desde la resolución del concurso de ideas y todavía no estaba tomada una resolución al problema de Deusto. El Ayuntamiento esgrimía el argumento que la JOPB había tenido desde 1926 para diseñar su propuesta de Canal y que la conclusión debía estar ya preparada para una aprobación inmediata. La ampliación de Bilbao se quedó parada y retenida por el delicado asunto del Canal de Deusto, ya que el Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao estaba en suspenso indefinidamente hasta llegar a un acuerdo entre organismos.

El 9 de julio de 1928 fue aprobado por el Ministerio de Fomento el corte de Deusto. La Comisión del Ensanche y la Sub- dirección de Topografía podían empezar a redactar el nuevo Plan de Extensión Urbana con el corte de Ría por la Vega de Deusto.

Real Orden del 9 de julio de 1928. Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto.⁴²

Desde la jefatura de Obras Públicas se referían al proyecto del Canal de Deusto firmado por el Ingeniero Director de la JOPB, Luís Camiña y el Ingeniero de Caminos Eulogio de Isasi como un proyecto meritorio para mejorar las condiciones de la Ría desde la desembocadura del Cadagua hasta los Diques secos del Euskalduna. El proyecto no solamente facilitaba la accesibilidad por la Ría sino que proporcionaba nuevas zonas de servicios portuarios de almacenes e industrias al igual que proporcionaba una nueva dársena en el antiguo canal. Todo ello contribuía al desarrollo económico e industrial de Bilbao ligado al desarrollo del Puerto por la exportación minera.

El proyecto preveía un puente móvil en la parte navegable de la Ría, para el paso de buques de gran calado, y que enlazaba el tráfico urbano de Bilbao y de los propios muelles. A la vez unía ambos márgenes y proporcionaba a la Margen Derecha el ferrocarril de vía ancha que carecía. La tipología de puente móvil se consideraba adecuada ya que los giratorios y levadizos ocupaban mucho espacio para su funcionamiento. A pesar de las torres altas

⁴¹ El canal de Deusto. (1927 septiembre Nº 55). *Propiedad y Construcción*, 14. Las razones para el apoyo al canal eran por un lado la falta de urbanización de la zona que atravesaba el canal. Por otro lado la expropiación no se veía como una traba ya que la aplicación estricta de la ley garantizaba un justiprecio adecuado.

⁴² Expediente 597- folio 150- registro 1 “ Estudio del proyecto del nuevo cauce del Nervión que la Junta de Obras del Puerto de Bilbao se halla confeccionando” año 1927. Pág. 340-351

del puente móvil, la posibilidad de varios niveles hacía que dicho puente móvil resultara el más adecuado al proyecto propuesto.

El radio de las curvas del nuevo Canal era de 1000 metros, en comparación con la Curva de Elorrieta que era de 200 metros se podía considerar de generoso, unido al ancho del Canal de 30 metros, facilitaba una maniobrabilidad correcta. El nuevo cauce sin ser excesivamente profundo era lo suficiente como para el paso de barcos de hasta 10.000 toneladas.

La zona de servicio y almacenaje no era excesiva debido a la morfología propia del Valle del Nervión, cuya angostura era considerable en comparación con otros desarrollos portuarios. Además, el desarrollo urbano propiamente dicho del mismo Deusto impedía una mayor amplitud de zona de almacenaje que pasaba a tener 58 metros. Dicha faja quedaba posteriormente a expensas de la definición de un proyecto de la Comisión de Enlaces ferroviarios para conseguir un enlace directo de los muelles con los ferrocarriles de Bizkaia.⁴³

El Ministerio preveía una distribución razonable de los terrenos colindantes con el cauce. No era del todo justo que una vez que la JOPB realizara las obras de reencauzamiento y del puente móvil con un considerable costo, no hubiera un beneficio o rentabilidad directa de dicha operación por parte de la JOPB.

Cuando se daban expropiaciones parciales de un terreno, el Estado, a diferencia del Ayuntamiento, no poseía medio legal que le permitiera participar de la plusvalía de fincas. La JOPB y el Ayuntamiento de Bilbao debían llegar a un acuerdo para la cesión del Ayuntamiento a la JOPB de una franja de terreno contiguo al nuevo cauce en concepto de subvención para construir las obras, elaborando una fórmula que determinaba la fracción de ingresos en concepto de plusvalía. Se previó un presupuesto inicial para la apertura del Canal, sin el puente, de 26.166.476,97 pesetas y un plazo de 7años y medio.

3.4.2. El Plan de Extensión de 1929

Segurola había participado en el Concurso para la Extensión de Bilbao y había quedado en segundo lugar junto con Agüero y por detrás de J. Sttübben. Anteriormente Segurola había sido el último Arquitecto Municipal de Begoña y tras el concurso pasó a incorporarse al equipo técnico de la Villa de Bilbao.

En la primera propuesta de Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao de 1927, Segurola no formaba parte del equipo de arquitectura municipal pero tras su incorporación al Consistorio, firmó la propuesta definitiva junto con Odriozola.

⁴³ Serrano Abad, S. (2007). La Ribera de Deusto, industrial y portuaria. En AAVV, *Bilbao y sus barrios . Una mirada desde la historia* (págs. 15-60). BILAO: Ayuntamiento de Bilbao. Área de cultura y educación. Pag 37



1929. Estanislao Seguroola, Marcelino Odriozola y José Baquero. Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao. Plano General

Este proyecto suponía la amalgama de diversos intereses, propuestas e ideas. Por un lado, significaba el concepto urbano de futuro modelo de ciudad por parte del Consistorio bilbaíno y de sus servicios municipales. Por otro lado, era el reflejo de las necesidades de infraestructura por parte de la JOPB. Por último, consistía en la fusión de ideas propuestas en el Concurso de Extensión de Bilbao.

De este último punto deducimos que la propuesta resultante debía de tener mucho de la propuesta de Seguroola y Agüero que quedó en segundo lugar en el Concurso, ya que la participación en el equipo técnico redactor del proyecto definitivo del Plan de Extensión, hacía inevitable las influencias en el diseño final y las referencias al mismo.⁴⁴

La elaboración del Plan definitivo pasó a ser redactado por la Dirección de Topografía con la incorporación de Seguroola como Arquitecto Director del Ensanche. El proyecto del Plan de Extensión de 1927 fue modificado al incorporarse el proyecto de Canal de la JOPB aprobado por el Ministerio de fomento. El 20 de julio de 1929 se abrió de nuevo el plazo de 30 días de exposición pública para nuevas reclamaciones⁴⁵. Hubo tres reclamaciones particulares en plazo y una reclamación de la JOPB fuera de plazo cuyo presidente era Sir Ramón de La Sota, aunque el Ayuntamiento la admitió a trámite como deferencia hacia la Corporación Portuaria. Las reclamaciones de la JOPB se dirigían a aspectos técnicos para el mejor aprovechamiento de las parcelas y de las comunicaciones por parte de la JOPB, pero la verdadera preocupación de la JOPB era la plusvalía creada por los terrenos y la forma de distribución de los beneficios entre el Ayuntamiento y esa misma Corporación.

⁴⁴ La prensa destaca ampliamente la participación en el concurso de ideas e incluso alabando el proyecto propuesto que resultó segundo por encima del vencedor Sttübben. Del proyecto de seguroola se dice ".....un plan de conjunto bien visto y resuelto en este anteproyecto, que tiene mucho de proyecto definitivo, pues la escrupulosidad de sus autores no ha querido dejar esas lagunas y problemas sin solución, tan frecuentes en esta clase de estudios" Concurso de Anteproyectos para la Extensión de Bilbao. Un triunfo de Seguroola y Agüero. (1926. 1 de Noviembre Nº 45). *Propiedad y Construcción*, 3-4.

⁴⁵ El proyecto presentado data del 28 de junio de 1929 y es considerado como la propuesta definitiva del Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao. Tras el periodo de alegaciones y dado que estas no suponían grandes variaciones se propusieron 3 planos de detalle a modo de respuesta o modificación del plan general.

La Comisión de Hacienda estableció los criterios de reparto de las plusvalías de los terrenos con una delimitación de tiempo de espacio y de cantidades debido a la complejidad del reparto. También se estableció el inicio de los expedientes de expropiación de los propietarios de los terrenos afectados por el Canal. Se debía de resolver los expedientes de expropiaciones estableciendo un justiprecio que se debía abonar con celeridad. Los terrenos afectados pasaban a formar parte de la propiedad de la JOPB. La incógnita del ritmo de tan magna empresa hacía indispensable la disponibilidad de los terrenos, pero asignaba el uso y disfrute de las instalaciones existentes a los propietarios originales ya que se desconocía cuándo iban a dar comienzo las obras del Canal e incluso el permiso de construcción de nuevas instalaciones.



1929. Estanislao Segurola, Marcelino Odriozola y José Baquero. Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao. Deusto

Los planos del 28 de junio de 1929

Estos planos suponían el resultado de evolución urbanística de más de 50 años. Desde el Ensanche de Alzola con su trama rígida y su regulación de la urbanización. Pasando por las teorías revolucionarias de Bastida de desarrollo metropolitano comarcal. Hasta llegar a las propuestas concretas de la Comisión de Enlaces y las propuestas para el Plan de Extensión. El Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao era el inicio del desarrollo metropolitano que se completaba con el impulso por la creación del futuro Gran Bilbao.

El Plan de Extensión proponía una morfología urbana con dos tipologías claramente definidas. Por un lado, la trama de Casco/Ensanche en Santutxu, la práctica totalidad de Deusto además del Casco viejo y Ensanche de Abando. Por otro lado, una tipología de edificación abierta de baja densidad y ciudad jardín en Txurdinaga, Otxarkoaga. Es decir, se mantenía una idea de desarrollo urbano apoyado en la topografía. En las zonas bajas y llanas se desarrollaba la trama de Ensanche mientras que las laderas con pendiente se vinculaban a desarrollos de menor densidad y más adaptables a las condiciones del terreno mediante bloques aislados y tipología de Ciudad Jardín.



1929. Estanislao Seguro, Marcelino Odriozola y José Baquero. Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao. Sector Elorrieta

Los cambios sustanciales de este nuevo proyecto de 1929 con respecto al de 1927 se daban en Deusto y eran por una parte, la aparición del Canal de Deusto y la desaparición del Puente de Zorroza y por otro lado, la unión de la nueva isla a la Margen Izquierda mediante un cegado del antiguo cauce y una unión con un puente móvil.

La propuesta de 1929 variaba también en cuanto a las uniones arteriales y de comunicación con el resto de pueblos colindantes. Desapareció el paso por el Puente de Asúa que suponía una vía directa a Las Arenas. También desapareció el Puente de Zorroza y la conexión directa de los cargaderos de mineral con la zona industrial y comercial.

El reencauzamiento de la Ría suponía que el antiguo cauce quedaba convertido en una dársena ya que a la altura de Basurto, éste se cegaba creándose una nueva parcela.

Olaveaga y Zorroza quedaban aún más aisladas y separadas del centro de la urbe y se imposibilitaba su expansión urbana al no poseer ninguna arteria de unión. Estas zonas de la Margen Izquierda, y en la Ribera de la dársena quedaban relegadas a zonas de servicio portuario.

El Puente de Olaveaga, sin embargo, en este proyecto tomaba una relevante importancia y junto con la apertura del Canal suponía la gran obra de infraestructura planteada.

El puente móvil era el nexo de unión de la Margen Izquierda con la isla industrial proyectada y con la Margen Derecha pero principalmente suponía el paso a la Margen Derecha de los ferrocarriles de vía ancha que facilitaban el transporte de mercancías.



1929. Estanislao Seguro, Marcelino Odriozola y José Baquero. Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao. Sector Olaveaga

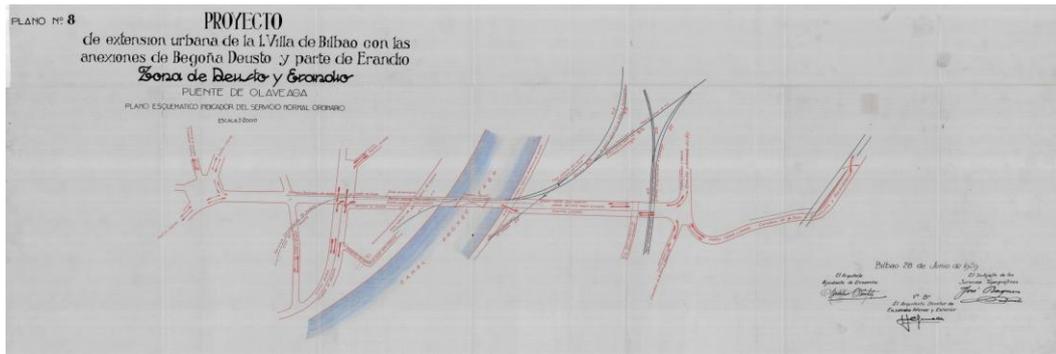
Se planteaba un puente móvil con 2 tableros a diferentes alturas para permitir el paso del ferrocarril de vía ancha, el paso del tranvía, el paso de mercancías rodadas pesadas, el tráfico rápido de la arteria principal.

En este proyecto desaparecía la idea original de puente móvil de dos torres que sujetaban los tableros ya que las dimensiones del tablero ahora eran considerables al unir las márgenes de los cauces con la isla.

El diseño del puente no estaba resuelto en el proyecto de 1929 y solamente se preveía la altura de los tableros de 6,5 metros. La diferencia de cotas existente en Olaveaga había sido siempre la problemática a resolver en las uniones de los márgenes de la Ría. Olaveaga suponía la situación estratégica indispensable para la unión entre márgenes y a la vez suponía una gran dificultad de ejecución por la diferencia de cotas y grandes pendientes resultantes. El establecimiento de 2 niveles de paso de arterias suponía una solución favorable y satisfactoria aunque de elevado nivel técnico y económico.

El nuevo cauce se diseñaba atravesando la mejor zona de Deusto, es decir, donde la orografía plana hubiera permitido un desarrollo residencial adecuado, pero Bilbao tuvo que ceder o hacer concesiones ante la apuesta de desarrollo como ciudad portuaria que se acabó imponiendo.

Es decir, se llegó a una solución pactada y consensuada entre el Ayuntamiento y la JOPB o mejor dicho entre Ciudad y Puerto, para lograr una convivencia bilateralmente ventajosa. Bilbao organizó su desarrollo metropolitano simbióticamente con la evolución económica del Puerto ya que ambos conceptos habían estado siempre íntimamente unidos.



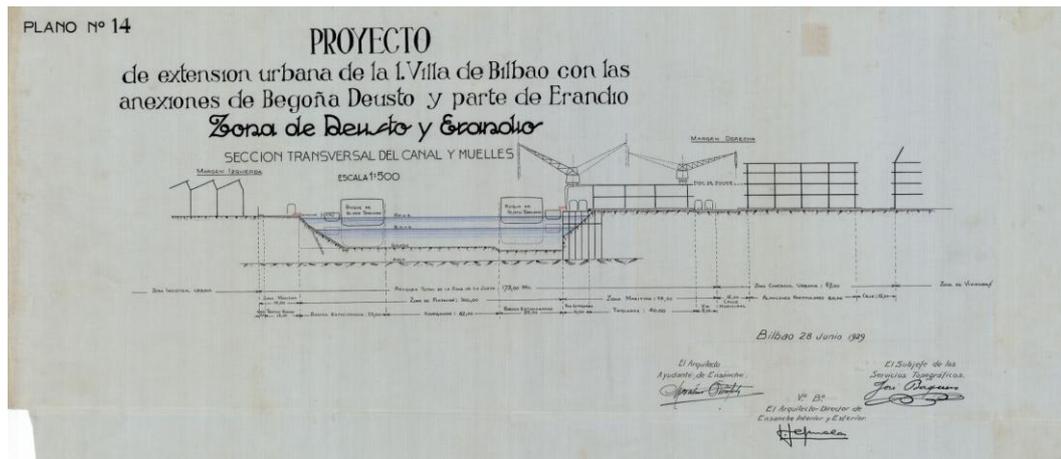
1929. Estanislao Seguro, Marcelino Odriozola y José Baquero. Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao. Puente entre Olaveaga y Deusto

El proyecto del nuevo cauce suponía la apropiación por parte de la JOPB de 173 metros, donde se desarrollaban una zona marítima de 15 metros en la península industrial generada, una zona de flotación de 100 metros y otra zona marítima de 58 metros en la Margen Derecha junto a la zona comercial y residencial. Bajo un lecho de roca se ejecutaba una solera a lo largo de todo el recorrido del nuevo cauce con sus correspondientes taludes en la zona de estacionamiento marítimo. Toda la infraestructura quedaba acabada con los muelles y tinglados a desarrollar en la zona marítima colindante al cauce. El trazado recto del nuevo cauce tangencialmente a la Curva de Elorrieta facilitaba el acceso al puerto interior de Bilbao y a Astilleros Euskalduna. A la llegada a dichos Astilleros el cauce formaba una curva de radio 1000 metros con suficiente amplitud para barco de calado de 10.000 toneladas.

Deusto se dividía en 3 zonas diferenciadas urbanísticamente para su estudio en detalle y que se desarrollan en la Margen Derecha de la Ría. La N°1 del sector de Luchana, la N°2 del sector de Elorrieta y la N° 3 del sector de Deusto.

La zona N° 1 del sector de Luchana correspondía a los terrenos situados en parte de la antigua Anteiglesia de Erandio anexionada y que se sitúan junto a la ría de Asúa. El desarrollo en esta zona se resumía a 6 parcelas industriales antes de la vuelta de Elorrieta. En esta zona la actuación destacable era la de las arterias de comunicación como nexos con los pueblos colindantes de la Margen Derecha, la estación prevista de vía estrecha unión Bilbao Las Arenas y el paso de la Ría de Asúa.

La zona N° 2 del sector de Elorrieta correspondía a un trazado de trama urbana regular, de calles paralelas al nuevo cauce de la Ría y que generaban bloques de manzanas con patios interiores generosos que facilitaban las condiciones de habitabilidad según los nuevos criterios del urbanismo moderno de salubridad e higiene. El trazado urbano no difería mucho del planteado en 1927 ya que se mantenía la trama de bloque con manzanas compactas e irregulares de unas dimensiones considerables y con un gran aprovechamiento a pesar de los grandes patios interiores de las manzanas y de los antejardines de las calles de gran tránsito.



1929. Estanislao Segurola, Marcelino Odriozola y José Baquero. Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao. Canal de Deusto

En la propuesta de 1929, las calles se regularizaban con respecto al proyecto de 1927 y se preveía una homogenización del tamaño de calle, es decir, no existían tantas diferencias entre arterias principales y secundarias sino que el tamaño de sección viaria era similar con lo cual también la trama urbana se regularizaba. En la intersección de calles no se preveían tantas glorietas como en 1927 y disminuía la superficie de zona verde.

El aprovechamiento de suelo residencial ante las concesiones a la JOPB de terrenos en la mejor zona de Deusto, había hecho que toda concesión al diseño sostenible bajo las pautas de un incipiente urbanismo moderno quedará reducida a unas mínimas superficies de zonas verdes y arterias más reducidas. Así en la zona del sector N° 2 de Elorrieta se mantenía el parque previsto en la propuesta de 1927 junto a la parcela de Iturriaga.

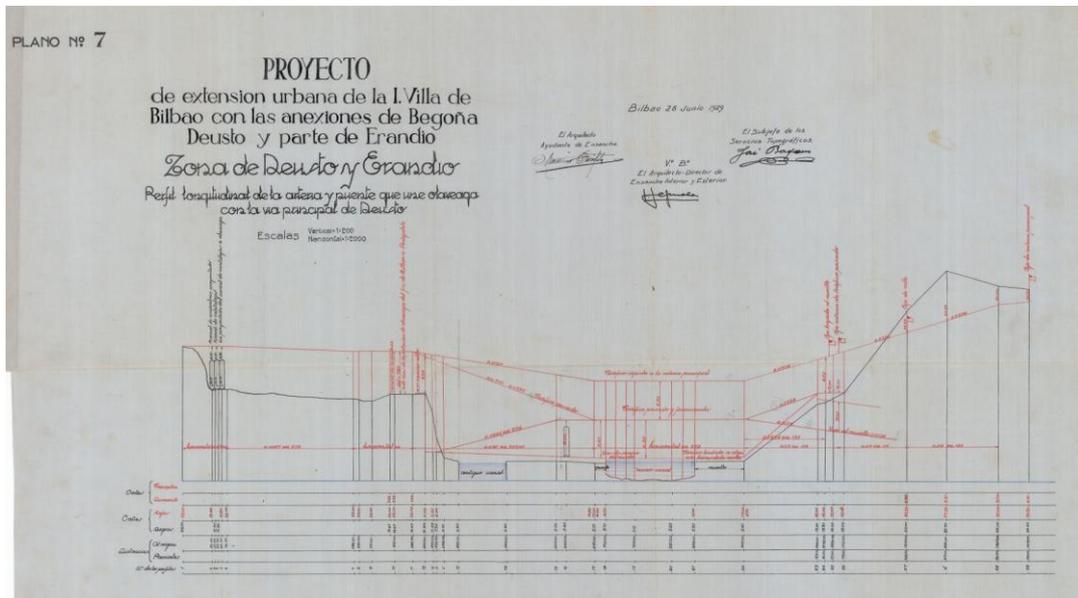
La zona N°3 del sector de Deusto era la que más variaba en cuanto a trama urbana se refería con respecto al proyecto inicial de 1927. Surgían manzanas mucho más irregulares que las propuestas en 1927. Por un lado, la geometría radial de la curva generada por el nuevo cauce y de las arterias principales tales como el eje del nuevo puente móvil de Olaveaga y el eje desde el futuro Puente de Deusto hacia Sarrico, establecían directrices de trazado urbano irregulares absorbidas por las manzanas residenciales.

Para crear fondos de edificabilidad viables a manzanas con grandes dimensiones, se generaban también patios de manzanas que eran en realidad los grandes espacios libres de Deusto. El gran parque urbano planteado en 1927 desaparecía en su totalidad y eran los patios interiores de manzana los que sustituían la necesidad de espacio libre.

El sector N° 2 y el sector N° 3 se quedaban sin fachada a la Ría ya que los terrenos colindantes eran también propiedad de la JOPB⁴⁶, y era en esa zona

⁴⁶ Desde el lecho del cauce y hasta 58 metros de muelle, es propiedad de la JOPB

marítima donde se desarrollaban las vías rápidas de evacuación de mercancías. La Ciudad y el Puerto diluían sus límites y mezclaban sus contornos para conjugar una única entidad global. La Ciudad sin Puerto no podía existir y el Puerto sin Ciudad tampoco. La relación simbiótica hacía que las apropiaciones territoriales y espaciales eran muchas veces dentro de una sutileza extrema y no se sabía dónde empezaba el Puerto y dónde la Ciudad.



1929. Estanislao Seguro, Marcelino Odriozola y José Baquero. Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao. Perfil de arterias entre Olaveaga y Deusto

En cuanto al desarrollo de la península industrial y comercial, se preveía el desarrollo de 6 grandes parcelas. La antigua fachada ribereña frente a Olaveaga y Zorroza quedaba relegada a dársena y era la nueva fachada del nuevo cauce la que toma relevancia y donde se creaba la actividad portuaria. A parte de los dos límites ribereños, 5 arterias perpendiculares atravesaban la isla como comunicación transversal. El nuevo puente móvil comunicaba la isla con las dos márgenes y establecía la comunicación ferroviaria de vía ancha hacia la Margen Derecha.

La propuesta de 1929 establecía una zonificación muy definida. Esta zonificación ya estaba establecida desde las Ordenanzas Municipales de la antigua Anteiglesia de Deusto con el establecimiento de 3 zonas de usos: una zona industrial, otra zona mixta y la última residencial⁴⁷. Pero la frontera física que suponía la división en dos partes de la antigua Anteiglesia, establecía un criterio físico de separación de usos. La futura isla se convertía en zona

⁴⁷ A.F.B. AMB-BUA Bilbao decimotercera 0011/001. Ordenanzas Municipales de la anteiglesia de Deusto. Bilbao. Imprenta de José Ausín. 1922

únicamente industrial, mientras que el resto de Deusto debía aglutinar todo el desarrollo residencial previsto para el aumento demográfico bilbaíno, por ello debía haber un gran aprovechamiento urbanístico.

Ampliación de la Memoria⁴⁸

El proceso de finalización del expediente administrativo se culminó con una Ampliación de la Memoria que incluía las propuestas de solución de las reclamaciones interpuestas y por petición de la Subcomisión Provincial de Sanidad Local que velaba por el buen cumplimiento del Estatuto Municipal; adjuntando así unos datos complementarios al proyecto. El 26 de abril de 1930 se presentó la Ampliación de la Memoria de las zonas de Deusto y Erandio donde se daba respuesta a cuestiones dudosas.

La superficie destinada a la edificación debía alcanzar el 50% del área total que se debía urbanizar, es decir, 50 m² por habitante y la zona destinada a parques o jardines debía ser al menos el 10% del área urbanizada. La superficie total del sector de Deusto suponía 6.100.383 m². Al otorgar el Estatuto 50m² por habitante, Deusto era apto para albergar a 122.000 habitantes y la propuesta presentada albergaría 89.155 habitantes debido a la mixtura de usos que albergaba dicho sector. El estatuto exigía un 10% de superficie a uso de jardines o parques, es decir, en el sector de Deusto se necesitaba un mínimo de 438.868 m² y la propuesta alcanzaba prácticamente el 15% con 655.555 m². En la propuesta de 1927 existían más zonas verdes que en la de 1929 pero también la superficie a urbanizar disminuyó considerablemente debido a la introducción del Canal de Deusto.

En la parcela denominada Madariaga se preveía la construcción del campo de fútbol de la Sociedad Athletic y las vías de acceso necesitaban tener en ancho suficiente para canalizar los accesos a las instalaciones. Se preveían accesos de 15 metros de ancho y dos plazas para el estacionamiento de vehículos, quedando resuelta la circulación sin aglomeraciones.

Los patios de manzana interiores con formas trianguladas agudas eran de difícil solución ya que perjudicaban el acceso de luz, aire y vistas consiguiendo un empeoramiento de la calidad de habitabilidad. Pero debido a la exigencia del trazado en algunas zonas donde las arterias y calles convergían entre sí, resultaba imposible adecuar esquema a mejores condiciones y además las excepciones eran pocas.

No se podían construir casas con altura mayor que el ancho de la calle y la presencia de ascensores estaba condicionada a la exigencia por el Estatuto.

⁴⁸ Todos los datos relativos a la Ampliación de la memoria son pertenecientes al Proyecto de Extensión Urbana de la I. Villa de Bilbao con las anexionas de Begoña, Deusto y parte de Erandio. Zona de Deusto y Erandio. Ampliación de la Memoria. Excmo. Ayuntamiento de Bilbao. 26 de Abril de 1930. (Archivo Ayuntamiento de Bilbao).

Todas las instalaciones de saneamiento, distribución de aguas, gas y alumbrado se debían estudiar con más detalle en una pormenorización del Plan. La presencia del Canal imponía la necesidad de rediseñar todas las conducciones y sobre todo los colectores de evacuación y abastecimiento de agua potable que había sido siempre el caballo de batalla por la dificultad de almacenaje y distribución de agua y la secuencia de numerosas infecciones debido a la mala salubridad del entorno.

Una vez cumplimentados todos los trámites administrativos e informados favorablemente el proyecto de extensión por parte de las administraciones públicas se daba por finalizado el diseño de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao.

Comenzaron las obras de realización y aperturas de calles y avenidas según el trazado establecido en Deusto. Así se inició a lo largo de 1931 la urbanización de la avenida principal de Deusto y las obras del Puente de Deusto empezaron en julio de 1932 como continuación de la Avenida y como unión con Abando. El territorio de la Vega de Deusto se convirtió en el campo de batalla entre los intereses públicos y privados.

El Ayuntamiento quería equiparar el cobro de impuestos en todo el municipio, sin embargo los deustoarras no podían equipararse a los habitantes de Abando debido a la falta de servicios municipales todavía existentes por desarrollo incipiente de su urbanización.⁴⁹

En cuanto al Canal, la opinión pública tenía sus reservas ya que la Junta de Obras del Puerto no poseía suficiente presupuesto para la ejecución de todas las expropiaciones⁵⁰.

En 1935 el Puente de Deusto se encontraba finalizándose, aunque se inauguró en diciembre de 1936. Pero el resto de arterias de Deusto estaban prácticamente en el olvido. La Avenida principal de Deusto, cuya apertura se requería con urgencia como prolongación del puente y eje de toda urbanización en Deusto, estaba inacabada. Las demás arterias secundarias partían de la Avenida principal y desembocaban en el Canal. A pesar de que los planes de la JOPB variasen y el Canal no se realizara, estas arterias continuarían hasta la Ribera completando el Ensanche de Deusto.⁵¹

El Plan de 1929 era un reflejo del debate urbanístico bilbaíno a lo largo de décadas y de la habilidad de los urbanistas para adaptar las circunstancias y

⁴⁹ Serie de artículos en *Propiedad y Construcción* donde se describe la pretensión de cobrar a los propietarios de los solares de Deusto por la apertura de calles en zonas sin movimiento comercial ni industria y en la misma proporción que en el Ensanche de Abando, como en la Avenida principal de Deusto. Begoña - Deusto. (1931 Julio Nº 101). *Propiedad y Construcción*, 15-16.. La urbanización de Deusto. Primeros tropiezos. (1931 Enero, Nº95). *Propiedad y Construcción*, 3. I 3082 Compromiso Incumplido. (1932 Enero nº 107). *Propiedad y Construcción*, 15-16.

⁵⁰ La JOPB había solicitado 15 millones de los 45 millones consignados en los presupuestos nacionales para puertos. Esta cantidad se designaría a pagar las expropiaciones. Diferencias zanjadas. La Avenida de Deusto. (1931 Febrero Nº 96). *Propiedad y Construcción*, 3-4-5

⁵¹ La Urbanización de Deusto. Temas locales. (1935 Febrero Nº 144). *Propiedad y Construcción*, 3.

limitaciones al medio. A pesar de todos los condicionantes impuestos, la propuesta resultaba aglutinadora de voluntades y daba vía libre a la aparición de propuestas más ambiciosas y de carácter comarcal y metropolitano.⁵²



Construcción del Puente del Generalísimo (Puente de Deusto) 1933

⁵² Con ocasión del XXV aniversario de “ El Pueblo Vasco” en Enero de 1935 se publicó un artículo llamado “ El Crecimiento de Bilbao en los últimos veinticinco años”, donde se resumen las obras realizadas y ejecución en Bilbao. En el mismo artículo se recogen las opiniones de Manuel Ignacio Galindez, Arquitecto, sobre el desarrollo de la Villa en 25 años. Galindez retoma la idea del futuro Bilbao abarcando su perímetro desde Galdácano hasta El Abra como promulgaba Bastida, remarcando la problemática de la falta de vivienda obrera. Galindez elogiaba el Plan de Extensión de Deusto aunque sus ordenanzas resultaban excesivamente restrictivas. Como resultado de las mismas aparecían antiestéticos torreones retranqueados que permitían ganar altura y pisos habitables y aumentándose también la anchura de la calle. Criticaba la falta de exigencia en aspectos técnicos como el teléfono o ascensores públicos y la falta de plazas cubiertas.

ANEXO 3.1. García Mercadal y el urbanismo internacional aplicado en Bilbao

García Mercadal fue uno de los grandes precursores del Racionalismo en España, donde se quejaba de que no había llegado⁵³. Trajo a España a los grandes artífices de este pensamiento para predicar sus ideas como Le Corbusier (1928), Eric Mendelsohn (1929) y Theo Van Doesburg (1930). Por Bilbao pasó Walter Gropius el 10 de noviembre de 1930 de la mano de Mercadal. García Mercadal también realizó una gira por el Norte para predicar el Racionalismo y el 16 de mayo de 1928 estuvo en Bilbao.⁵⁴

Fernando García Mercadal participó en el XI Congreso Nacional de Arquitectos que se celebró en Madrid en 1926, con las intervenciones de arquitectos como Nicolau María Rubio y Tuduri, Fernández Balbuena. En el Congreso se dieron grandes críticas al Estatuto Municipal⁵⁵, a pesar de que también hubo defensores del mismo como César Cort. Este Estatuto propugnaba la autonomía municipal para gestionar los Planes de Expansión de las ciudades que se estaban dando por todo el territorio nacional (Madrid 1929). García Mercadal en dicho Congreso, tras examinar el Estatuto Municipal, fue consciente de la falta de medios, ya sean económicos o de personal, con que se enfrentaban los municipios españoles a los preceptos legales sobre el planeamiento⁵⁶.

La influencia internacional en el concurso de anteproyectos para el Plan de Extensión de Bilbao quedó patente no solamente en el número de concursantes foráneos (Otto Buz y Sttügen) sino también en la relación entre los concursantes y los equipos que se formaron. Esto reflejó el hecho de la influencia del urbanismo alemán de arquitectos como Haesler, Gropius, Taut, May o Hilberseimer en contraposición de las ideas inglesas que hasta ahora habían regido las inquietudes urbanas en Bilbao. Aunque tampoco debemos olvidar las influencias inglesas del modelo radio-concéntrico de zonas verdes de Howard (ciudad jardín), también encontramos a Unwin y Sttügen.

García Mercadal había estado pensionado en Roma y estudió durante años con los innovadores de la arquitectura en Berlín, Viena, Dessau, Stuttgart y París. Se impregnó ampliamente de toda una nueva corriente internacional de entender la ciudad y la arquitectura. Conociendo las propuestas de las ciudades jardín, y los Siedlungen austríacos y alemanes, viviendas unifamiliares en propiedad a modo de Ciudad Jardín fomentada desde las diferentes Leyes de Casas Baratas que se sucedieron en España con desigual fortuna entre 1911 y 1926, entre 1925 y 1926, en el curso dictado por Jansen en la Escuela de Urbanismo de Charlottenburgo en Berlín. Como

⁵³ García Mercadal, F. (1927). *Arquitectura en Stuttgart. Arquitectura, Agosto*, 298.

⁵⁴ El 17 de mayo de 1928, la prensa donostiarra se hizo eco de la conferencia que Fernando García Mercadal pronunció en Bilbao bajo el título "Origen y estado de la arquitectura moderna". El periódico El Pueblo Vasco señalaba que el arquitecto se mostró como un paladín de las ideas que había defendido elocuentemente Le Corbusier en Madrid unos días antes

⁵⁵ El Estatuto Municipal es de 8 de marzo de 1924

⁵⁶ García Mercadal, F. (1926). *La Enseñanza del Urbanismo. XI Congreso Nacional de Arquitectos y I Congreso de Urbanismo*. Madrid: Sociedad Central de Arquitectos.

consecuencia de los contactos alemanes de García Mercadal, se editaron artículos de Jansen y su discípulo Otto Bunz⁵⁷ en "Arquitectura", lo que contribuyó notablemente a la difusión de las teorías alemanas sobre urbanismo en España.

Todo su aprendizaje urbanístico lo aplicó al Concurso de Anteproyectos del Plan de Extensión de Bilbao donde se presentó junto con Otto Bunz cuya propuesta recogía todos los principios racionalistas de la vanguardia arquitectónica europea de la época al igual que los postulados de los CIAM sobre el estilo internacional y el Movimiento Moderno. A pesar de no ser el ganador del Concurso, fue un buen ejemplo de las nuevas inquietudes urbanísticas que se comenzaban a dar en torno a la nueva disciplina de estudio de urbanismo y de Ordenación Territorial.

⁵⁷ Otto Bunz fue profesor de urbanización en la Escuela Superior Técnica de Charlottenburgo en 1926.

ANEXO 3.2. El sentir de Bastida ante el Plan del 27

A pesar de que inicialmente Ricardo Bastida no solamente fue el precursor de muchas de las iniciativas urbanas a lo largo de una década, sino que impulsó y asesoró desde su cargo como arquitecto municipal el Plan de Extensión Urbana de la villa de Bilbao redactado por el Ayuntamiento; el optimismo inicial con el que se impulsó la extensión de Bilbao, no fue finalizado con el mismo entusiasmo.

El abandono de Ricardo Bastida, del cargo de Arquitecto municipal como jefe de la Oficina de Construcciones Civiles, en febrero de 1927, hizo que la culminación del Plan de Extensión no fuera la deseada. La actitud de Bastida ante la solución adoptada por el Plan de Extensión no dejaba de ser un resignado talante ante la poca ambición con la que se había resuelto la ampliación de Bilbao.

“Lo bien que quedan resueltos, tanto el tráfico general desde el interior hasta el puerto exterior, como las comunicaciones entre las dos márgenes de la ría, el racional aprovechamiento de la vertiente sur de Archanda (por medio de trazados que se ajustan a las grandes ondulaciones del terreno), el establecimiento de zonas especiales para el comercio y la industria (junto a la ría en el barrio de Deusto), etc...”⁵⁸

A pesar de la falta de críticas hacia el Plan, Bastida dejaba entrever una falta de ilusión hacia los derroteros del desarrollo urbano de Bilbao por lo limitado de la propuesta. La ciudad metropolitana que Bastida vislumbraba en 1923 en su conferencia sobre el Bilbao comarcal y metropolitano⁵⁹, había dejado muchos vacíos sin resolver en el Plan de Extensión de 1927.

La visión comarcal de Bastida a lo largo del eje vertebrador de la Ría del Nervión quedaba ampliamente recortada por la capacidad planificadora municipal que otorgaba el Estatuto Municipal de 1924. El Estatuto Municipal de 1924 elaborado por el Ministro Calvo Sotelo otorgaba competencias a nivel urbanísticas a los Ayuntamientos lo cual se situaba opuestamente al espíritu supramunicipal de Bastida. El Plan de Extensión Urbana de 1927, a pesar de resolver correctamente las arterias de comunicación necesaria y establecer estudios concretos de zonas a desarrollar, a modo de Planes Parciales, carecía de la visión de conjunto que otorgaban las competencias supramunicipales. El sentir de Bastida fue que el Plan quedaba corto de miras ante el ambicioso desarrollo planteado y deteniéndose violentamente la actuación en la nueva línea jurisdiccional de Bilbao. Bastida, incluso planteaba acuerdos supramunicipales para la elaboración de un Plan conjunto que daba respuesta a una necesidad real de mancomunidad urbanística a lo largo de la Ría. Pero tuvo que pasar el período republicano y la Guerra Civil española hasta que, en cierta medida el Plan del 46 diera una visión a gran escala del territorio.

⁵⁸ Bastida, R. (1927 N° 98 de Junio). El Proyecto de Extensión de Bilbao. *Arquitectura - Madrid; Sociedad Central de Arquitectos*, 228-229.

⁵⁹ Bastida, R. (1923). El problema urbanístico de Bilbao. Conferencia pronunciada en el salón de las asociaciones de Arquitectos y de Ingenieros Industriales de Vizcaya. En R. Bastida, N. Introducción de : Basurto, E. Leira, & D. Quero, *El Problema Urbanístico de Bilbao* (págs. 73-101). Bilbao: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Bizkaia.

ANEXO 3.3. Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao 1934

Parecía claro que el mecanismo de cambio urbanístico estaba activado, ya que la innovadora sensibilidad ante la intervención urbana se daba no solamente en los urbanistas visionarios sino en una clase política reformadora y republicana.

En 1922 Ricardo Bastida como Asesor Municipal recibió el encargo del Presidente de la Diputación, Ramón de la Sota y Aburto de repensar el urbanismo bilbaíno. El problema pasaba por dar solución a los problemas de comunicación ferroviaria que atendían a Bilbao. Sobre todo la organización de las estaciones.⁶⁰

En 1926 se aprobó la construcción de la Estación Central de los Ferrocarriles de Vía ancha (Norte y Portugalete). En 1928 se dio luz verde a la Estación de Mercancías de la Vega de San Mames propugnada por el Ayuntamiento de Bilbao, la Junta de Obras del Puerto de Bilbao y el visto bueno de la Compañía del Norte y la Cámara de Comercio. Pero el punto de partida de la transformación llevada por el sistema ferroviario bilbaíno se produjo el 22 de marzo de 1933.⁶¹ En dicha fecha se reunió por iniciativa del Ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto, a una representación del Ayuntamiento de Bilbao, con Bastida al frente, a la Junta de Obras del Puerto de Bilbao y a las Compañías ferroviarias interesadas.

Indalecio Prieto propuso en aquella reunión una propuesta de Plan para la modificación y ampliación de los enlaces ferroviarios en Bilbao. Esta propuesta no era sino un compendio de las ideas que había promulgado Ricardo Bastida en 1923⁶² para la conexión comarcal de Bilbao con su Área Metropolitana a lo largo del eje vertebrador de la Ría. La única discrepancia entre Bastida y Prieto y sus planes se refería a la situación de la Estación del Norte.

Indalecio Prieto le encomendó a Bastida la Vicepresidencia de la Comisión de Enlaces Ferroviarios por la coincidencia de ideas y la enorme sintonía entre ellos que condujo a una íntima amistad a lo largo de años, a pesar de sus diferencias ideológicas.⁶³

El 23 de marzo de 1933 se aprobó el Decreto para la constitución de la Comisión de Enlaces ferroviarios cuyos criterios eran los siguientes:⁶⁴

⁶⁰ Ibídem. Bastida, R. (1934). El Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao. *Los Enlaces ferroviarios de Bilbao*, (págs. 6-32). Bilbao.

⁶¹ Ibídem. Prieto, I. (1980). *Pasado y Futuro de Bilbao. Charlas en Méjico*. Bilbao: El sitio.

⁶² Propuesta urbana de Ricardo Bastida del Plan de Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes y Conferencia Op.Cit.(Bastida, El problema urbanístico de Bilbao. Conferencia pronunciada en el salón de las asociaciones de Arquitectos y de Ingenieros Industriales de Vizcaya., 1923)

⁶³ Indalecio Prieto considerado republicano y socialista y Bastida conservador y sin ninguna preocupación política según sus propias palabras. En el Prólogo del libro *Pasado y Futuro de Bilbao* . Pág. IX, de Alfonso Carlos Saiz Valdivieso se dice “ Aquel empeño unió, en el amor compartido por Bilbao, a Prieto y a Bastida; a un socialista agnóstico y a un católico ferviente; a un hombre de izquierdas y a otro de derechas, en una amistad que se mantuvo más allá de la muerte”.

⁶⁴ Op.Cit. (Bastida, El Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao, 1934) Pág. 13

- 1) Centralización en una estación única de las 4 líneas de ferrocarril de gran velocidad que confluían en Bilbao (Norte, Portugalete, Santander y Vascongados)
- 2) Llevar los servicios de la pequeña velocidad a San Mames y Amézola.
- 3) Dar enlaces directos para trenes de mercancías y puerto exterior (Norte y Portugalete)
- 4) Aprovechamiento urbano de los terrenos sobrantes en Abando por la centralización de estaciones
- 5) Evitar obstrucciones urbanas, mejorando accesos y supresión de pasos a nivel.

Toda propuesta relacionada con los ferrocarriles suponía el establecer las bases de infraestructura de comunicaciones sobre la que se desarrollaría un plan urbanístico como tal, es decir, donde se desarrollara la zonificación de usos.

Deusto suponía no solamente un nuevo tejido urbano a generar sino que suponía un nexo importante de unión de Bilbao con su Área Metropolitana a través de las posibilidades de desarrollo en infraestructuras de comunicación. Las Riberas del nuevo propuesto Canal de Deusto debían estar comunicadas con ferrocarriles para poder facilitar el transporte del Puerto y por otro lado Deusto suponía también el nudo de conexión ferroviaria de ambas márgenes de la Ría y paso de la vía ancha a la Margen Derecha. La importancia estratégica de las comunicaciones ferroviarias en Deusto, establecía un estudio y análisis concreto unido a una interlocución fluida de los actores implicados en el desarrollo urbano.

Conferencia de Ricardo Bastida

En enero de 1934 el Consejo Municipal de Urbanismo⁶⁵ organizó una serie de conferencias en el Instituto Vizcaíno que eran abiertas al público bilbaíno.

La conferencia de Bastida fue la más relevante ya que consistía básicamente en la exposición y explicación pública del Plan de Enlaces ferroviarios. La conferencia remarcaba todos los criterios marcados por la Comisión de Enlaces Ferroviarios debidos a las deficiencias de comunicaciones ferroviarias y de sus instalaciones.

Las deficiencias no eran por sus líneas sino por la multiplicidad de estaciones a pesar de lo prematuro que se instaló el sistema ferroviario en Bilbao⁶⁶. También era problemático la diversidad de compañías existentes con diferentes anchos de vía y la independencia de las compañías con respecto a instituciones y organismos oficiales como la Junta de Obras del Puerto de Bilbao. Las Compañías ferroviarias servían a los

⁶⁵ En mayo de 1933 se constituye el Consejo Municipal de Urbanismo bajo la presidencia del alcalde republicano Ernesto Ercoreca. Compuesto por políticos, técnicos y personalidades de otras instituciones como colegios profesionales. Su misión era la reorganización de los servicios técnicos municipales. El promotor de tal idea fue el arquitecto Tomás Bilbao y como secretario técnico se encontraba el joven Estanislao Segurola vinculado al ayuntamiento y al problema urbano en Bilbao(Plan de Extensión urbana de la Villa de Bilbao de 1929). Inventarios Sección Fomento del Ayuntamiento de Bilbao, Sec.XIV. Leg 484.501.

⁶⁶ *Ibidem*. Santas Torres, A. (2007). *Urbanismo y Vivienda en Bilbao. Veinte años de postguerra*. Pamplona: Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro. Pag 26

intereses del Puerto pero no formaban parte de decisiones de organización ni gestión lo que dificultaba un funcionamiento fluido de la instalación portuaria.

Por otro lado, la dificultad de conexión entre la vía estrecha, rápida de viajeros que se desarrollaba por la Margen Derecha de la Ría, resultaba prácticamente imposible con la vía ancha de baja velocidad y de mercancías que se desarrollaba por la Margen Izquierda de la Ría. Los enlaces ferroviarios resultaban infructuosos ya que faltaba una estación de articulación entre todas las líneas dentro de la Villa.

Pero el plan proponía algo más. Se planteaba una estación única como nexo intermodal de viajeros de ferrocarriles y autobuses. Una única estación de mercancías y la utilización dentro de la Villa, de ferrocarriles de vía estrecha.

No solamente consistía en un plan ferroviario era un Plan con implicaciones urbanísticas y con una amplia perspectiva territorial de la Comarca y de su motor económico que era el Puerto.

“El motivo verdad, absolutamente verdad, verdad que nadie puede negar de estos planes, ha sido esencialmente, fundamentalmente, profundamente ferroviario, mejor diríamos ferroviario-comercial. Jamás en ningún momento, el logro de ninguna mejora urbana ha movido estos planes, como se ha dicho por ahí. Bilbao, ayer, fue un centro minero e industrial. Bilbao, mañana, no os extrañéis de lo que digo, será un centro esencialmente comercial. Preparemos su porvenir, facilitemos y desarrollemos los planes que le permitan competir con ventaja en la durísima lucha que se avecina. Ayer Bilbao fueron sus minas, mañana Bilbao será su puerto. Precisa por tanto una íntegra coordinación ferroviaria vizcaína, en coordinación también con el puerto. Este es el punto principal, el esencial”⁶⁷.

A nivel urbanístico se propuso dos grandes operaciones urbanas, por un lado, el aprovechamiento de los terrenos liberados por las obsoletas instalaciones ferroviarias que suponían la reurbanización de grandes terrenos en Abando. Por otro lado, se preveía la urbanización del Valle de Asúa como posible ensanche de la capital con una comunicación a través de un túnel en Archanda.⁶⁸

El Plan suponía una inversión de 25 millones de pesetas que posteriormente aumentaron a 55 millones de pesetas. Esta inversión suponía un espaldarazo a la situación de crisis económica que repuntaba en la Villa y que estaba incentivada a la vez de la política social favorecida por la ideología izquierdista de la República.⁶⁹ Pero, por otro lado, suponía la dificultad de un proceso de expropiaciones diversas que retrasaban y dificultaban su ejecución.⁷⁰

⁶⁷ Op. Cit. (Bastida, El Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao, 1934)

⁶⁸ Op. Cit. (Prieto, 1980) Pág 80

⁶⁹ Ibídem. Macías, O. (1994). *Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco*. Bilbao: Universidad del País Vasco.

⁷⁰ Escrito de la Cámara de la Propiedad urbana. (Enero 1934, Nº 131). Los Enlaces ferroviarios de Bilbao. Propiedad y Construcción, 3-4.

La ejecución de todas las propuestas planteadas hubiera sido el punto de inflexión de la transformación urbana de Bilbao a una escala comarcal de Ordenación Territorial. Las propuestas no implicaban la solución inmediata de un sistema ferroviario confuso sino que favorecían la expansión territorial a lo largo de la Ría, previendo la unión con diferentes centros neurálgicos urbanos o industriales de desarrollo.

“Es necesario tener en cuenta que el ferrocarril no termina cuando termina la Compañía. La Compañía del Norte cesará en el momento de revertir al Estado sus instalaciones, dentro de treinta años o poco más; pero el ferrocarril, el servicio, continuará mucho tiempo después. Bilbao no puede admitir de ningún modo como conveniente para sus necesidades, una solución suficiente para sus necesidades actuales y manifiestamente suficiente para el porvenir.”⁷¹

Es decir, la idea visionaria de Bastida de 1923 podía empezar a atisbarse. Los ferrocarriles jugaron un papel importante en la organización urbana y sobre todo de las zonas industriales y demográficas muy desarrolladas. También por otro lado la relación podía considerarse simbiótica ya que estas se desarrollaron gracias al empuje industrial y económico del Bajo Nervión.

Bastida pronunció su conferencia diviso ya la inoperancia del Plan de Enlaces Ferroviarios ya que Indalecio Prieto ya no formaba parte del Ministerio de Obras Públicas y la oposición de las compañías ferroviarias hacían decaer la concepción de un Plan Comarcal.

Conferencia de Ignacio Rotaeché

Tras la conferencia de Bastida y dentro del ciclo de conferencias organizadas por el Consejo de Urbanismo del Ayuntamiento de la Villa de Bilbao, el Ingeniero de Caminos Ignacio Rotaeché pronunció el 3 de febrero de 1934 una conferencia titulada “Las comunicaciones ferroviarias y el puerto de Bilbao”⁷². Ignacio Rotaeché poseía una gran experiencia en cuanto a ferrocarriles y medios de comunicación, no en vano, Rotaeché había desempeñado funciones de Director General del Ferrocarril de La Robla y era el autor de los puentes levadizos de Deusto y del Ayuntamiento.

La conferencia trataba de 2 aspectos importantes. Por un lado, hablaba de las comunicaciones ferroviarias de enlace y relación con las zonas alejadas que constituían el “Hinterland”, situadas en el radio de acción y de influencia del Puerto y que constituían propiamente las comunicaciones de Bilbao.

Por otro lado, hablaba de los ferrocarriles que servían de tráfico en el Puerto propiamente dicho y eran las comunicaciones del Puerto y prolongaciones de las anteriores.

En la conferencia aparecía un término que hacía referencia al Área Metropolitana de Bilbao. “... y aquí aparece un englobamiento de interés y necesidades análogas o

⁷¹ Op. Cit (Bastida, El Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao, 1934) pág. 16

⁷² Ibídem. Rotaeché, I. (3 de Febrero de 1934). Las Comunicaciones ferroviarias y el Puerto de Bilbao. Los Enlaces Ferroviarios de Bilbao. Bilbao: Escuelas Gráficas de la Santa casa de Misericordia.

idénticas en muchos aspectos, entre el puerto de Bilbao propiamente dicho, lo llamaremos, la zona de Bilbao o Bilbao simplemente"⁷³. La denominación del Área le confería una entidad que hasta entonces se había intuido pero que hasta la configuración del Gran Bilbao no se estableció como tal.

Rotaeché en su conferencia estudiaba al detalle las necesidades ferroviarias del Puerto donde no faltaba un análisis profundo de los requerimientos en la zona de Deusto. La JOPB había hecho un gran esfuerzo por la ampliación de sus muelles e instalaciones pero también se necesitaba la ampliación del ferrocarril que le diera servicio, por eso se necesitaba una ampliación del ferrocarril Bilbao-Portugalete.

Para Deusto se necesitaba un planteamiento global de reestructuración ferroviaria ya que las obras que el Puerto tenía previsto en la zona para ampliar sus instalaciones suponían una modificación total de las mismas. Los muelles más amplios se situaban en la Margen Derecha, con lo cual se necesitaba una unión de dichos muelles desde la estación de Olaveaga. Para ello, el ferrocarril debía atravesar el Canal por medio de un puente móvil de 7 metros de altura hasta la ladera, salvando "el tapón del cauce".⁷⁴ En el istmo se situaban las vías para el servicio de los muelles del Canal y para el terreno industrial de la península entre el nuevo cauce y la dársena; y estas vías tenían enlace directo con las que venían de la Vega de San Mames. Se conformaban así dos niveles de vías, unas a nivel del muelle que enlazaban con la estación de San Mames y otras que enlazaban con la estación de Olaveaga y que estaban a un nivel superior.

Ignacio Rotaeché disponía de un criterio concreto y claro para la Vega de Deusto sobre el tema ferroviario, estableciendo las bases de infraestructuras sobre las que poder apoyar su desarrollo urbano, lo que supuso un soporte más para el proceso de extensión de Bilbao.

Conferencia de Estanislao Segurola

Dentro del ciclo de conferencias promovido por el Consejo Municipal de Urbanismo, el 10 de marzo de 1934, Estanislao Segurola pronunció la conferencia titulada "Urbanismo en general y Urbanismo aplicado a Bilbao".

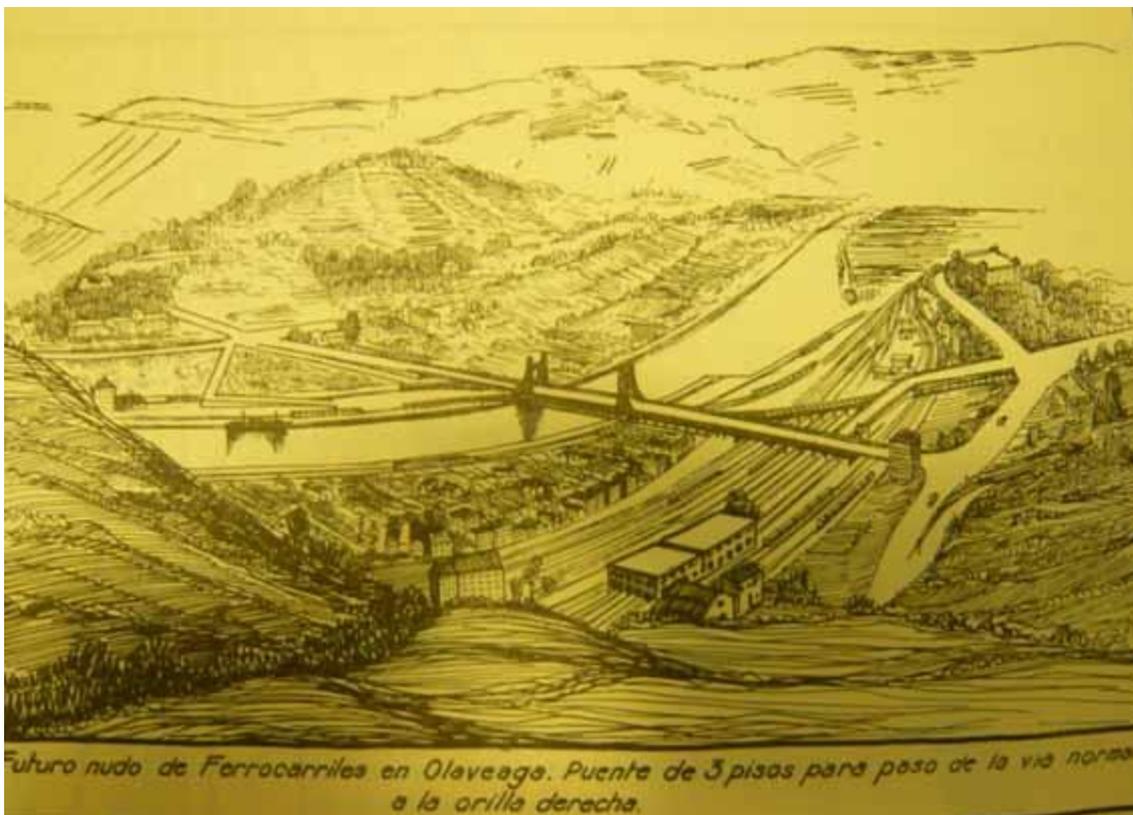
Estanislao Segurola fue Arquitecto Municipal de la Anteiglesia de Begoña pero tras la anexión de 1924 pasó a formar parte de la Oficina Técnica del Ayuntamiento de Bilbao en calidad de Arquitecto Director del Ensanche y tras pasar por varios puestos en el Ayuntamiento hasta alcanzó la Dirección de Arquitectura en 1942. En 1934, cuando pronunció la Conferencia, desempeñaba las labores de Jefe de la Oficina Municipal de Estudios Urbanos de Bilbao. Estanislao Segurola era un gran conocedor de la realidad urbana de Bilbao. No solamente había firmado junto con Marcelino

⁷³ *ibidem* (Rotaeché, 3 de febrero de 1934)

⁷⁴ Rotaeché que había ya proyectado el puente de Deusto en 1934, describe el puente de Olaveaga de la siguiente forma "El puente móvil que se proyecta será de tipo *ascensor* que pudiendo calarse a dos alturas, servirá asimismo para dar paso a las vías a la rasante del muelle en servicio reducido a ciertas horas, ya que ello exigirá interrumpir el tráfico de vehículos y peatones de servicio general que también ha de prestar dicho Puente de Olaveaga" *ibidem* (Rotaeché, 3 de febrero de 1934) Pág. 25-26

Odrizola el Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao de 1929 sino que sus ideas urbanísticas suponían una brillantez equiparable a las previsiones urbanas revolucionarias de Bastida e incluso puso sobre el terreno algunas de las ideas utópicas y ambiciosas de éste.

Su atribución como urbanista provenía de la influencia internacional y sobre todo de su viaje a Berlín en diciembre de 1933 patrocinado por el Ayuntamiento de Bilbao⁷⁵, donde descubrió el racionalismo y el urbanismo de las Siedlungs con figuras internacionales de la talla de Gropius, May, Jansen, Taut.⁷⁶ La primera parte de la conferencia de Segurola en 1934 se ocupaba de diversos antecedentes urbanísticos y de vivienda en el mundo, pero básicamente suponía una actualización de las intervenciones urbanas en Francia, Inglaterra y Alemania para realizar una comparativa con Bilbao.⁷⁷



1934. Estanislao Segurola. Conferencia "Urbanismo en General y Urbanismo Aplicado a Bilbao" Puente de 3 pisos entre Olaveaga y Deusto.

⁷⁵ Inventarios. Sección Fomento Ayuntamiento de Bilbao, Sección XIV, Leg 484.501.1943

⁷⁶ Op.Cit (Santas Torres, 2007) Pág. 28

⁷⁷ *Ibidem*. Segurola, E. (10 de marzo de 1934. reeditado en 2005 por Colegio de Aparejadores y Arquitectos técnicos de Bizkaia). Urbanismo en General y Urbanismo aplicado a Bilbao. Estudios de Elías Mas y Jaione Velilla Los Enlaces ferroviarios de Bilbao. Bilbao: Escuelas Gráficas de la Santa Casa de Misericordia. Pag 8-15

La Conferencia de Segurola suponía una propuesta integral de soluciones a modo de reforma interior a pequeña o mediana escala. Se proponían soluciones concretas e inmediatas del conflicto urbano, al contrario que Bastida que pretendía crear pautas y dar respuesta general al futuro comarcal del territorio de gran escala. Por un lado, se actuaba en Bilbao apoyándose en una política de suelo y en una regulación del mismo que no llegaría hasta mucho después. Por otro lado, se planteaba actuaciones de extensión de la ciudad en nuevos terrenos inexplorados urbanísticamente hablando, ocupando el Valle de Asúa a través de Archanda.⁷⁸

En cuanto a las actuaciones de reforma interior de Bilbao se podía enumerar las siguientes:

Eliminación de los pasos a nivel de Gordoniz, cubrición de las trincheras del ferrocarril en Cantalojas para facilitar el acceso a Bilbao La Vieja, cubrición del ferrocarril en Autonomía para conseguir una gran avenida, los accesos desde el Ensanche a la estación de San Mames, el Puente ferroviario de Olaveaga, el Canal de Deusto, el Traslado de la estación de los Vascongados desapareciendo el embudo de Achuri creando un paseo hasta Miraflores, ampliación de Hurtado Amézaga y una intermodal en Abando.⁷⁹

Para Segurola el problema de Bilbao no se resumía únicamente en ordenar los espacios ferroviarios sino ordenar las zonas residenciales según una serie de proyectos derivados del Plan de Enlaces Ferroviarios para descongestionar la ciudad. Los suburbios periféricos insalubres parecían insuficientes para la extensión de la ciudad donde se necesitaban periferias ordenadas como en Centroeuropa para dar cabida al crecimiento urbano planteado desde cero.

El planteamiento seguía los supuestos de Indalecio Prieto al plantear el Valle de Asúa como solución "libre y moderna" a un nuevo Bilbao unido por un túnel y conectado con arterias de tranvías y autobuses. Segurola proponía una nueva Bilbao en el Valle de Asúa con capacidad para 225.000 personas, es decir, casi 100.000 personas más que las que habitaban en Bilbao. La propuesta suponía una parcelación de solares con trazado homogéneo y regular de zonas residenciales y zonas verdes, con influencias claras del urbanismo alemán y de los postulados del Movimiento Moderno del CIAM. La propuesta tenía un tanto de utópica y excedía las perspectivas urbanas de Bilbao. Tanto las propuestas de Bastida como de Segurola anticipaban posibles vías de solución a la problemática urbanística en Bilbao. Las discrepancias a nivel económico entre los diversos organismos y representaciones de la Comisión de Enlaces Ferroviarios imposibilitaron la transformación de los ferrocarriles en Bilbao. El futuro del crecimiento de Bilbao pasaba por la expansión del Puerto. Pero toda iniciativa urbana quedó paralizada por el alzamiento militar de julio de 1936 que dio lugar a un estancamiento de cualquier proceso de evolución urbanística.

⁷⁸ *Ibidem* (Segurola, 10 de marzo de 1934. reeditado en 2005 por Colegio de Aparejadores y Arquitectos técnicos de Bizkaia) Pág. 32-44

⁷⁹ De la propuesta visionaria de proyectos para Bilbao de Segurola, actualmente se puede decir que la mayoría han sido ejecutados a lo largo del tiempo excepto la propuesta en el Valle de Asúa. Segurola se convierte así en un arquitecto con una gran resolución en las propuestas concretas para Bilbao

CONCLUSIONES

CAPÍTULO 3

3. Conclusión.

Plan de Ampliación de Bilbao 1925-1934

Tras la anexión de las Anteiglesias de Deusto y Begoña en octubre de 1924, la configuración urbana de Bilbao comenzó a transformarse, ya que se habían establecido las primeras bases de un crecimiento territorial necesario para su extensión. Bilbao no solamente aumentaba físicamente sus límites geográficos sino que también incrementaba demográficamente. La ciudad, ya no tenía capacidad articuladora para favorecer la viabilidad urbana en cuanto a movilidad, desarrollo y complejidad ciudadana, por eso, era el momento de evolucionar hacia modelos urbanos más complejos evitando reproducciones decimonónicas de un Ensanche en crisis por la inoperancia de su desarrollo.

Había que dejar atrás por un lado todos los rencores de la anexión de Deusto y Begoña con enconamientos y animadversiones, y por otro lado, había que superar la barrera urbana física infranqueable que suponía la Ría y que ofrecía estimables territorios para su conquista. La periferia urbana bilbaína se poblaba incesantemente de hordas de emigrantes que abordaban la urbe sin ninguna previsión, superando con creces cualquier realidad urbana existente. Por todo ello, era necesario un documento de articulación urbanística que reglara la expansión de Bilbao.

Cuando hablamos de la expansión de Bilbao, tendemos a realizar un paralelismo de crecimiento a lo largo de la cuenca del Nervión como valle de expansión natural y geográficamente posible, por ello, la inexistencia de barreras geofísicas en el territorio más allá de la Ría del Nervión y sus dos orillas confiere una continuidad del territorio metropolitano que favorece una lectura global del mismo. Bilbao y su Comarca se identifican como un todo donde los territorios se complementan en una transición desde un núcleo originario y abigarrado de crecimiento de ciudad medieval del Casco Viejo hasta la ciudad metropolitana de pueblos colindantes, como auguraba Ricardo Bastida en 1923.

En el viaje urbano desde el Bilbao profundo de la Carta Puebla hasta el Bilbao Metropolitano hacia El Abra, se encuentran los territorios anexionados de Deusto que confirieron una oportunidad inmejorable de expansión territorial urbana a Bilbao a la vez que proporcionaron la ansiada continuidad metropolitana que deseaba Bilbao como cabecera de una inevitable comarca marcada físicamente por su configuración geográfica. Es decir, el papel de Deusto supuso algo más que una inclusión de metros cuadrados a una ciudad en expansión, sino que supuso la estrategia metropolitana adecuada para acercarse no solamente a la Margen Derecha residencial sino que también el carácter tradicionalmente industrial de la zona le aproximaba a la excluida Margen Izquierda fabril. Con todo ello, se auspiciaba un prometedor desarrollo urbanístico en Deusto digno de un enclave estratégico, tal y como ha acabado siendo.

En enero de 1925 se iniciaron los trámites necesarios por parte del Ayuntamiento de Bilbao y su Comisión de Ensanche para la convocatoria de un Concurso de ideas para la Expansión de Bilbao con los nuevos territorios anexionados de Deusto y Begoña, gracias a que el Estatuto Municipal de 1924 confería la suficiente autonomía y

competencias a los municipios para elaborar su planeamiento urbanístico. La Comisión del Ensanche fue asesorada por Ricardo Bastida que se nutría de una gran experiencia a nivel territorial, después de avanzar su Plan de Expansión de Bilbao con los pueblos Colindantes de 1923 y su aclamada conferencia donde exponía y detallaba el Plan.

Se recabó información de los entes y organismos que podían aportar información relevante para la redacción del Plan como la Comisión de Accesos de la Diputación Foral de Vizcaya y la Junta de Obras del Puerto de Bilbao. En 1925 existía por parte de la J.O.P.B. un Plan de Obras Nuevas que se había realizado en 1918 a petición del Ministerio de Fomento y de su Ministro Francisco Cambó, donde se preveían obras de recalce del muelle de Deusto y su ampliación, debido al pésimo estado del mismo. Hasta 1926 no hubo una primera propuesta de planteamiento realista de una situación caótica en la zona portuaria de Deusto. Los muelles iban deteriorándose continuamente por su inestabilidad de cimentación y esto unido a la inoperancia fluvial de navegabilidad en la Curva de Elorrieta supuso el punto de inflexión en infraestructuras portuarias introduciendo el nuevo Canal de Deusto. El nuevo Canal modificaría sustancialmente la urbanización de Deusto posteriormente. Así, en 1925 la J.O.P.B. proporcionó información de los terrenos del Puerto en Deusto pero no hubo ninguna propuesta de las necesidades reales del mismo. La Comisión del Ensanche junto con la Oficina Técnica, Dirección Topográfica del Excmo. Ayuntamiento de Bilbao, creada ex profeso para gestionar el Concurso del Ensanche de Bilbao, no reflejaron ninguna premisa por parte de las necesidades del Puerto de Bilbao y ese fue el fundamental problema y escollo que tuvo la elaboración del Plan de Expansión de Bilbao: La falta de comunicación y entendimiento entre organismos implicados en el Plan de Extensión de Bilbao.

La J.O.P.B. era un organismo autónomo e independiente que operaba soberanamente según los presupuestos generales del Estado y con libertad de acción y ejecución en los terrenos de su propiedad que suponían la fachada fluvial principal de Bilbao. A pesar de ello, no existía una comunicación directa entre los municipios implicados y la J.O.P.B, con la cual, muchas veces la desconfianza y suspicacia en las acciones mutuas eran producto de un desconocimiento de proyectos e intenciones entre ellos. Todo ello, generaba una imposibilidad real de avance y un escepticismo propio de discrepantes.

Sin embargo, la Comisión de Accesos de la Diputación aportó toda la información de la que disponía para abordar el problema comarcal que tanto le competía. Para ello, se dispuso como premisa indispensable de trabajo el Plan de Enlaces de Bilbao con los Pueblos Colindantes de Ricardo Bastida de 1923 y que recomendaba respetar al máximo en lo referente a comunicaciones, arterias de circulación y tráfico, ejes de urbanización y zonificación.

La Comisión del Ensanche acordó el 26 de marzo de 1926 la aprobación de las bases del Concurso para la Extensión de Bilbao con los territorios anexionados. Deusto era el objetivo inmediato de urbanización de Bilbao ya que aportaba inmejorables terrenos llanos, próximos al Ensanche sin excesiva dificultad de unión entre el centro y la expansión. La situación estratégica de Deusto al borde de la Ría aportaba un carácter comercial e industrial que favorecía el intercambio, crecimiento económico y la revitalización de la economía. Los terrenos escarpados de Begoña suponían un

impedimento al crecimiento urbano y la dificultad de unión con la Villa resultaba un obstáculo, por ello el Plan de Expansión se decantó por la inmediatez de Deusto. Aunque la realidad urbana fue la contemporaneidad de crecimiento de la mayoría de la periferia bilbaína debido a la celeridad de desarrollo y crecimiento demográfico. Por otro lado, el Plan demandaba también una cierta aproximación al fenómeno metropolitano, todo ello, se traducía en la escala de los planos desde: un plano general a escala 1/10.000; un plano a escala 1/2000; un plano de Olaveaga a escala 1/2500.

La intención del Concurso era la de nutrirse de las ideas nuevas e internacionales que estaban surgiendo en Europa a nivel urbanístico, para posteriormente y con los medios municipales elaborar un Plan de Extensión desde la visión y perspectiva local del equipo de la Dirección Topográfica y la Comisión del Ensanche. Las bases del Concurso marcaban unas pautas muy definidas a seguir y según los patrones de la Comisión de Accesos y la J.O.P.B. con lo cual las propuestas se rigidizaban excesivamente ante las premisas impuestas por el Ayuntamiento. A pesar de ello, hubo una propuesta que sobresalió entre otras y fue la ganadora de J. Stübben el cual estuvo apoyado por Ricardo Bastida que disfrutaba de un gran peso en el Ayuntamiento de Bilbao y en el jurado del concurso. J. Stübben era un reputado urbanista con una gran experiencia en el desarrollo de ensanches de ciudades que comprendió la complejidad de la ampliación de Bilbao.

A parte del proyecto ganador, cabía destacar otros dos proyectos que fueron: el segundo premio de Segurola y Agüero y el proyecto de Otto Bünz y García Mercadal que es el único que se conserva.

El primero de los proyectos tuvo gran importancia porque Segurola acabó siendo Arquitecto Director del Ensanche y acabó estableciendo su propuesta como la base del Plan de Extensión Urbana de Bilbao que finalmente se aprobó en 1929 y que estuvo apoyado en un alarde de chovinismo por gran parte de la opinión pública y la prensa local frente al ganador J. Stübben.

Del proyecto de Otto Bünz y García Mercadal tenemos que destacar no solamente que es el único del que se tiene constancia sino que además la introducción del debate urbanístico dentro de la ideología del Movimiento Moderno, gracias a la militancia de sus autores dentro del Estilo Internacional y bajo los postulados de los CIAM. Así, este Plan fue el reflejo de una nueva forma de pensar y nuevas tesis del Racionalismo Europeo sobre: Economía, tráfico, higiene y arquitectura. Pero dicho Plan no cuajó ya que se distanciaba mucho de la propuesta de Bastida para un Bilbao Metropolitano y que era la base de las propuestas del Concurso. Era un proyecto con muchas posibilidades urbanas pero desde la distancia de unas tesis únicamente teóricas y sin bajar a una escala urbana de análisis global de comunicaciones comarcales, usos y con zonificaciones erróneas que correspondían a una falta de comprensión de un territorio comarcal. La calidad de sus autores junto con el desarrollo urbanístico orgánico de Deusto hizo de esta propuesta una de gran interés a pesar de sus carencias a nivel metropolitano.

Tres meses después del fallo del Concurso ya estaba preparado el Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao y el 14 de junio de 1927 se aprobó inicialmente. El Plan era un reflejo de los principales esquemas circulatorios y de comunicación del Plan de

Bastida que suponía una base sólida y consensuada de todos los actores comarcales. En este Plan solamente se contemplaba el estudio de las anexionadas Anteiglesias de Deusto y Begoña por ser las actuaciones con más urgencia.

La propuesta para Deusto fue contenida y supuso una prolongación de su Ensanche sobre unos terrenos privilegiados tanto por su situación estratégica como por su favorable topografía llana. Así se propuso una tipología de ciudad mixta entre lo industrial, comercial y residencial y como complemento de la urbe existente. Se mantenían las arterias principales según el Plan de Bastida junto con los puentes de unión entre orillas. Se configuró un trazado urbano curvo paralelo a la Ría cuyo resultado fue una trama de manzanas compactas e irregulares de unas dimensiones considerables y con un gran aprovechamiento a pesar de los grandes patios interiores de las manzanas y de los antejardines de las calles de gran tránsito. En la fachada fluvial de la Ribera se estableció una zonificación de uso comercial e industrial medio con una propuesta edificatoria compacta, sin patios. Todavía no había en el Plan de 1927 ningún atisbo del Canal de Deusto que estaba ya en esas fechas en mente de la J.O.P. B. y que fue una empresa de gran calado para el futuro desarrollo de la zona.

El Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao de 1927 supuso la primera propuesta concreta y a una escala suficiente para un desarrollo fehaciente de Deusto. Se puede decir que supuso un acercamiento real al planeamiento, tal y como se entiende en la actualidad. Este Plan de 1927 estableció las bases sólidas para un posterior desarrollo de planes que no supusieron muchas veces más que variantes del mismo para adaptarse a nuevas necesidades y usos.

A pesar de la importancia del Plan de 1927, su gran impulsor Ricardo Bastida, que en 1927 abandonó el Ayuntamiento de Bilbao, se resignó a contemplar cómo sus iniciales expectativas de crecimiento metropolitano quedaron mermadas ante un plan escaso y poco ambicioso.

La celeridad con la que se había iniciado la elaboración del Plan continuaba y se cumplían los plazos establecidos. Pero en esta aprobación inicial fue cuando empezó a surgir la falta de entendimiento entre los organismos interesados en el desarrollo del Plan. La alegación al Plan de 1927 por parte de la J.O.P.B. fue el mayor impedimento que sufrió el Plan, de forma que hubo que rehacerlo por completo tras dos años de malentendidos entre el Ayuntamiento y la J.O.P.B.

Paralelamente al estudio de las bases del Concurso para el proyecto del nuevo Plan de Ensanche de Bilbao por parte del Ayuntamiento en 1926, hubo también en 1926 un estudio sobre la necesidad de dar una solución aceptable a la situación de los muelles de Deusto. A pesar de que para el concurso se solicitó información a la J.O.P.B. sobre la situación de sus terrenos y necesidades, no hubo la suficiente complicidad entre ambos organismos para dar una respuesta conjunta o para llegar a un acuerdo mutuo de acciones en la zona. La falta de entendimiento no era el resultado de ninguna animadversión sino más bien parecía que la J.O.P.B. llevaba desde el año 1918 madurando la idea de una actuación global en la Ría para atajar problemas sistémicos. No existió una comunicación suficientemente fluida quizás debido a las suspicacias de organismos supramunicipales y con intereses comunes.

Fue en marzo de 1926 cuando se acordó la aprobación de las bases del Concurso, y en abril de 1926, el Ingeniero Director de la Junta de Obras del Puerto, L. Camiña, tenía ya redactado un informe titulado "Ideas para un Plan de Ampliación de los Servicios Marítimos en la jurisdicción de Bilbao con algunos enlaces terrestres con otras jurisdicciones". Este informe que se remitió al Ayuntamiento de Bilbao, detallaba la situación del mal estado de las infraestructuras portuarias y la mejora del cauce del Nervión mediante un nuevo Canal en Deusto. Este informe se reactivó en el momento de las alegaciones de la aprobación inicial del Plan de 1927 y supuso la paralización de todo el expediente administrativo.

La inoperancia entre organismos como la J.O.P.B. y el Ayuntamiento de Bilbao retrasó la aprobación del Plan y lo llevó a la opinión pública de habitantes y prensa local. Hubo grandes defensores y detractores de una empresa de tal envergadura. La importancia vital que suponía la J.O.P.B. para el devenir de Bilbao hacía que las necesidades de este organismo se convirtieran en premisas indiscutibles para la formulación del Plan de Extensión Urbana de Bilbao. El Canal suponía una obra a largo plazo con multitud de impedimentos administrativos, ministeriales, económicos, dificultades técnicas, garantías de plazos, gestión y responsabilidad jurídica frente a los propietarios. Además se necesitaba unas garantías de ejecución para proporcionar crédito suficiente al Consorcio bilbaíno para el desarrollo de un proyecto de tal magnitud. El 9 de julio de 1928 fue aprobado por el Ministerio de Fomento el corte de Deusto y la Dirección de Topografía empezó a redactar el nuevo Plan de Extensión Urbana con el corte de Ría por la Vega de Deusto.

El Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao de 1929 fue un compendio del Plan de 1927, del proyecto de la J.O.P.B. para el nuevo Canal de Deusto y de una nueva fusión de ideas del Concurso debido a la incorporación a la Dirección de Topografía de Seguro. Seguramente Seguro, que había quedado en segundo puesto, retomó sus ideas iniciales para el Concurso y las introdujo en el nuevo Plan de Ensanche ya que él en calidad de Arquitecto de la Dirección de Topografía firmó el Plan del Ensanche de 1929 junto con Odriozola.

El Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao de 1929 se puede considerar como el inicio del desarrollo metropolitano que se completará con el impulso por la creación del futuro Gran Bilbao. Este Plan se apoyaba en la topografía para su desarrollo. Las zonas bajas y llanas eran potencialmente lugares donde desarrollar una trama de ensanche mientras que las zonas en pendientes eran las más aptas para el desarrollo de crecimiento de la baja densidad.

El Plan de 1929 estableció unas diferencias proyectuales con el Plan de 1927 que se tradujeron en cambios en el planeamiento de Deusto. Fundamentalmente fue la aparición del Canal de Deusto y la desaparición del Puente de Zorroza.

La J.O.P.B. hablaba en su proyecto de Canal de Deusto de "La Isla de Zorrozaurre", isla que notablemente años más tarde se adoptó como distintivo del desarrollo urbanístico. Pero en 1929 se optó por cegar el antiguo cauce en Olaveaga convirtiéndolo en una dársena. Así Olaveaga y Zorroza no participaban de la expansión de Bilbao desligándolas de la urbe y relegándolas al igual que la Ribera a zonas de servicio portuario. El Puente de Olaveaga tomaba importancia por la unión que suponía entre márgenes y su conexión con la nueva zona industrial propuesta. Se

había diseñado un puente con una gran capacidad de tránsito e incluso se podría decir que excesiva. El nuevo Canal de Deusto pasaba por la mejor zona de Deusto para su desarrollo urbanístico ya que era una vega llana donde mejor y más fácil poder desarrollarse la ciudad. La Ribera de Deusto se estableció como una península únicamente industrial, mientras que el resto de Deusto absorbía todo el desarrollo residencial previsto con un gran aprovechamiento urbanístico.

El Plan de 1929, a pesar de todos los desencuentros y decepciones, fue una propuesta aglutinadora de voluntades y daba vía libre a la aparición de propuestas más ambiciosas y de carácter comarcal y metropolitano pero con la seguridad de haber cubierto las expectativas más urgentes e inmediatas de un crecimiento a punto de descontrolarse. El Plan de 1929 marcó la estructura básica de trama urbana vigente en Deusto y en la Ribera. Las variantes urbanas que posteriormente surgieron en la zona fueron de carácter secundario y no estructural ya que las bases estaban consolidadas.

La conclusión, a lo largo de una década, fue que el desarrollo urbanístico de Bilbao pasaba por la expansión del Puerto y la reorganización de sus espacios. Desde este punto de vista el área de Deusto suponía no solamente un enclave privilegiado sino estratégico para el Puerto y su desarrollo. De las decisiones tomadas respecto de esa zona dependía mayormente la vinculación de Bilbao a su Área Metropolitana.

Debido al alzamiento militar de 1936 todo desarrollo urbanístico se paralizó para retomarse años más tarde pero desde una perspectiva totalmente distinta.

CAPÍTULO 4

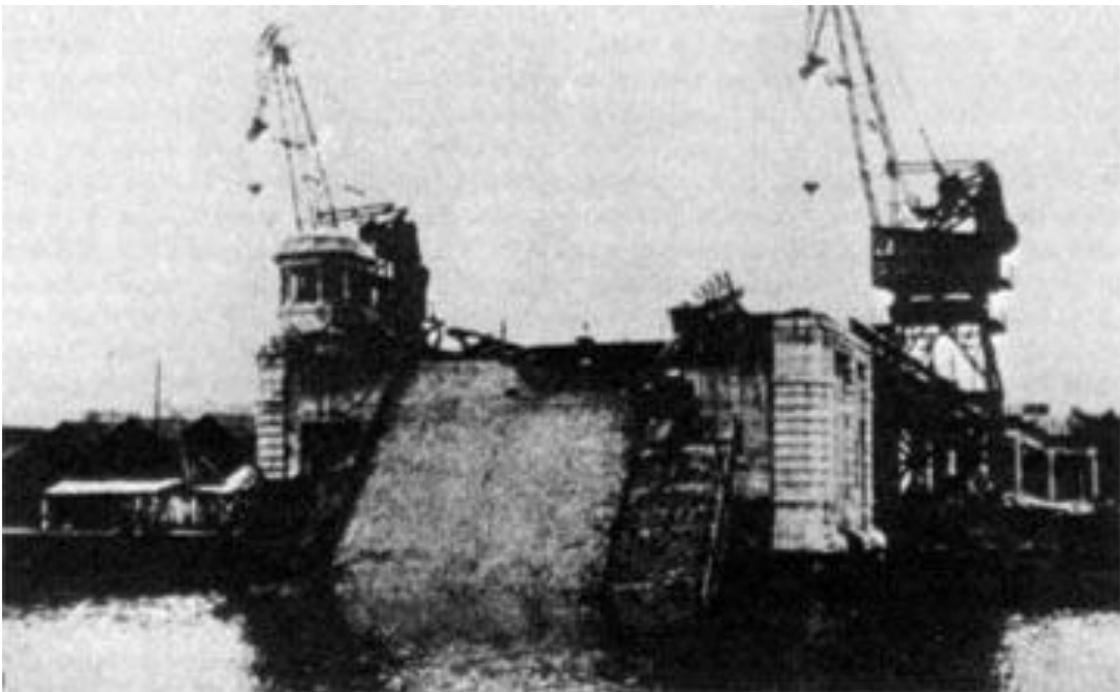
La Autarquía 1939-1960

*No conozco ciudad española que haya progresado
Más en menos tiempo. Y todo por su propio esfuerzo,
Sin ayuda oficial. De Bilbao, siempre que se la visita
Vuelve uno más optimista, con más energía y confianza
En sí mismo. Es una ciudad vigorizante, un tónico espiritual.
No sé decir nada más en su elogio*

Jacinto Benavente

4. La Autarquía 1939-1960

Tras la Guerra Civil el País quedó empobrecido y sumido en una ruina financiera, con una maltrecha económica difícil de superar debido a una baja productividad y a una escasez de materias primas, energía y bienes de equipo. No solamente la intención política era la autarquía económica sino que el País se vio avocado a ello por un aislamiento internacional debido a la II Guerra Mundial y a su posterior bloqueo económico. La autosuficiencia y la autonomía económica se tradujeron en leyes proteccionistas¹ de la industria que frenaron la reconstrucción del País. Así, el crecimiento hasta 1950 fue lento por las escaseces existentes y por el aislamiento político y diplomático que dejó a España fuera del Plan Marshall de ayuda estadounidense para la reconstrucción europea.



Puente de Deusto volado ante la inminente llegada franquista

De 1950 hasta 1957 se rehabilitaron los acuerdos con Estados Unidos² por el apoyo ante la Guerra Fría contra el poder comunista de la URSS, lo que anunció una apertura económica gracias a una cierta mentalidad liberal en el gobierno y una inicial debilitación de las tendencias autárquicas. Debido a la rápida expansión inicial se originó un desequilibrio entre la oferta y demanda y entre importaciones y

¹ Ley 24 de octubre de 1939 de Protección y Fomento de la Industria Nacional. Ley 24 de noviembre de 1939 sobre Ordenación y Defensa de la Industria Nacional. Ley del 25 de septiembre de 1941 Creación del Instituto Nacional de la Industria. El INI se considera como un “holding” público industrial

² En 1951 se iniciaron los acuerdos con EEUU firmándose una Ley de seguridad mutua que incluía un crédito a largo plazo de Export-Import Bank por valor de 62,5 millones de dólares. En septiembre de 1953 se firmaron 3 acuerdos de ayuda económica a cambio del establecimiento de bases militares. Entre 1954 y 1957 la ayuda supera los 500 millones de dólares.

exportaciones que aceleró la carrera inflacionista hasta llegar a un ritmo alarmante en 1957³.

De 1957 hasta 1960 se inicio un periodo de estabilización debido al neoliberalismo económico. Todo ello fue causado por la entrada en el Gobierno de los primeros tecnócratas que imprimieron un carácter de cambio de tendencias a nivel económico en el País.

Se ofrecía apoyo internacional a cambio de la liberalización del comercio exterior, de la devaluación de la moneda, de la eliminación del déficit presupuestario y la utilización activa de la política monetaria⁴. Una vez aplicado el Plan de Estabilización, pronto se vieron los resultados. La inflación disminuyó y los ingresos se reforzaron con un incipiente turismo y la emigración al extranjero.⁵



Panorámica de Deusto

³ En 1955 hubo una subida de precios del 3,9%. En 1956 los precios subieron al 9,1%. En 1957 subieron al 16,7%

⁴ En julio de 1959 mediante el Decreto ley de Ordenación Económica se establece el Plan de Estabilización, aceptando el Gobierno español todos los supuestos de los organismos internacionales.

⁵ En 1969 las reservas monetarias se cifraban en 66 millones de dólares y en 1959 se cifraban en 218 millones de dólares.

4.1. El escenario urbano de Bilbao tras la Guerra

El 19 de junio de 1937 las tropas nacionales rompieron el Cinturón de Hierro bilbaíno y el General Fidel Dávila tomó Bilbao. Desde la entrada en Bilbao del Ejército del Norte hasta el final de la contienda el 1 de abril del 1939, la nueva oligarquía financiera vizcaína tomó el poder en el Bilbao Nacional.⁶

Las acciones urbanas de estos primeros años de Gobierno Nacional en Bilbao supusieron una continuación de los planes urbanísticos previstos en el primer tercio del Siglo XX pero bajo la gestión de una clase política que no era sino una burguesía local que se beneficiaba directamente de las actuaciones públicas. La prioridad eran las infraestructuras que suponían un motor para la economía local y que no solamente había que reorganizar y potenciar sino que era necesaria su reconstrucción tras la batalla. Así se reactivaron varios planes y siempre desde un punto de vista de transformación comarcal.

-La JOPB fue el primer organismo que se puso manos a la obra en estudiar un plan de mejora del Puerto ya que las instalaciones del mismo se hallaban saturadas a pesar de las continuas obras que se realizaban en él, tanto de mantenimiento como de habilitación de muelles, tras el cambio de cargos en la Autoridad Portuaria.⁷

Así se redactó un Plan de Obras que consistía en un compendio de los proyectos que habían existido hasta entonces para el Puerto y que resolvían las carencias de éste y resumían las obras a ejecutar. Es decir, no significaba un plan nuevo en sí mismo sino que consistía en una continuación de lo ya planificado mediante el criterio llevado a lo largo de las primeras décadas de siglo.

Las obras planteadas no eran otras que las ya desarrolladas en propuestas anteriores. Es decir, la finalización de la dársena del puerto exterior, el muelle de atraque para trasatlánticos en Portugalete, los muelles de almacenaje en Abando, Uribitarte y Zorroza, la habilitación portuaria de San Mames y Campo Volantín para Gabarras y sobre todo el nuevo Canal de Deusto. La novedad de este Plan era el establecimiento de un plan de etapas para cubrir las necesidades de completar el mismo. Es decir, se marcaban plazos de hasta 10 años para las obras anteriormente mencionadas y a partir de 10 años se preveían las obras para la ampliación de los puertos pesqueros y la canalización de las Rías de Asúa y Galindo.

⁶ Dentro de los círculos financieros vizcaínos están: José Félix de Lequerica; Alfonso Churruga Calbetón descendiente del ingeniero Evaristo Churruga y posterior presidente de Altos Hornos de Vizcaya; José Luís de Oriol y Urquijo como arquitecto, financiero y presidente de patente Talgo; José María Areilza ingeniero y abogado; Javier de Ybarra y Bergé; José Entrecanales ingeniero y empresario. Santas Torres, A. (2007). Urbanismo y Vivienda en Bilbao. Veinte años de postguerra. Pamplona: Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro. Pag 29

⁷ En julio de 1937, Ingeniero Director del Puerto, Luís Camiña, que llevaba 20 años en la JOPB, se incorporó a la Junta Técnica de Estado para la redacción del Plan General de Obras Públicas. Le sustituye en la dirección de la autoridad portuaria José Félix de Lequerica, al que se le encomienda un Plan de Obras para incorporarlo al Plan General del Estado.



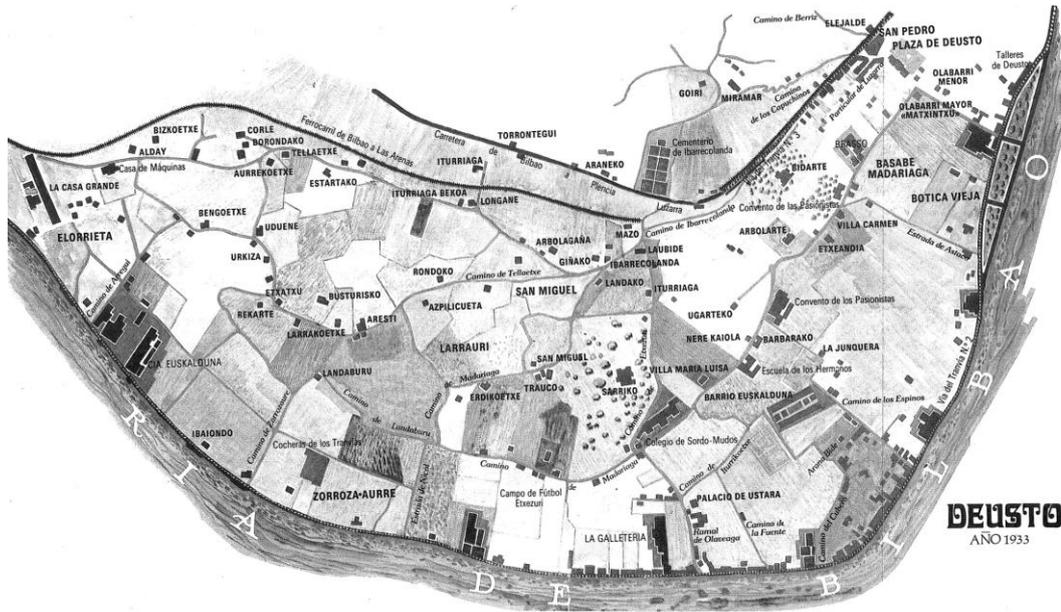
Deusto 1933. Antes de la Guerra Civil.

La Ría quedaba dividida en zonas como hasta entonces, cerca de El Abra se preveían los usos pesqueros de los puertos de Santurce, Portugalete, en la zona media se contemplaba la ubicación de la industria y los astilleros y en Bilbao se vislumbraba la localización de la zona comercial. La única gran apuesta de este Plan era la canalización y las dársenas de apoyo de la Ría de Asúa, como previsión de zona de unión con la futura extensión de Bilbao por el Valle de Asúa. Todo el desarrollo comarcal, a lo largo de la Ría, debía de estar soportado por una infraestructura complementaria ferroviaria y viaria que ya se había desarrollado en el Plan de Enlaces Ferroviarios de 1934.⁸

La idea de una nueva Bilbao Metropolitana volvía a surgir con más fuerza ya que los poderes fácticos veían que era el momento de la expansión de Bilbao a través de un plan completo apoyado por una institución fuerte como la JOPB que tomaba las riendas de liderazgo del desarrollo económico del que podían beneficiarse particularmente la oligarquía en el poder. Los momentos no eran fáciles ya que la labor de reconstrucción del País apremiaba más que una empresa más ambiciosa de extensión y crecimiento del territorio. La JOPB y el Ayuntamiento de Bilbao aunaron fuerzas para conseguir un Plan Completo como el ideado por Bastida en 1923⁹. Los factores políticos de orden supramunicipal determinaron el talante y la gestión de la nueva Corporación Municipal, que tenía en su Alcalde a un fiel aliado, servidor de la política del régimen franquista.

⁸ Bastida, R. (1934). El Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao. *Los Enlaces ferroviarios de Bilbao*, (págs. 6-32). Bilbao.

⁹ Propuesta urbana de Ricardo Bastida del Plan de Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes y Conferencia (Bastida, El problema urbanístico de Bilbao. Conferencia pronunciada en el salón de las asociaciones de Arquitectos y de Ingenieros Industriales de Vizcaya., 1923)



Deusto 1933. Antes de la Guerra Civil

La JOPB pasó a gestionar el convenio de la Compañía Ferroviaria Bilbao-Portugalete con el Ayuntamiento de Bilbao para ceder esa línea en el trayecto Bailén-Olaveaga, reservar la estación de Abando sólo para viajeros y líneas de gran velocidad, crear otra de mercancías de pequeña velocidad en la Vega de San Mames, una de clasificación en Basauri y un enlace de línea general con el ramal Cantalojas-Olaveaga. Es decir, se retomó de nuevo el Plan de Enlaces Ferroviarios de 1934.

-El Ayuntamiento por su parte reconsideró los planes estancados por la Guerra para dotar a Bilbao de suelo residencial viable para su ocupación y facilitar el acceso a la capital.

Por ello, era necesario un nuevo instrumento que regulara un crecimiento urbano que desbordaba los términos municipales, una ordenación de carácter comarcal que considerara la Ría del Nervión en su conjunto, planificando comunicaciones y accesos, delimitando zonas industriales, residenciales y sobre todo, definiendo infraestructuras portuarias.

A parte de esta premisa, durante los 8 primeros meses tras la ocupación, se tuvo que reorganizar toda la estructura administrativa y de Comisiones Municipales para que la nueva Corporación encabezada por el Alcalde José María Areilza Martínez se centrara en reconstruir la ciudad.

El nuevo Estado Franquista se caracterizaba por una dependencia absoluta de la Administración Central y el nombramiento de Alcaldes se producía por designación, o bien del Gobernador Civil o bien del Ministerio de Gobernación, es decir, no era una representación popular sino una delegación del Estado Central que anulaba toda la independencia y autoridad municipal y con una insuficiente dotación de recursos. Vizcaya fue especialmente castigada sin

recursos por considerarse “traidora” debido a su concierto económico y por consiguiendo Bilbao también lo fue, lo cual entorpecía la gestión municipal y especialmente los proyectos de expansión urbana.

El 24 de junio de 1937 comenzó la reconstrucción de Bilbao y en sesión extraordinaria se acordó la rehabilitación de los puentes fijos destruidos durante la Guerra ya que era urgente el restablecimiento de la comunicación entre los dos márgenes para que se reactivara económicamente la ciudad. Se organizó, bajo la Dirección de la Comisión de Fomento que presidía José María Careaga, la Oficina Técnica de Puentes Fijos, la Oficina Técnica de Puentes móviles y una Comisión de Puentes para valorar los concursos¹⁰. Estas oficinas técnicas contaron con una amplia dotación de personal para favorecer el desarrollo de los trabajos, a ellas se transfería personal municipal de otros negociados del Ayuntamiento, como de la Sección de Urbanismo donde los arquitectos Estanislao Seguro y Manuel Ignacio Galíndez se ocupaban, además, de la colaboración con los servicios técnicos de FET y de las JONS.

Cuatro fueron los trabajos iniciados en estas fechas: El matadero de Zorroza, la avenida principal del Ensanche de Deusto, el túnel de Archanda y el aeropuerto de Sondica, proyectos éstos tres últimos estrechamente vinculados y concebidos como estratégicos para la expansión y crecimiento de Bilbao

Seguro y Galíndez fueron también los encargados de la definición del proyecto de Plan de Mejoramiento de los Accesos a Bilbao. Con el pretexto de reconstrucción de las vías destruidas en la Guerra se pretendía en cierta forma reorganizar las vías limítrofes al centro y la modernización de las mismas. Se modificaba el Plan de Extensión de 1929 sobre todo en su acceso por Begoña y Archanda. El acceso por Archanda suponía un túnel bajo el monte que conectaba la futura expansión del Valle de Asúa y el aeródromo pensado en Sondica con el Puente de Deusto, es decir, con el aeropuerto a 3 kilómetros del centro de la Villa. A pesar de los informes presentados en enero de 1938, todo dependía de las anexionaciones de Sondica, Asúa y Loiu y no fue hasta 2002 que el túnel quedó abierto al uso público.

Durante las alcaldías de González de Careaga Urquijo (24-2-1938/19-8-1938) y Lequerica Erquicia (19-8-1938/29-3-1939), se continuaron haciendo obras de reconstrucción de la ciudad con la inauguración sucesiva de varios puentes reparados, vías de acceso y mejora de la red de saneamiento. El estado pésimo de las calles y vías hacían describir a Bilbao en la prensa local como una ciudad con “*muy poca urbanidad y limpieza*”¹¹.

¹⁰ La Comisión de Puentes la van a integrar: el Comandante Arbex, de la Comandancia de Ingenieros de la plaza, Luis del Río, jefe de Obras Públicas de Álava y Bizkaia, Gregorio Sanz Gallego, director de la Junta de Obras del Puerto, José Luis Escario, jefe nacional de los Servicios Técnicos de FET y de las JONS, José Entrecanales, director de la Oficina municipal de puentes fijos, y Manuel Galíndez, delegado de la Alcaldía en Arquitectura y Urbanización. Aguirreazkuenaga, J., & otros. (2002). Bilbao desde sus Alcaldes Volúmen III (1937-1979). Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao. pag 120

¹¹ La Gran Vía como arteria principal de la ciudad sufría en días de lluvia embalsamientos en su calzada. La Ribera de Deusto era intransitable. Existían grandes carencias de iluminación en Begoña y Puente del generalísimo.

En la alcaldía de Oriol Urquijo (29-3-1939/20-2-1941) se ejecutaron importantes avances a nivel urbanístico en Bilbao. La crisis económica de los años treinta junto con la Guerra Civil había situado a la ciudad de Bilbao en una situación caótica, en cuanto a vivienda se refiere.

El gran despliegue industrial de principio de siglo había favorecido la aparición de suburbios obreros en San Francisco, Achuri, Iturribide y barrios periféricos en La Casilla y Recalde. El Ensanche se encontraba construido a medias y además solamente suponía una alternativa residencial a la burguesía local. La expansión de la Villa en 1929 hacia Deusto, Begoña y Erandio había quedado estancada por la falta de financiación y crédito. Todas estas dificultades económicas estaban unidas a los impedimentos legales que detenían el desarrollo urbano de las ciudades. Las Leyes decimonónicas del Ensanche no obligaban a los propietarios de los solares a edificar lo cual favorecía la creación de bolsas de suelos paralizados que beneficiaban la especulación del suelo en los Ensanches de las ciudades controlados siempre por la oligarquía dominante. Los impuestos sobre los solares sin edificar, habían sido sustancialmente mermados ante la presión de la burguesía propietaria de los mismos que apremiaban a la Diputación Provincial a no aplicar medidas sancionadoras gracias a la libertad de actuación por el especial régimen fiscal vasco.

La tendencia falangista, desde el Gobierno Nacional, preveía un apoyo al afianzamiento de los Ensanches y a su reforma, de manera que no se trataba de fomentar nuevas extensiones sino de completar los ensanches existentes proponiendo nuevos ritmos de ejecución y la rentabilización de sus inversiones.

La Sección de Fomento con Lorenzo Hurtado de Saracho y la Oficina Técnica de Arquitectura con Manuel Ignacio de Galíndez se pusieron manos a la obra para modificar el Plan de reforma del Ensanche. Las actuaciones en el Ensanche se centraron en dos: Por un lado, se mejoraron los servicios y liberando solares y por otro lado, se forzó a la inversión privada gravando impuestos a propietarios. Como actuación a destacar en el Ensanche fue la consolidación del Campo de Fútbol del Athletic Club en San Mames.

En 1939 se creó el Instituto Nacional de Vivienda, de la Dirección General de Regiones devastadas y se aprobó la Ley de Viviendas Protegidas que establecían un marco administrativo legal donde poder sustentar la reconstrucción de una ciudad con enormes carencias a nivel residencial y de vivienda económica. Sin respetar las consideraciones oficiales que fomentaban potenciar las inversiones en el Ensanche, Hurtado de Saracho desde la Sección de Fomento, optó por construir en la periferia un ambicioso plan de viviendas económicas fomentando una serie de medidas entre las que había que destacar las siguientes: Se presentó al Instituto Nacional de la Vivienda un proyecto de 1.000 viviendas económicas situadas en zonas alrededor del núcleo urbano donde se podía compaginar la actividad agrícola e industrial y que suponía un coste de 16 millones de pesetas. Paralelamente se planteó en 1939 un proyecto de municipalización de Iralabarri, realizado un año después.

También se modificaron artículos de las ordenanzas sobre construcción urbana, creándose una Oficina Técnica para el “Futuro Bilbao”.

Oriol Urquijo proponía un Bilbao como lugar de “intercambio internacional de ideas, pensamientos y comercio”, se reactivaron varios proyectos siempre desde la insolvencia económica de la época. Además, se activó la reconstrucción del aeropuerto, aportando el Ayuntamiento de Bilbao la cantidad prevista e iniciándose en otoño de 1939 las obras del mismo en Sondica.

4.2. Inicio de la urbanización de Deusto

La arteria principal del Ensanche de Deusto había empezado a construirse antes de la Guerra y para 1931 ya estaba en servicio la parte desde el Puente de Deusto (Puente del Generalísimo Franco) que se encontraba en proyecto hasta la plaza de San Pedro. La Avenida del Ejército con 2775 metros de largo y 25 metros de ancho recorría Deusto desde el Puente del Generalísimo Franco hasta la Curva de Elorrieta y se unía con la carretera a Las Arenas.



Urbanización de la Avenida Principal de Deusto tras la Guerra Civil

En diciembre de 1936 se inauguraba el Puente del Generalísimo y en el 18 de junio de 1937, éste fue volado para la defensa de Bilbao. A lo largo de 1938 y 1939 el Puente de Deusto fue reconstruido y se reinauguro el 25 de octubre de 1939 bajo la alcaldía de Oriol y Urquijo. Éste suponía, al igual que el resto de los puentes de Bilbao, una necesaria comunicación entre ambas márgenes y un inevitable vínculo de la ciudad para su crecimiento y expansión.



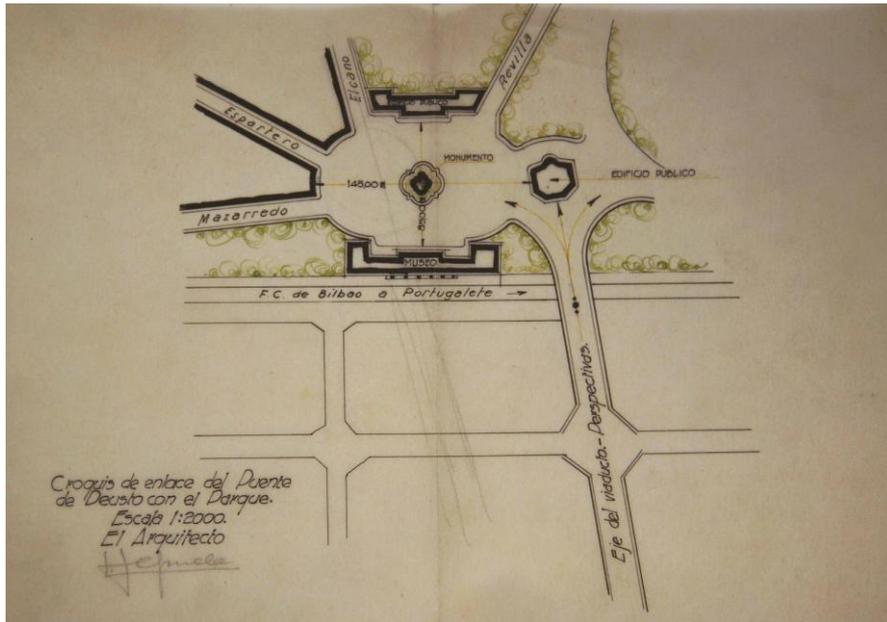
Plaza del Imperio en Deusto. Publicado en el periódico La Gaceta del Norte

El Puente del Generalísimo llegaba a una plaza que nunca se llegó a realizar y que estaba bautizada como Plaza del Imperio. En la plaza se situaba una estatua central ecuestre del Jefe del Estado. La plaza rodeada de edificios, estaba presidida por un edificio con columnata, similar a la de muchos otros edificios oficiales de la Italia fascista, la Alemania Nazi, o el Portugal del Estado Nuovo.¹²

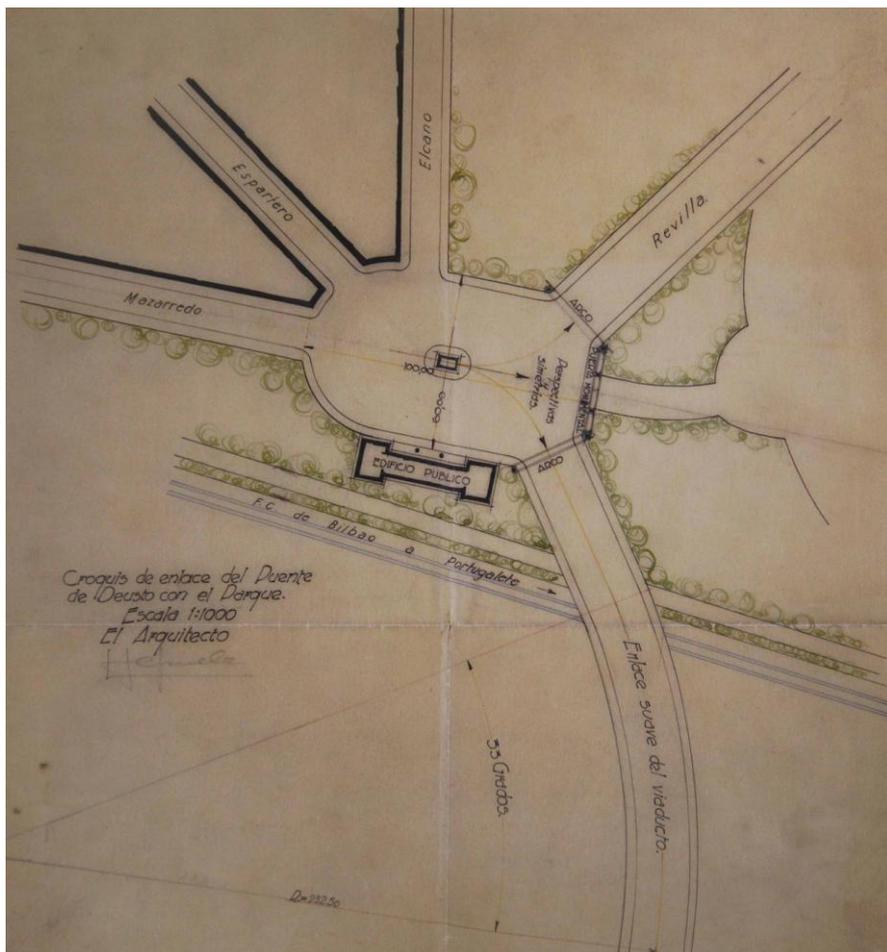
Desde la plaza partía el eje de Deusto, la Avenida del Ejército, que se urbanizó hasta Sarriena.¹³ A lo largo del eje que atravesaba Deusto, la Avenida del Ejército, se fueron desarrollando poco a poco proyectos constructivos según la configuración de manzana cerrada que tradicionalmente se había utilizado en los ensanches.

¹² "Las grandes obras del Ayuntamiento de Bilbao. La Plaza del Imperio", en La Gaceta del Norte, 27 de abril de 1938, contraportada. "Las grandes obras de Bilbao", en La Gaceta del Norte, 21 de mayo de 1938, p.1.

¹³ Guillen Busquets trabajó en la Dirección de Arquitectura desde septiembre de 1937. Su labor principal fue el estudio de la posible expansión de la ciudad en el Valle de Asúa. Arxiu Històric. Col·legi d'Arquitectes de Catalunya. Fondo Busquets i Vautravers. "Trozo de la Gran Avenida del Ejército a partir de San Pedro de Deusto", en La Gaceta del Norte, 13 de mayo de 1938, contraportada.



1931 Estanislao Seguro. Puente de Deusto. Propuesta 1



1931 Estanislao Seguro. Puente de Deusto. Propuesta 2

Ya antes de la Guerra la urbanización de Deusto supuso un problema económico para el Ayuntamiento de Bilbao ya que éste quería equiparar el cobro de impuestos en todo el municipio, sin embargo, los deustos no podían equipararse a los habitantes de Abando debido a la falta de servicios municipales todavía inexistentes en Deusto.

Tras la Guerra las dificultades económicas aumentaron pero era necesario acabar con la urbanización de la arteria principal de Deusto, ya que ésta suponía el eje clave de desarrollo de la zona. Se previó, entonces, una fórmula de colaboración del Ayuntamiento de Bilbao con los propietarios de los solares para regular la distribución de beneficios resultantes con la reparcelación y distribución de solares edificables. El reparto de beneficios se realizaría según los gastos de urbanización por parte del Ayuntamiento de Bilbao y por el valor de la cesión de los terrenos aportados por los propietarios de los solares.

Entre diciembre de 1937 y enero de 1938 se llegaron a una serie de acuerdos. Una vez ejecutadas las obras de urbanización y fijados los gastos, se procedió al reparto de solares resultantes, tras la urbanización, según los gastos realizados por las partes. Es decir, el Ayuntamiento de Bilbao se adjudicaba la propiedad de solares destinados a parques y viales y solicitando un préstamo de 2,5 millones de pesetas, con la Caja de Ahorros y Monte de Piedad Municipal para cada tramo a construir.¹⁴

Ya había pactado anteriormente el Ayuntamiento de Bilbao y los propietarios de Deusto, la urbanización de la Avenida del Ejército como arteria principal de Deusto, cediendo los propietarios terrenos a cambio de zonas verdes y vías y la correspondiente urbanización de los terrenos para convertirlos en solares de aprovechamiento residencial. Paralelamente se dedicó una partida (176.000 pesetas) al Instituto de Viviendas Municipales, avalándose a éste un préstamo de un millón y medio de pesetas para comprar los terrenos de Torre Madariaga¹⁵. La consolidación del Campo de Fútbol del Athletic Club en el ensanche, permitió la liberación de la superficie reservada para el Club en Deusto, en Torre Madariaga, cuyos terrenos pasaron de ser para uso deportivos a ser dedicados a zona edificable residencial, proyectándose allí la construcción de casas baratas y potenciándose el Ensanche de Deusto.

¹⁴ “Las primeras obras se adjudicaron el 11 de mayo de 1938 a la empresa “Ginés, Navarro e hijos, Construcciones S.A”. Correspondía a esta adjudicación la elaboración del tramo comprendido entre las plazas siete y dos y la carretera de La Arenas. El presupuesto ascendió a 1.444.000 pesetas. Se da la circunstancia que en las condiciones del contrato se recoge que “en caso que el Excmo. Ayuntamiento obtuviese de los organismos competentes, la prestación de prisioneros de guerra para trabajar en esta obra, el contratista se comprometerá a utilizarlos siempre que fueran aptos, debiendo satisfacer los jornales que devengasen”. El 11 de junio se aprobaron las primeras expropiaciones para desarrollar la nueva avenida y, en esa misma sesión, se adjudicaron a Cecilio Castellanos Lasheras las obras del tramo comprendido entre las plazas de San Pedro y Sarriko con un coste de 900.000 pesetas. En las mismas también se contempla el posible empleo de prisioneros.” *ibidem* (Aguirreazkuenaga & otros, Bilbao desde sus Alcaldes Volumen III (1937-1979), 2002) Pág. 159

¹⁵ Ricardo Bastida y Emiliano Amann construyeron en las inmediaciones de la Avenida del Ejército, la principal promoción de vivienda pública de la época: las viviendas municipales de Torre Madariaga entre 1942 y 1950

La propuesta para Torre Madariaga incumplía las alineaciones trazadas en el Plan del Ensanche de Deusto eliminando los patios interiores ya que Amann y Bastida consideraban la pequeña manzana poco moderna y en contra de las premisas del urbanismo internacional.¹⁶ La solución en bloque lineal permitía una mejor orientación y entrada de luz adecuada. De esta manera, se proponían 8 bloques paralelos con espacios verdes entre ellos para el acceso a los edificios lo que hacía que el volumen vacío entre edificios tomara un valor representativo de uso común de relaciones sociales. La adaptación a la trama hacía que los bloques se adaptaran a las vías, a la topografía y a la climatología.



1940. Plano base para llevar a cabo las expropiaciones del Canal de Deusto

Deusto seguía desarrollándose y en Elorrieta se proyectó en 1944-1945 el Barrio de San Ignacio según una iniciativa municipal y con el apoyo de la Obra Sindical del Hogar¹⁷. Constituían 13 hectáreas de suelos públicos con una topografía plana inmejorable y situado inmediato al segundo tramo de la Avenida del Ejército que acababa de terminarse. Eran alojamientos destinados a la clase media de profesionales y técnicos. La distribución de bloques seguía los postulados modernos de los CIAM donde se desarrollaban dos tipologías edificatorias. La primera eran bloques paralelos aislados con crujías de 9 metros y cinco alturas y bien orientados con jardines entre ellos que recordaban a las experiencias europeas racionalistas de entre guerras. La segunda tipología se trataba de manzanas semiabiertas con crujías de 9 metros y con jardín privado interior.

La distancia entre bloques, gracias a los jardines, favorecía la ventilación y la salubridad de los mismos y confería al proyecto una gran cantidad de zonas verdes. La propuesta bebía de las fuentes de los axiomas del Movimiento Moderno como concepto pero también suponía una estética al gusto de la monumentalidad del Régimen y de su oligarquía falangista. Todo el Barrio de San Ignacio se constituía sobre la base de una cuadrícula rígida donde los

¹⁶ Debido a la influencia internacional de los CIAM, las viviendas debían disfrutar de luz y soleamiento necesario para lograr viviendas salubres e higiénicas

¹⁷ Op.Cit (Santas Torres, 2007)pág. 281

bloques se ubicaban paralelamente a la Ría y orientados según sus directrices y el eje de la Avenida del Ejército.

En cuanto a la construcción del Canal de Deusto, pasaba por la aprobación desde Madrid del proyecto del Canal y su inclusión dentro del Plan General de Obras Públicas redactado por Peña Boeuf en 1939.¹⁸ Las prioridades de Madrid eran las de la reconstrucción de los puertos y comunicaciones marítimas y no formaban parte del Plan General de Obras Públicas los proyectos que supusieran una ampliación o crecimiento de las instalaciones portuarias. Así en el Puerto de Bilbao solamente se contemplaban actuaciones de reforma de muelles y tinglados pero se habían quedado fuera, tanto las intervenciones en la dársena de Sestao como las del Canal de Deusto.¹⁹



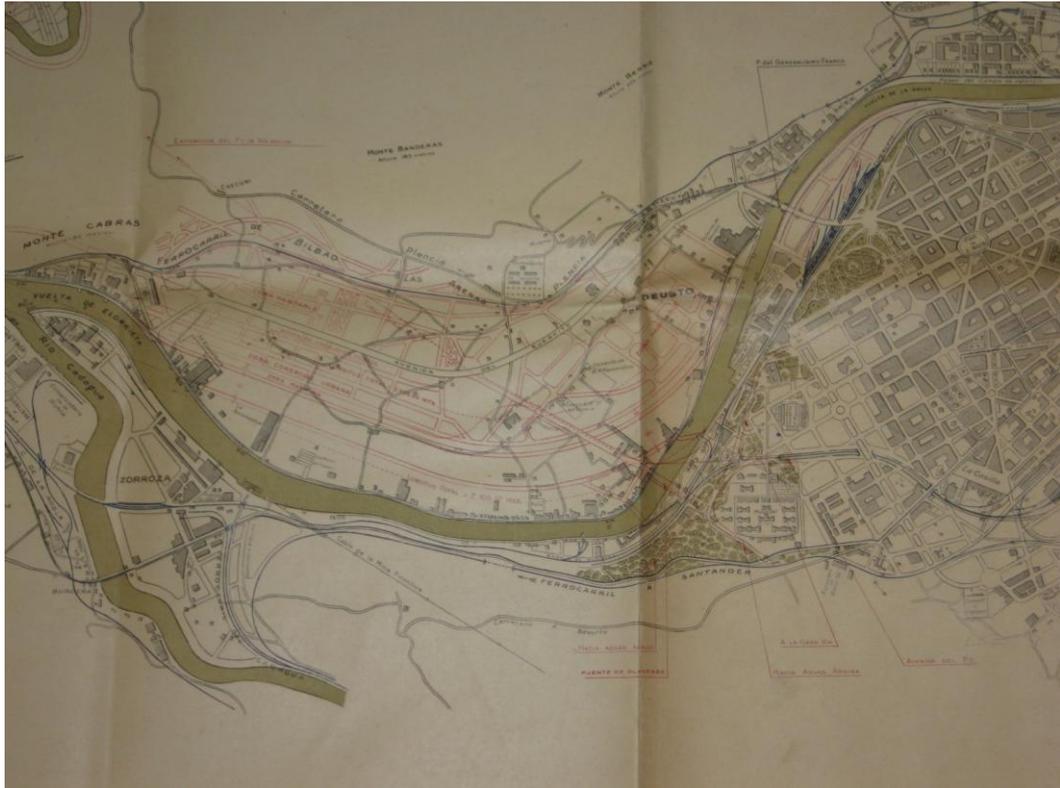
Plano del Canal de Deusto con la expropiación de terrenos afectados

Tras años de negociaciones de la Cámara de Comercio y la JOPB, se presentó el 3 de febrero de 1941 el proyecto modificado de Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto redactado por Ingeniero Director Gregorio Sanz Gallego y el Ingeniero Encargado Eulogio de Isasi que complementaba el proyecto redactado en 1935 y aprobado el 22 de abril de 1936, ante el Ministerio de Obras Públicas para justificar la necesidad del Canal de Deusto.

Para ello, se alegaban razones laborales y sociales, es decir, ante el aumento del desempleo generado por la crisis minera se proponía una generación de carga de trabajo gracias a la construcción del Canal de Deusto. Además, apremiaban las expropiaciones en la Vega de Deusto. Pero la autorización del proyecto quedó relegada ante las otras prioridades como la reconstrucción nacional antes que las prioridades en el Puerto de Bilbao.

¹⁸ Peña Boeuf, A. (1939). *Plan General de Obras Públicas, Tomo III Puertos y señales marítimas*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas.

¹⁹ El presupuesto para 1939 para el Puerto de Bilbao era de 28 millones de pesetas mientras que puertos de menor escala y tráfico se les había adjudicado un presupuesto mayor, como el Puerto de Pasajes con 40 millones de pesetas. Op. Cit (Santas Torres, 2007) Pág. 51



1941. Plano de la Junta de Obras del Puerto. Plano General de El Abra con la Ría de Bilbao.

4.3. Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca 1943²⁰

Con los Alcaldes Tomás Pero-Sanz Zorrilla (20-02-1941/6-11-1942) y Joaquín Zuazagoitia Azcorra (6-11-1942/ 4-4-1959) se comenzó a retomar la idea comarcal del planeamiento bilbaíno concebida por Bastida. No bastaba únicamente el planeamiento a gran escala sino que esta vez había que ir un paso más allá. Se debía ratificar la gestión y realización del Plan y no solamente su proyecto. Consistía en aunar intereses en cuanto a políticas de expansión y crecimiento urbano pero unido a Planes Parciales o a Unidades de Ejecución más reducidas que permitieran una estrategia de realización por etapas.

Con la alcaldía de Pero-Sanz se inició el proceso de constitución de una mancomunidad de municipios como una agrupación intermunicipal con los Ayuntamientos de ambas márgenes de la Ría, que aunaba criterios de cara a cuestiones como planes de urbanismo, servicios intercomunales o construcción

²⁰ Excmo. Ayuntamiento de Bilbao(1943). *Estudio y aprobación de un Plan Comarcal de Bilbao y su zona de influencia*. Bilbao: Secretaría General. Sección Fomento. Expediente D.7.6. La memoria del Plan Comarcal aparece también en Revista Nacional de Arquitectura, Madrid. (Año Iv. Número 45.Septiembre de 1945). Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao. Dirección General de Arquitectura

de viviendas económicas.²¹ La situación de penuria económica hacía imposible cualquier actuación urbanística a gran escala a lo largo del Nervión por parte del Ayuntamiento de Bilbao, además, la política estatal ante el crecimiento de las ciudades no era sino la de la estabilización urbano-económica evitando el cambio y la previsión de futuros problemas. El Gobierno Central de Madrid rechazó la propuesta de la mancomunidad.

Cuando Joaquín Zuazagoitia llegó a la alcaldía proporcionó una cierta estabilidad a la convulsa situación de vaivenes en la vida política municipal²². La situación urbana de Bilbao era caótica. Era evidente la necesidad de un instrumento regulador que ordenara el crecimiento anárquico no solamente de Bilbao sino también los alrededores. No existía un criterio para el establecimiento de las industrias ni de las viviendas, no existían ordenanzas claras y el desarrollo urbano era confuso e incoherente. Era necesario un planeamiento de carácter comarcal que considerara la Ría del Nervión en su conjunto como Espacio Metropolitano, planificando comunicaciones y accesos, delimitando zonas industriales, residenciales, definiendo infraestructuras portuarias, etc.

Zuazagoitia en la conferencia pronunciada en Bilbao el 7 de marzo de 1946, *"Problemas Urbanísticos de Bilbao y su zona de influencia"*, describía el proceso de decisión y gestión de la figura del Plan Comarcal.

*"Pero el problema urbano no es problema ni de reforma interior ni de anexiones de unos pocos pueblos circundantes: es un problema de ordenación de una extensa zona sobre la cual había influido. Sobre pasaba, pues, los límites posibles que el Ayuntamiento por sí mismo podía acometer.... Todos los que hayan recorrido la ría, saben que a pesar de las diferencias de términos municipales, allí no hay soluciones de continuidad. No es fácil averiguar dónde termina un municipio y dónde comienza otro. Hay una unidad, sobre todo una unidad económica, cuyo eje es la ría. Habría que establecer, pues, la coordinación necesaria entre todos esos Ayuntamientos"*²³

Para Zuazagoitia 3 eran las cuestiones principales a la hora de encajar el Plan Comarcal.

1º Cuál era la Comarca de influencia de Bilbao.

²¹ La memoria municipal de 1941 plantea la necesidad de la creación de una mancomunidad de municipios, cuestión esta que queda abordada en sesión plenaria del 12 de agosto de 1942

²² Las autoridades franquistas decidieron renovar en profundidad el personal político de Bilbao y Vizcaya. En septiembre de 1942 fue designado un nuevo Gobernador Militar, el General López Bravo, y un nuevo Gobernador Civil y Jefe Provincial del Movimiento, el falangista Rodrigo Vivar Téllez, en sustitución del tradicionalista José Garrán Moso. Vivar Téllez trató de revitalizar la descuidada y un tanto caótica organización de Falange en Vizcaya y decidió el cambio de numerosos cargos políticos locales y provinciales. En noviembre de 1942 se constituyeron una nueva Diputación provincial de Vizcaya y una nueva corporación municipal de Bilbao. Beaskoetxea Gangoiti, J. M., & Martínez Rueda, F. (2011). La creación del "Gran Bilbao" en el Franquismo y el alcalde Joaquín Zuazagoitia (1942-1959). Revista Bidebarrieta Nº 22, 79-92.

²³ Zuazagoitia, J. (7 de Marzo de 1946). Problemas Urbanísticos de Bilbao y su zona de influencia. (págs. 5-19) Conferencia pronunciada en el Aula Magna del Instituto. Madrid: Publicaciones del Instituto de Estudios de Administración Local. Pag 9

2º Qué posibilidades de desarrollo demográficas y geográficas tenían la Comarca.

3º Zonificación, sobre todo industrial y residencial.

Es decir, se tenía que prever un crecimiento geográfico, y demográfico en al menos 50 años. Una vez que se había establecido la demarcación, la hipótesis demográfica y el tiempo de desarrollo del Plan, había que establecer qué se debía hacer y el ritmo de las obras.

El Plan Comarcal estaba trazado sobre tres grandes proyectos de la JOPB, el Canal de Deusto, la dársena del río Galindo y la canalización de la Ría Asúa. Sobre estos tres proyectos se desarrollo el Plan Comarcal de Bilbao y la solución de las comunicaciones entre los 21 pueblos que formaban la Comarca y su comunicación con el exterior.

Se creaba una entidad supramunicipal con personalidad jurídica que era la Corporación Administrativa del Gran Bilbao que gestionaba la ejecución del Plan Comarcal. Así solamente quedaban tres cuestiones importantes que resolver: desarrollo del Plan, régimen del suelo y régimen financiero. El plan se desarrollaba mediante Planes Parciales promovidos por los Ayuntamientos o por particulares. El régimen del suelo se solucionaba como en el Gran Madrid mediante reparcelaciones.

En cuanto al régimen financiero, el Gran Bilbao tenía unos gastos ordinarios que los cubrían todos los Ayuntamientos de la Comarca y unos gastos extraordinarios derivados de la ejecución del Plan que se autofinanciaban con las obras ejecutadas, subvenciones, créditos y con la enajenación o aprovechamiento de los solares resultantes de la ejecución del Plan.



1943. Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao. Pedro Bidagor

Para coordinar la realización del Plan Comarcal llegó a Bilbao en agosto de 1943, Pedro Bidagor junto con los técnicos de la Dirección General de Arquitectura. Joaquín Zuazagoitia supo tomar la iniciativa y reconocer la imposibilidad del Ayuntamiento de Bilbao para la confección autónoma de un Plan que recogiera los intereses de toda la Comarca del Nervión y que tuviera posibilidades de realizarse. Se debía involucrar al Estado en la elaboración de un Plan supramunicipal de ordenación comarcal que superaba las competencias de cualquier Ayuntamiento. Solamente el Ministerio de la Gobernación y la Dirección General de Arquitectura podían unificar por un lado, los intereses supramunicipales de todos los Ayuntamientos y por otro lado, facilitaba el proceso administrativo de la aprobación para la elaboración de un Plan Comarcal de Bilbao y su zona de influencia, siempre bajo la tutela y directrices del Estado. Pedro Bidagor dirigía la Sección de Urbanismo dentro de la Dirección General de Arquitectura y había realizado el Plan General de Madrid. La aspiración de Bidagor era la de crear un Plan Nacional de Urbanismo del que hubo un esbozo en 1962 pero que nunca tuvo una consumación.²⁴

El equipo de la DGA junto con el equipo técnico del Ayuntamiento de Bilbao estuvo trabajando durante más de 2 meses en la elaboración de un Plan Comarcal y en octubre de 1943 el Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao estuvo acabado.

Ámbito del Plan.

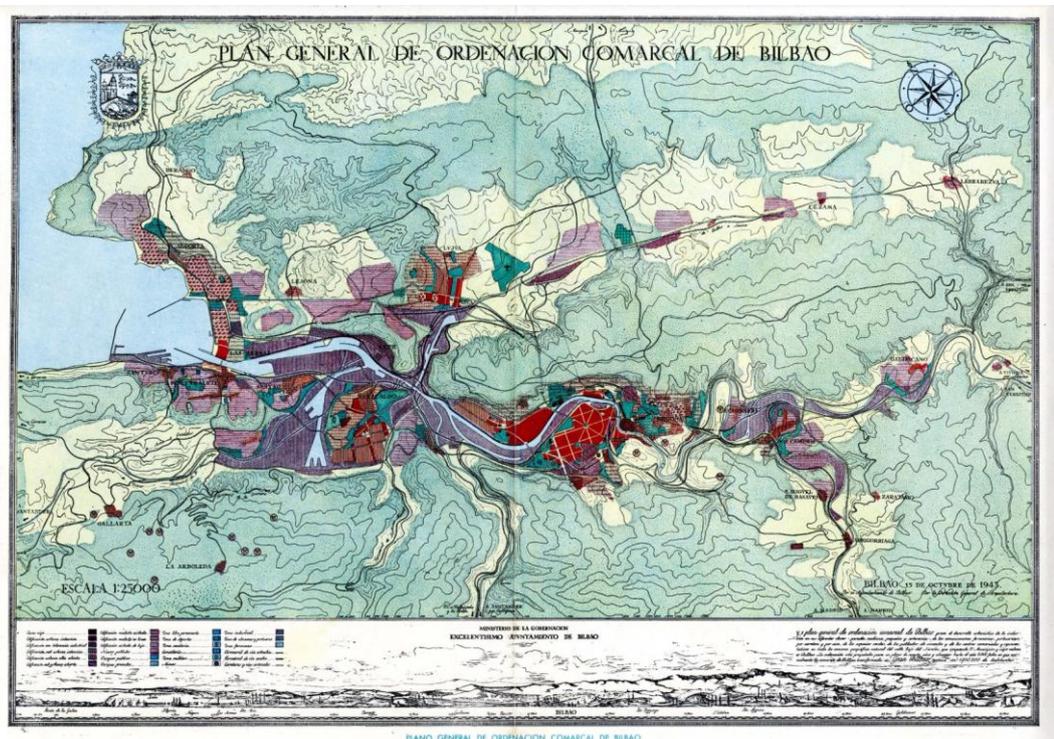
El Plan Comarcal preveía un desarrollo orgánico del conjunto de los Municipios a lo largo de la Ría del Nervión y del Valle de Asúa “...a favor de las poblaciones industriales creadas por las minas de hierro y la facilidad de comunicaciones”²⁵. En esta primera frase de la memoria del Plan Comarcal se definía la intención del mismo, es decir, la actuación sería a lo largo del eje vertebrador económico de toda la Comarca y su futura zona de expansión del Valle de Asúa. La razón de ser del ámbito de la Comarca era evidentemente una razón económica ya que el desarrollo de la minería a lo largo del Siglo XIX y principios del XX, aglutinaba intereses mercantiles de los Municipios señalados por el Plan. A pesar de que la determinación de los límites se planteaba por razones geográficas, demográficas e industriales, estas últimas eran las que establecían definitivamente las razones básicas de desarrollo.

Geográficamente el Plan se desarrollaba a lo largo del Valle Bajo del Nervión, es decir, la Comarca natural del Municipio de Bilbao y los Municipios residenciales e industriales vecinos. El eje era la Ría del Nervión que junto sus afluentes en la Margen Derecha, el Ibaizabal, el Asúa, el Gobelos y en su Margen Izquierda el Cadagua y el Galindo formaban el soporte vertebral de la

²⁴ Op.Cit (Bidagor, Julio Agosto y Septiembre 1967 Nº 4) Pág. 48

²⁵ Op Cit (Bilbao, 1943) Pág 62

Comarca. Junto a la Ría se extendían zonas llanas como las Vegas de Basauri, Abando, Deusto, Galindo y Retuerto. El Valle se rodeaba de montes que lo conforman, Santo Domingo, Santa María, Archanda, Fuertebanderas, San Bernabé, Cabras, Axpe, Lamiaco, Rontegui en Baracaldo y Monte Serantes. La Ría del Nervión se separaba en dos antes de llegar al mar conformando la Ría de Asúa que estructuraba el Valle de Asúa con 18 kilómetros de longitud y entre 1 o 3 metros de ancho y suaves colinas. El Valle del Nervión y el Valle de Asúa configuraban el ámbito geográfico de desarrollo del Plan, mientras que desde el punto de vista administrativo eran 22 Municipios los que comprendía la Comarca: Abanto y Ciérvana, Arrigorriaga, Baracaldo, Basauri, Berango, Bilbao, Dério, Echevarri, Galdácano, Guecho, Larrabezúa, Lejona, Lújua, Portugalete, San Salvador del Valle, Santurce-Antiguo, Santurce-Ortuella, Santa María de Lezama, Sestao, Sondica, Zamudio y Zarátamo.



1943. Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao. Pedro Bidagor

En cuanto a la situación demográfica, se podía decir que Bilbao tenía en 1940 un censo nacional de 192.351 habitantes y un censo municipal, ese mismo año de 196.872 habitantes. El censo nacional en 1940 de la Comarca contada con los 22 Municipios con un total de 345.615 habitantes. Con todo ello, se preveía una hipótesis de crecimiento decenal medio, según un plazo de 60 años, hasta el año 2000, de un 20%²⁶. Si valorábamos una hipótesis redondeada de 350.000

²⁶ El año 2000 se tomó como referencia para la finalización y ejecución del Plan Comarcal. Teniendo en cuenta que el crecimiento demográfico decenal medio desde 1877 en la comarca ha sido del 21% a pesar de las guerras y las anexiones de municipios. El crecimiento de la industria no se prevé uniforme, la Gran industria crecerá 2,5 veces y la mediana industria crecerá 4 veces la de 1940.

habitantes en la Comarca del Bajo Nervión en 1940, suponíamos un crecimiento en el año 1960 de hasta 500.000 habitantes, de 700.000 habitantes en 1970 y de hasta 1.000.000 en el año 2000.

En cuanto a la industrialización, se preveía una hipótesis de crecimiento paralela al crecimiento demográfico, es decir, si se triplicaba el crecimiento demográfico hasta el año 2000 también se preveía un aumento de la industria en la misma proporción, al triple.²⁷ Si el censo en 1940 de la ocupación de la población obrera se vaticinaba en 67.000 obreros utilizados en la industria comarcal, supuestamente en el año 2000 las cifras alcanzarían los 200.000 obreros en la Comarca. Estos augurios contemplaban la ocupación de la actividad industrial mayormente vinculado al amparo de la riqueza minera y del Puerto.²⁸ El Plan comarcal debía prever un aumento de la instalación de la industria en sus diferentes tipologías, hasta el triple de su ocupación en 1940. La previsión de suelo industrial suponía un reto, un desafío y una problemática al Plan Comarcal. La previsión de crecimiento industrial se había considerado paralelamente al crecimiento demográfico y eso suponía un error sistémico que evolucionó en un desacierto en la zonificación.

Urbanísticamente el problema se resumía en la preparación de suelos para las industrias pesadas y medianas con todos sus servicios y a la dispersión industrial para que el contacto con los usos residenciales correspondientes fuera eficaz y no existieran interferencias ni obstáculos. La Comarca no poseía grandes superficies para la instalación de la industria pesada por eso se planteaba la previsión de suelos en Galindo, Deusto y Asúa gracias a la disposición de la Junta de Obras del Puerto que facilitaba sus instalaciones para una correcta ordenación y comunicación, favoreciendo el desarrollo y expansión de la industria. Por otro lado la pequeña industria ocupaba una gran superficie del Plan Comarcal y se ubicaba sobre todo en el Valle de Asúa y en Deusto.²⁹

El Plan de Ordenación

El desarrollo del Plan trataba 7 cuestiones que eran las siguientes: 1ª Ferrocarriles, 2ª Puertos, 3ª Carreteras, 4ª Las zonas industriales, 5ª La ordenación urbana, 6ª Los espacios verdes, 7ª El saneamiento.

²⁷ La crisis industrial de los años 80-90 desarmó la hipótesis sostenida en el Plan Comarcal de su supuesto crecimiento del 20% decenal en número de industrias y de obreros, comparable al crecimiento demográfico.

²⁸ La Gran Industria existente en 1940 se desarrollaban en el sector siderometalúrgico, construcciones mecánicas, metálicas y electromecánica con 27.000 obreros. La Mediana Industria se desarrollaba dentro del sector mecánico con 13.000 obreros. La pequeña industria con 7.500 obreros. La artesanía con 2500 obreros. Servicios de transportes urbanos, interurbanos, muelles y puerto con 5.000 obreros. Minería con 4.000 obreros y construcción con 8.000 obreros.

²⁹ Bilbao-Deusto-Boluea acaparan 6.600 puestos de trabajo en la industria pequeña frente al total de 8.000 puestos de trabajo en esa industria en el resto de la Comarca, en 1940. La previsión será de 41 hectáreas en la zona de Bilbao-Deusto-Boluea.

-1ª La estructura ferroviaria de la Comarca se consideraba como bastante completa ya que existían los tres tipos de ferrocarril: la vía ancha, la vía estrecha y el ferrocarril minero. Se retomó el Plan de Enlaces Ferroviarios promovido por Indalecio Prieto y Bastida en 1934 para adecuarlo al Plan Comarcal pero con ciertos matices y variaciones que habían surgido a lo largo de los años. Se asimilaba la idea de dotar a la Margen Derecha de vía ancha que no poseía, al igual que la Margen Izquierda se vio provista de ferrocarril de vía estrecha, con una amplia estación de clasificación en Basauri. Se planteaba un túnel ferroviario bajo Archanda para acceder al Valle de Asúa y al futuro aeropuerto de Sondica. La gran discrepancia con El Plan de Enlaces Ferroviarios de 1934 y con la Junta de Obras del Puerto, fue por la cuestión de pasar la Vía ancha por el proyectado Puente de Olaveaga. *“La solución prevista por la Junta de Obras del Puerto de llevar la Vía ancha a la margen derecha por Olaveaga no se juzga oportuna porque requiere un puente móvil costosísimo que habría de atravesar la dársena oblicuamente y que inutilizaría las posibilidades urbanas del ensanche residencial de la vega de Deusto”*.³⁰



1943. Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao. Ferrocarriles. Bidagor

-2ª El Plan contemplaba el Puerto de Bilbao según se había propuesto en el Plan de Obras de la JOPB en 1937. Es decir, respetaba la autonomía y las decisiones del Puerto ya que el Organismo Autónomo era consciente de sus necesidades y de sus carencias y se consideraba como una entidad capaz ella sola de unificar el territorio comarcal tal y como se había previsto ya desde tiempos de Batida. Los proyectos a realizar eran, la dársena del río Galindo, la

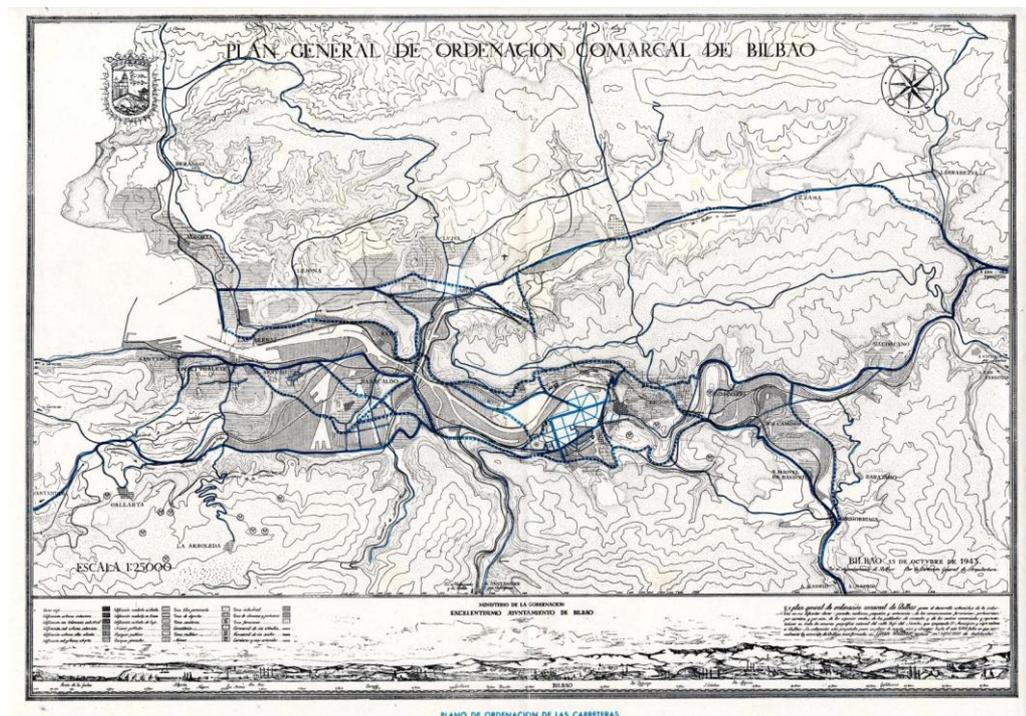
³⁰ Op.Cit (Arquitectura, Año Iv. Número 45.Septiembre de 1945) Pág. 322. Op Cit CITATION Exc43 \ 3082 (Bilbao, 1943) Pág 73

dársena de la Ría de Asúa y sobre todo el previsto Canal de Deusto. El Canal de Deusto se contemplaba como una infraestructura de gran calado en el desarrollo del futuro Ensanche de Deusto ya que estructuraba la trama de dicho ensanche por lo cual se preveía una gran celeridad en su ejecución. El Canal continuaba planteándose gráficamente como hasta ahora se había hecho, es decir, como una península unida a la Margen Izquierda y con una nueva recanalización desde Elorrieta hasta los Astilleros Euskalduna.

-3ª La circulación viaria se planteaba en el Plan de tres tipos:

1. Accesos. Los accesos fundamentales a Bilbao eran Madrid, San Sebastián y Santander y los tres se realizaban inadecuadamente.
2. Circunvalación de la Villa de Bilbao. Los accesos se completaban con la circunvalación de la Villa de Bilbao estableciendo a su vez los límites de ella.
3. Comunicaciones en las márgenes de la Ría.

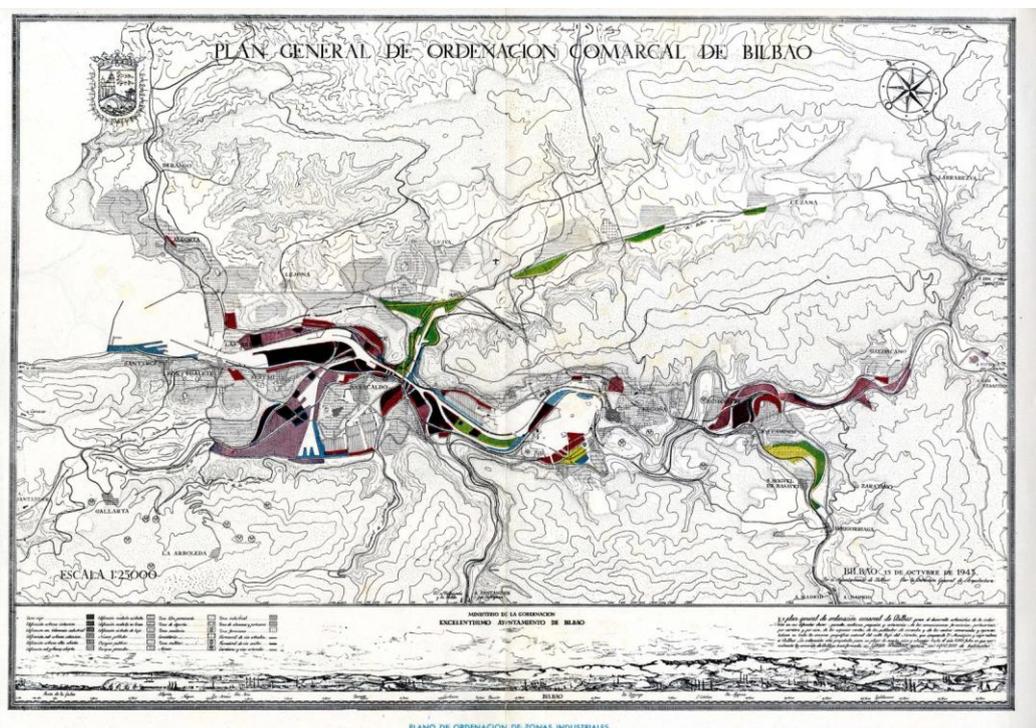
La comunicación de Bilbao con los pueblos continuos se debía hacer según las márgenes. En la Margen Derecha, por un lado, gracias a la continuación de la Avenida del Ejército como eje principal de Deusto y por otro lado, atravesando el proyectado túnel de Archanda hasta conectar a la Avanzada o al corredor a lo largo del Valle de Asúa. También se conectaba la Margen Derecha con la Izquierda gracias a un gran puente tipo viaducto desde Rontegui en Baracaldo.



1943. Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao. Carreteras. Bidagor

-4ª La ordenación suponía la preparación de suelo para la gran industria, mediana industria, pequeña industria, mixtas de vivienda y pequeña industria y almacenes. El Plan favorecía a la gran industria y a la mediana industria porque

no establecía limitaciones para su crecimiento y desarrollo, incluso permitía desaguar a la Ría las aguas industriales. Se permitían zonas mixtas de vivienda y pequeña industria que favorecían el desarrollo de la artesanía. La zonificación industrial preveía una clasificación de los terrenos industriales según la industria a implantar. La gran industria tenía reserva de suelos a orilla del Nervión desde Zorroza hasta la desembocadura, en las riberas del Galindo y en las riberas del Ibaizabal desde Galdácano hasta Dos Caminos. La política de aprovechamiento de suelo industrial era de agotar las Riberas de la Margen Izquierda y solamente un aprovechamiento limitado en la Margen Derecha. La mediana industria se implantaba en el Valle de Asúa, en el Canal de Deusto y en Basauri. Con la pequeña industria se preveían suelos en la mayoría de los Municipios comarcales.



1943. Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao. Zonas industriales. Pedro Bidagor

-5ª El funcionalismo organicista de la época favoreció a una ordenación urbana comarcal donde la estructura orgánica establecía las diferentes zonas con un simbolismo específico. Posterior a la redacción del Plan surgió la idea del paralelismo orgánico de la asimilación figurada de las trazas básicas del Plan a un "Gallo silvestre de las montañas del Cantábrico" donde cada zona del Plan tenía su correlación en las diversas partes de los órganos anatómicos.

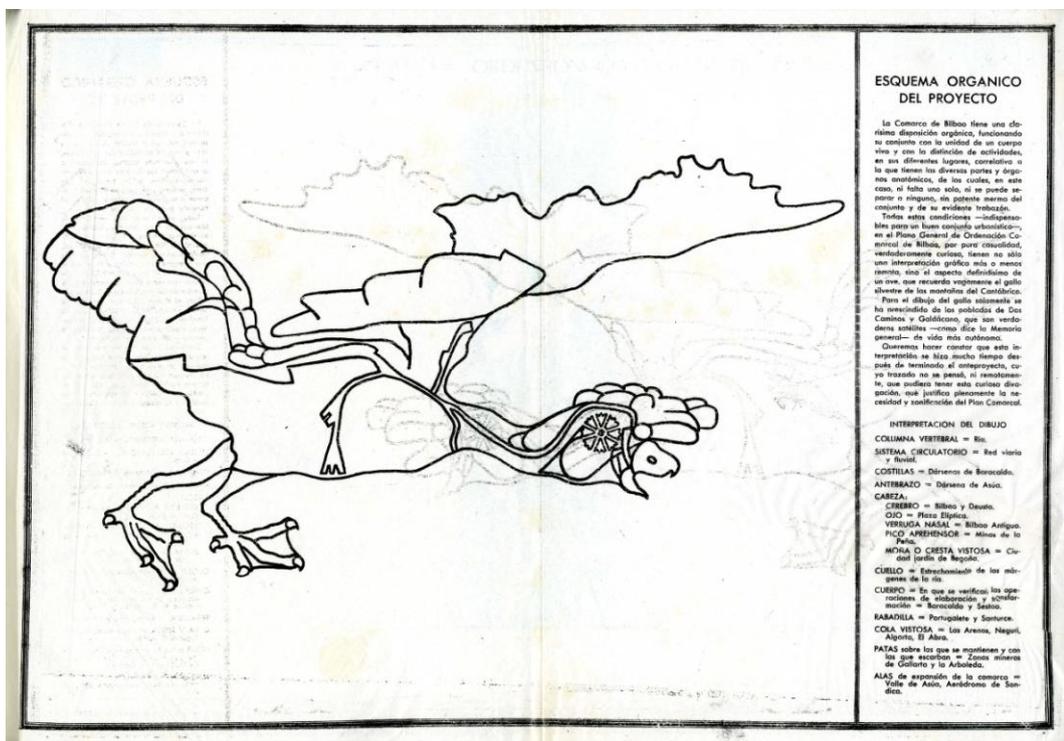
"INTERPRETACIÓN DEL DIBUJO

COLUMNA VERTEBRAL: Ría

SISTEMA CIRCULATORIO: Red viaria y fluvial

COSTILLAS: Dársena de Baracaldo

ANTEBRAZO: Dársenas de Asúa
 Cerebro: Bilbao y Deusto
 OJO: Plaza Elíptica
 VERRUGA NASAL: Bilbao Antiguo
 PICO APREHENSOR: Minas de la Peña
 MOÑO O CRESTA VISTOSA: Ciudad Jardín de Begoña
 CUELLO: Estrechamiento de las márgenes de la Ría
 CUERPO: Baracaldo y Sestao
 RABADILLA: Portugalete y Santurce
 COLA VISTOSA: Las Arenas, Neguri, Algorta, El Abra
 PATAS: Zonas mineras de Gallarta y la Arboleda
 ALAS: Valle de Asúa, Aeródromo de Sondica³²³³



1943. Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao. Esquema Orgánico del Proyecto. El Gallo. Pedro Bidagor

La ordenación urbana continuaba estableciendo las pautas de crecimiento que principalmente se basaban en la colmatación de los terrenos de Bilbao gracias a los Ensanches previstos de Deusto, Recaldeberri, laderas de Archanda y colinas de Begoña a Bolueta. Mientras, Basauri se consideraba un núcleo independiente de Bilbao. Por otro lado, la colmatación de Bilbao invitaba a una ocupación del Valle de Asúa por ello tras la culminación del Ensanche de Deusto que se consideraba urgente y prioritario se estimuló a la inmediata extensión por el Valle de Asúa. También el crecimiento de Baracaldo se

³² *Ibidem* (Arquitectura, Año Iv. Número 45. Septiembre de 1945) Pág. 330

encaminaba a la ocupación del Valle de Asúa mientras que los poblados mineros no se les consideraban con un gran crecimiento.

El Plan estaba impregnado de una pátina de segmentación social ya que predeterminaba la zonificación según clases sociales. Por una parte, se preveían las condiciones residenciales de lujo desde Algorta hasta La Galea, es decir, en la Margen Derecha, mientras que la población obrera debía quedarse unida a los centros de producción de la Margen Izquierda. Por otro lado, se planteaba los asentamientos residenciales del Valle de Asúa destinados a la clase media que vivía en Bilbao.

-6ª Todos los núcleos urbanos de la Comarca estaban rodeados de un parque natural que se tenía que conservar para así limitar las construcciones injustificadas. Por otro lado, la estructura topográfica imponía cuñas verdes que junto con el anillo exterior verde componían un sistema general de espacios verdes para el esparcimiento, reposo y una buena disposición sanitaria del conjunto.

-7ª El Plan no preveía ninguna solución al gran problema del saneamiento comarcal, solamente se era consciente de que cuando la población aumentara sería necesario pensar en la unificación de colectores y establecer una estación depuradora a lo largo del eje comarcal. El vertido sin depuración a la Ría supuso un grave perjuicio medioambiental que ya contemplaba el Plan Comarcal. El abastecimiento de agua también suponía un problema ya que el aumento de la población saturaba el abastecimiento existente y se debían buscar nuevas fuentes de abastecimiento futuro.

La Ejecución del Plan. Propuesta supramunicipal y espíritu del Plan

La ejecución del Plan se había previsto en un plazo de 60 años y con 3 etapas de 20 años para su total realización. Esta previsión de etapas a 20 años tenía una doble intención, por un lado, se intensificaban esfuerzos centrandos los objetivos prioritarios para los primeros 20 años y por otra parte, se permitía modificar las intenciones proyectadas según el devenir y las circunstancias de la coyuntura del momento.

La marcha del Plan dependía directamente de la hipótesis inicial de crecimiento económica que estaba estrechamente ligada al crecimiento demográfico y como hemos dicho anteriormente, para el año 2.000 las previsiones eran las de triplicar la población. Pero esas previsiones no eran homogéneas en toda la Comarca y dependían directamente del ritmo de crecimiento de cada Municipio y de la situación socioeconómica de los habitantes de cada zona³⁴. Se reconocían 3 grandes núcleos en la Comarca,

³⁴ En el Plan se hacen continuas referencias a la situación socioeconómica de la población, clasificando las zonas residenciales según su situación económica y social. El Plan subdivide las viviendas urbana en cinco tipos según la renta de la población, desde las rentas inferiores a 75 pts mensuales hasta las 600 pts mensuales, clasificándolas a su vez en los diferentes tipos de trabajadores, desde los trabajadores manuales corrientes que suponen un 52% del total, hasta las posiciones de lujo que suponen un 1% del total. Se preveía una división zonificada del suelo

Bilbao (Bilbao, Asúa y Guecho), Baracaldo (Galindo, Sestao, Portugalete, Santurce y la zona minera) y Basauri con desarrollos y crecimientos diferentes y heterogéneos según sus características socioeconómicas en el conjunto de la misma.

La preparación de suelos industriales iba a ser el punto de inflexión del desarrollo del Plan ya que la localización de la industria mandaba sobre otros factores y era la que articulaba la estructura del conjunto. Las zonas industriales dependían a su vez de las obras del Puerto y en menor medida, de los ferrocarriles. Una modificación profunda de las zonas industriales o una realización, en un orden arbitrario, desarticularían la ordenación prevista. Es decir, si se realizaban las obras del Puerto previstas para Deusto con el Canal en primer lugar antes que la dársena de Galindo, la gran industria se asentaría en Deusto antes que en Galindo lo que perjudicaba seriamente la ordenación comarcal por la proximidad de Deusto a Bilbao. Sin embargo la actuación de la apertura del Canal en Deusto se preveía como una actuación urgente ya que de su realización dependía directamente la urbanización del Ensanche de Deusto que ya se estaba iniciando con la Avenida del Ejército. También quedaba a expensas de la realización del Canal de Deusto el traspaso de la vía ancha a la Margen Derecha.

El Plan se concibió como una ordenación elástica según unos principios y líneas esenciales, evitando estructuras rígidas y poco flexibles ante los cambios socioeconómicos ya que las hipótesis previstas formaban parte de presunciones de evolución territorial y que debían ser modificadas con el devenir de las circunstancias para adaptarse a la realidad.

La necesidad de abordar una reorganización territorial dentro de una unidad supramunicipal era el germen de El Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca. El Plan fue elaborado desde el Estado para una planificación supramunicipal pero con una escasa intervención de los Municipios. Solamente se les enmendaba a éstos la tarea de desarrollo de los Planes Parciales. Es decir, los Ayuntamientos no tenían la posibilidad de gestionar el Plan y además, existía una escasa inversión y financiación pública lo que avoca al Plan a un fracaso seguro en cuanto a la ejecución del mismo.

El Plan contenía errores de previsión demográfica, económica y de ritmo de crecimiento que hacía que aunque se consideraba como una estimable aportación a la Ordenación Territorial no dejaba de ser un mero Plan urbanístico como definidor de una estructura general de rango municipal mediante su desarrollo con planes parciales y zonificación para la concesión de licencias pero sin la definición de una escala adecuada para la pormenorización de zonas como instrumento de desarrollo urbano.³⁵

residencial según su renta en los tres centros definidos de Bilbao, Baracaldo y Basauri con un mayor porcentaje de obreros en Baracaldo y Basauri y con la inexistencia del tipo 5 lujoso en Basauri y muy reducido en Baracaldo. Op. Cit (Bilbao, 1943) Pág. 107 del expediente y pág. 46 de la memoria.

³⁵ Op.Cit (Erquicia Olaciregui, 2003) Pág. 50

El Plan pudo ser acertado en su concepción general e incluso en la previsión de expansión hacia el Valle de Asúa, donde sí que se desarrolló una labor planificadora a nivel comarcal. El verdadero desacierto se encontraba en la amalgama urbanística y arquitectónica con que se desarrolló la Margen Izquierda de la Ría. Aunque el verdadero desatino del Plan se reflejaba en el cambio de escala, es decir cuando se pasaba de la planificación territorial al diseño urbano y arquitectónico. Las perspectivas y vistas que se adjuntaban al Plan carecían del interés proyectual con que se gestó el Plan Comarcal, se podía decir que la falta de paralelismo creador entre la gran escala y la pequeña escala distorsionaba la idea generadora de un Plan arriesgado y revolucionario como el que planteaba originalmente Bastida.

4. 4. Anteproyecto del Ensanche de Deusto de 1943

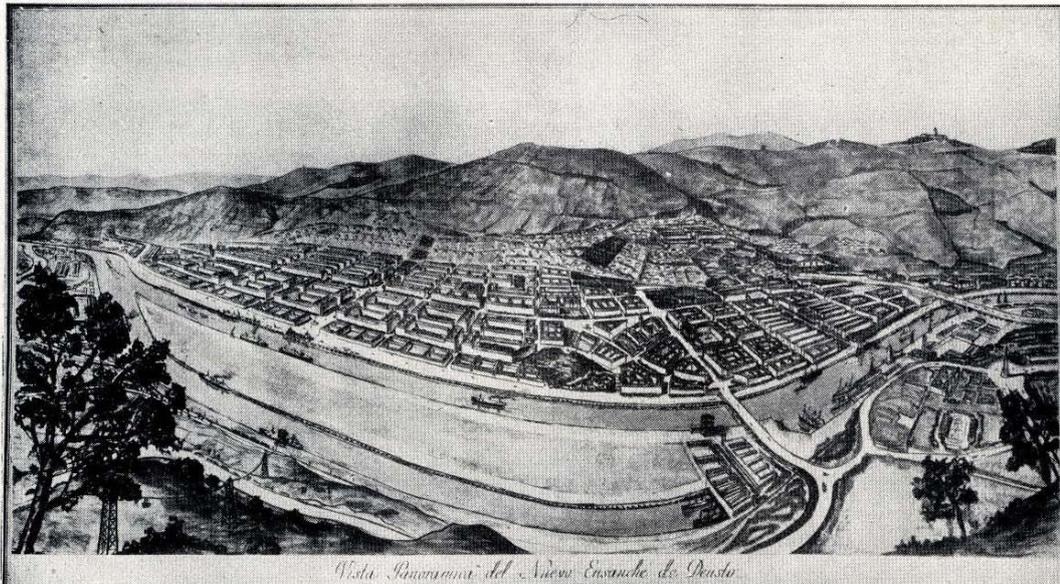
El Plan Comarcal se mostraba tan vago que resultaba prácticamente imposible gestionar su ejecución. Se necesitaba un instrumento articulador a una escala menor para poder garantizar una mínima posibilidad de implantación del mismo. El Plan Comarcal suponía un plan de zonificación pero no llegaba tan siquiera a una pormenorización mínima que al menos se daba en los Planes de Ensanche con una distribución de trama edificatoria planteada. El Plan Comarcal establecía así un plan de etapas mediante la ejecución de Planes Parciales de las diferentes zonas, que permitían llegar a una escala de definición más adecuada para la ejecución real de los mismos

El Plan Comarcal, sin embargo, quería establecer unas pautas de diseño urbano que influyeran en la proyección de los Planes Parciales. Los modelos propuestos se traducían en unas perspectivas de los lugares más significativos de las zonas a estudiar según los paradigmas de la arquitectura ecléctica y centralista propuesta según los modelos que ya se estaban dando en Madrid.³⁶

Tres fueron los anteproyectos presentados en el Plan Comarcal: El anteproyecto del Ensanche de Deusto, El anteproyecto del Ensanche de Baracaldo, y el anteproyecto del nuevo poblado en el Valle de Asúa. Estos anteproyectos correspondían a las preferencias que había marcado el Plan para la ejecución del mismo donde el desarrollo del Ensanche de Deusto constituía la prioridad en el desarrollo de Bilbao.

En el Anteproyecto de Ensanche de Deusto se establecía la zona de Deusto como "transición" entre Bilbao y las zonas industriales. Esta definición y el carácter de mixtura entre la zona residencial de Bilbao y la industrial del Bajo Nervión conferían un carácter de permeabilidad de usos en Deusto que caracterizaba su desarrollo y su fisonomía.

³⁶ Bidagor asimiló muchas de las perspectivas propuestas en Bilbao a la Avenida del Generalísimo de Madrid, con imágenes casi costumbristas de Bilbao con iglesia parroquial, edificio municipal, plaza con soportales, alameda e incluso frontón. Terán, Fernando, *Planeamiento Urbano de la España Contemporánea: Historia de un proceso imposible*, Gustavo Gili, Barcelona, 1978, Pág. 193, en Martínez Callejo, Javier, *Bilbao desarrollos urbanos, 1960-2000 Ciudad y forma*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria Gasteiz, 2009. Pág. 32



1943. Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao. Nuevo Ensanche de Deusto. Pedro Bidagor

El Canal de Deusto suponía la obra necesaria para la articulación urbana de la trama edificatoria. El Canal dividía Deusto en dos zonas. La península formada entre la dársena del antiguo cauce y el nuevo cauce adquiría un marcado carácter industrial mientras que el Deusto separado por el nuevo cauce tenía un carácter más residencial donde era susceptible de construirse un Ensanche aunque con una fachada a la Ribera destinada al almacenaje.

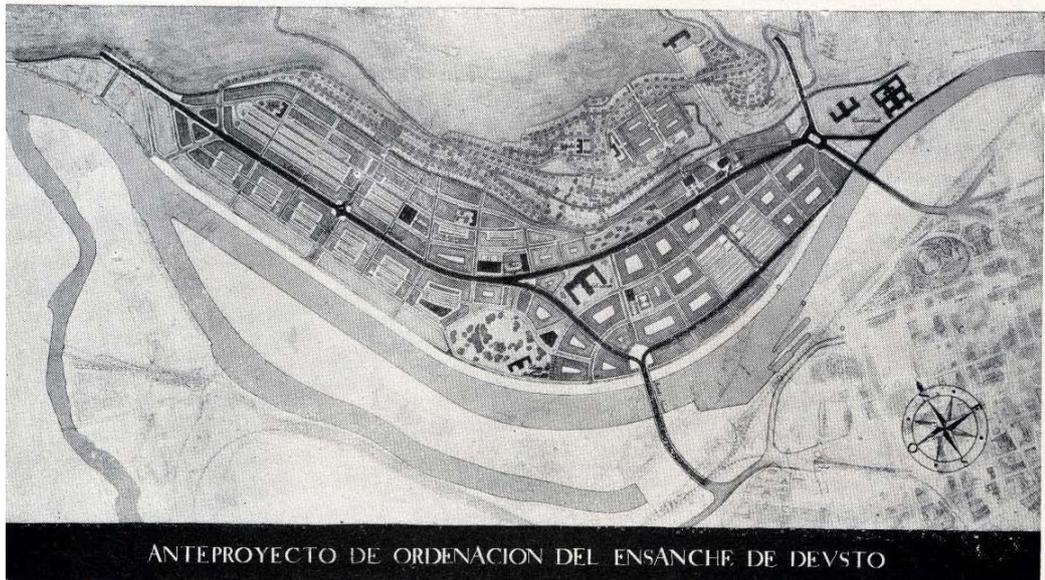
El Ensanche de Deusto ya había comenzado su ejecución según el Plan de Extensión aprobado previo a la Guerra.³⁷ La Avenida del Ejército se hallaba en construcción desde 1939, el Puente del Generalísimo se reinauguró en 1939, las viviendas de Torre Madariaga se construyeron a partir de 1942 y el Barrio de San Ignacio (1945-1954).

El anteproyecto del Ensanche debía ajustarse a esas primeras actuaciones y estaba condicionado en cierta medida a las propuestas anteriores tanto en desarrollo como en proyecto.

El Ensanche de Deusto se regía según el eje viario de la Avenida del Ejército desde el Puente del Generalísimo hasta la Ría de Asúa en Elorrieta y cuyo trazado era paralelo al nuevo canal proyectado. El Plan dividía el Ensanche en dos partes separadas por la loma del Palacio de Zubiría³⁸.

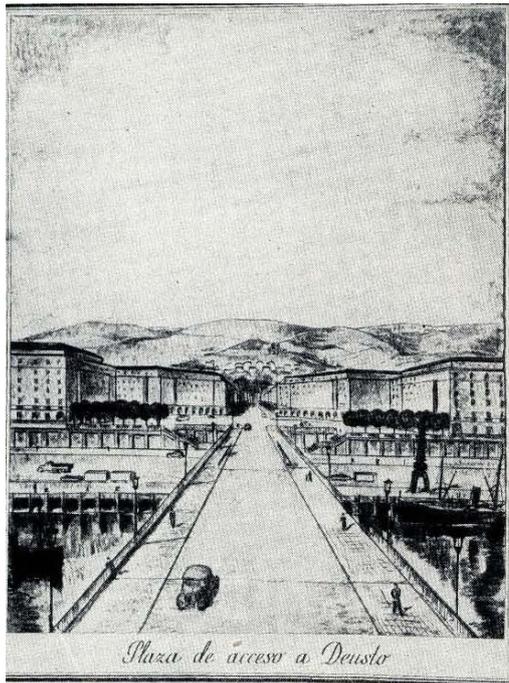
³⁷ Proyecto de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao de 1929

³⁸ Hasta mediados del siglo XX la zona era huertas, caseríos y viviendas de la burguesía bilbaína. La finca de Sarrico, perteneciente a los condes de Zubiría, hoy es parque y Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la UPV.

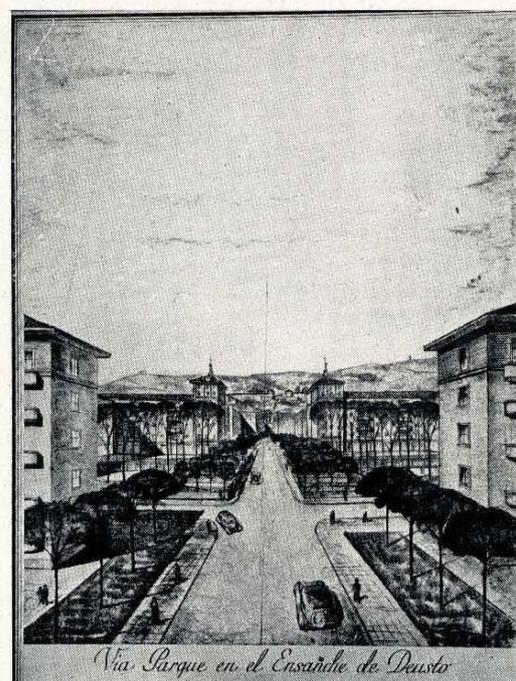
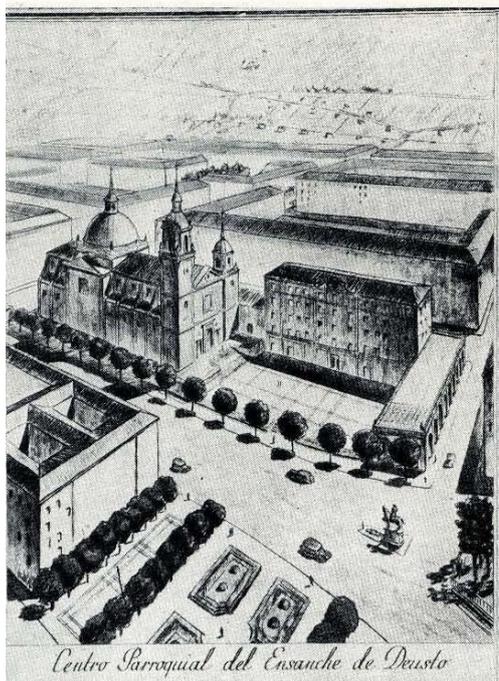


Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao. Nuevo Ensanche de Deusto. Pedro Bidagor

Por un lado, se planteaba una primera zona más cercana a Bilbao y que se encontraba delimitada por el Puente del Generalísimo que comunicaba Deusto con Abando, por el Puente de Olaveaga como continuación natural de La Gran Vía por Basurto y la Avenida del Ejército como arteria principal de toda la trama urbana de Deusto. En esta zona se planteaba una continuación del Ensanche de Abando con una edificación de bloque cerrado más grande que en el Ensanche existente para poder albergar más espacios libres en las manzanas resultantes y menor densidad de habitantes.



ALGUNAS PERSPECTIVAS DEL FUTURO DEUSTO



1943. Ensanche de Deusto. Vistas

Por otro lado, se proponía una segunda zona residencial más alejada del centro y más próxima a las zonas industriales y de almacenaje de los muelles. En esta zona se preveía un desarrollo de zona residencial para una población de

recursos medios y modestos con lo cual la importancia de una calidad de vivienda primaba según los postulados de la época. Se proyectaban bloques en filas de dos crujías y bloques con mayor fondo junto a la Avenida del Ejército. La gran cantidad de zonas verdes favorecía la ventilación y salubridad de los bloques residenciales. La trama de esta segunda parte se desarrollaba según una cuadrícula rígida de bloques semiabiertos y lineales que se ubicaban paralelamente a las directrices formadas por el nuevo cauce y transversalmente al eje viario de la Avenida del Ejército.

El resultado de todo ello fue una concepción del actual Barrio de San Ignacio. Aunque la idea del trazado de San Ignacio fue 4 meses antes que el Plan General³⁹, resultaba evidente la influencia y permeabilidad de ideas entre el equipo de Bidagor que redactaba el Plan Comarcal y el equipo de la Obra Sindical del Hogar con Luís Lorenzo Blanc al frente y los Técnicos Municipales Hilario Imaz y Germán Aguirre que diseñaron el Barrio de San Ignacio⁴⁰.

Cabe preguntarse, cuál de los dos equipos estableció el criterio básico del desarrollo de esta segunda zona de Deusto. Las dos propuestas eran similares en cuanto a las directrices de la trama empleada y a la utilización de dos tipologías de bloques, uno el bloque aislado y otro el bloque semiabierto, pero diferían sustancialmente en la crujía de bloque utilizada (Bidagor utilizaba una crujía doble), el número de bloques menor en el Plan Comarcal debido a la utilización de un mayor fondo de bloque y sobre todo la disposición de los mismos que provocaba un único espacio libre o zona verde en vez de la dispersión de jardines entre bloques. La orientación y número de los bloques semiabiertos también eran diferentes, es decir, en el Plan Comarcal se orientaban al sur mientras que en la propuesta de la Obra Sindical del Hogar se orientaban al Oeste y mirando a la Ría. Aunque la pormenorización de los planes difería en detalles concretos, la concepción de trama rígida y estructuras simétricas era muy similar e incluso la estética de arquitectura austera y monumental muy propia de los regímenes autoritarios de la época, podía ser análoga.

Como charnela del sector se encontraba el parque urbano de la Finca Zubiría donde se establecían todos los edificios singulares de iglesia parroquial, servicios públicos y plaza y suponía la unión de la arteria principal de la Avenida del Ejército con la vía del Puente de Olaveaga. Las salidas de los dos puentes resultaban delicadas y como en propuestas de épocas anteriores se proyectaba una llegada a modo de foyer recogida semicircular de todo el tráfico que arribaba a Deusto.

En la ladera del Monte Cabras se preveía un desarrollo de paseos de ronda y en la primera zona del sector de Deusto se concebía un núcleo con edificaciones aisladas de tres o cuatro plantas de altura pero con todos sus

³⁹ En octubre de 1944 el Plan Comarcal ya estaba proyectado mientras que en Junio de 1944 se había concebido las trazas generales y conjunto del Barrio de San Ignacio. Es decir el proyecto fue prácticamente contemporáneo.

⁴⁰ Op Cit (Santas Torres, 2007) Pág. 281

servicios públicos y de esparcimiento verde protegidos en la ladera de Archanda. La pormenorización del Plan preveía comunicaciones un tanto peculiares a la vez que económicamente y racionalmente descabelladas. *“Las comunicaciones de esta zona pudiera mejorarse grandemente estableciendo un transbordador aéreo desde la Plaza del Sagrado Corazón hasta la referida meseta conforme se señala en la perspectiva que de este conjunto se ofrece”*⁴¹

4.5. Expansión comarcal y planeamiento pormenorizado

El ritmo de crecimiento era vertiginoso. No existía tiempo para la aplicación del Plan ya que oleadas inmigratorias llegaban a la Comarca sin apenas poder compaginar el ritmo de construcción con el ritmo de crecimiento demográfico. En menos de diez años después de la Guerra Civil se había conseguido una cierta estabilidad económica que permitió un cierto despegue a Bilbao y a su Comarca. La ciudad como base física de desarrollo de actividades económicas quedaba reducida a impedimentos físicos de condiciones del medio que dificultaban su crecimiento con valles angostos y laderas escarpadas que obstaculizaban una construcción sencilla y barata.

El crecimiento demográfico fue exponencial pasando de tener la comarca del bajo Nervión 306.211 habitantes en 1940 a tener 352.657 habitantes en 1950 y 505.302 habitantes en 1960.⁴² Todas las previsiones del Plan se habían superado con creces y la escasez de vivienda fue consecuencia lógica de dicha carencia. Por otra parte, la política urbanística centraba su esfuerzo en la problemática residencial.

Mientras se redactaban los Planes Parciales y se urbanizaban las áreas residenciales, se expandían esporádicamente como organismos vivos infraviviendas sin ningún tipo de ordenación y que resultaban como fruto de una precariedad de dotación de solares preparados y dotados de los servicios mínimos y dignos para una vivienda. La urgencia de la situación llevaba a la implantación de una vivienda en zonas donde la previsión requería un inicio inmediato de urbanización con un entorpecimiento y demora de obras ineludibles. Por otro lado la Ley para la Ordenación Urbanística y Comarcal de Bilbao y su zona de influencia, del 1 de marzo de 1946, había previsto situaciones transitorias para realizar aprovechamientos temporales y usos provisionales en solares que quedaban afectados por el Plan.

“-VII. Obras públicas y Particulares.

A Partir de la promulgación de la presente Ley no podrá realizarse ninguna obra ni aprovechamiento de carácter privado susceptible de impedir o

⁴¹ Op. Cit (Bilbao, 1943) y Op.cit CITATION Dir45 \l 3082 (Arquitectura, Año Iv. Número 45.Septiembre de 1945) Pág. 335

⁴² Pérez Argote, Alfonso, Racionalidad urbana y Relaciones sociales: El Gran Bilbao 1945-75, nº 3, San Sebastián, 1978 Pág. 3-57, Pág. 16

dificultar la realización del Plan Comarcal. No obstante, los propietarios podrán ser autorizados para realizar temporalmente en fincas afectadas por un proyecto aprobado, usos provisionales que no perjudiquen a la ejecución del mismo ni aumenten la cuantía de la indemnización en caso de expropiación”⁴³.

Frente al planeamiento institucional ideado desde el Gran Bilbao, el chabolismo se implantó como urbanismo espontáneo. Las periferias se abarrotaron de edificaciones en terrenos rurales sin acondicionamientos urbanos básicos y sin ningún criterio regulador solamente la necesidad básica de subsistencia era el motor generador de aquel urbanismo descontrolado.

El problema residía en como materializar el Plan Comarcal aportando el suelo residencial necesario para el considerable aumento de la población. La cuestión básica era la supervisión estricta de la gestión del suelo pero con la flexibilidad suficiente como para poder distribuir las necesidades de suelo necesario para el aporte residencial y a precios comedidos según los medios de los que se disponía. El Casco Viejo suponía todavía un enclave caro con respecto al Ensanche ya que la actividad comercial se centraba en las 7 Calles mientras que el Ensanche suponía una zona donde los especuladores campaban a sus anchas pero con la mira puesta en la orilla de enfrente, es decir, en el nuevo desarrollo de Deusto.⁴⁴

La Ley para la Ordenación Urbanística y Comarcal de Bilbao y su zona de influencia, del 1 de marzo de 1946, establecía la articulación del planeamiento mediante Planes Parciales y disponía cómo ejecutarlos tanto financieramente, normativamente y la manera de llevarlos a cabo. Por otro lado se establecía la relación entre el interés público y la propiedad privada para el desarrollo y realización del Plan Comarcal, determinando aprovechamientos, cesiones permutas, compensaciones, indemnizaciones y justiprecio en caso de expropiación⁴⁵ y usos provisionales que no perjudicaban al Plan. También la división parcelaria en zonas urbanizadas quedaba a expensas de la aprobación de la Comisión Ejecutiva.

El Gran Bilbao tenía capacidad de sancionar los Planes Parciales previamente a su aprobación⁴⁶ pero los Planes Parciales debían ser redactados por los Ayuntamientos excepto en casos extraordinarios. En 1954 se redactaron unas Ordenanzas de edificación que facilitaron y establecieron los criterios básicos y

⁴³ Capítulo VII de la Ley para la Ordenación Urbanística y Comarcal de Bilbao y su zona de influencia. Del 1 de marzo de 1946. En Sección Fomento Expediente D-7-6 (Bilbao, 1943) Pág. 199

⁴⁴ Perea, P (El viejo). (1948). *Hacia el Gran Bilbao*. Bilbao: Escuelas Gráficas Santa Casa de la Misericordia. Con Prólogo de Zuazagoitia e ilustraciones de Pascual Perea (El joven).
Pascual Perea (el Viejo) fue arquitecto y Director de la sección de Hacienda en el Ayuntamiento de Bilbao.

⁴⁵ Aplicándose los procedimientos de las disposiciones vigentes en materia de expropiación forzosa e incluso el especial de la Ley del 7 de Octubre de 1939.

⁴⁶ Capítulo V –Competencia. De la Ley para la Ordenación Urbanística y Comarcal de Bilbao y su zona de influencia. Del 1 de Marzo de 1946. En Sección Fomento Expediente D-7-6 (Bilbao, 1943) Pág. 196- 198

mínimos para la construcción según usos y zonas.⁴⁷ Esta normativa apoyaba el marco de planeamiento que se estaba desarrollando en Bilbao y su Comarca.

Aunque la realidad se dirigía hacia un camino independiente de lo reflejado en el papel. Lo cierto es que el planeamiento debía continuar las pautas marcadas desde la figura de planeamiento superior del Plan Comarcal al planeamiento pormenorizado que lo iba a desarrollar. La celeridad de la situación hizo que la secuencia de planes urbanísticos fuera inmediatamente superior a la planteada en el Plan Comarcal y a partir de 1946 ya se redactaron los primeros Planes Parciales, Proyectos de Reforma y Proyectos de Urbanización como el Proyecto de Reforma del Ensanche de Deusto de 1946, Plan Parcial zona Sur de Bilbao de 1951, Proyecto de Urbanización de Erandio de 1952, Proyecto de Reforma del Ensanche de Zorroza de 1955 y el Plan Parcial de Begoña que no fue aprobado. Todo este Planeamiento pormenorizado favoreció la configuración actual de la ciudad y su Comarca.

4.6. Proyecto de Reforma de Urbanización en la Vega de Deusto de 1946⁴⁸



Proyecto de Reforma del Ensanche de Deusto

Dentro de las prioridades del Ayuntamiento de Bilbao se encontraba en primer lugar acometer la reforma de la urbanización de Zorroza, ya que esta área suponía un desarrollo de suelo industrial donde se estaba polarizando gran parte de la actividad fabril y productiva y que se estaba desarrollando de manera anárquica a pesar de todos los planes anteriores y donde el orden real

⁴⁷ Cooperación Administrativa "Gran Bilbao". (1954). *Ordenanzas. Para la aplicación del Plan General de Ordenación Comarcal del Gran Bilbao*. Bilbao: Escuelas Gráficas de la Santa Casa de Misericordia.

⁴⁸ Excmo. Ayuntamiento de Bilbao. Proyecto de Reforma de Urbanización y Ordenanzas correspondiente a la Vega de Deusto. Dirección de Arquitectura. Sección Fomento. Expediente 45-7-46.

no coincidía con las necesidades existentes. Pero el segundo área con más urgencia a desarrollar era el Ensanche de Deusto que suponía la superficie natural de extensión de la Villa de Bilbao.

La redacción del proyecto de Deusto se llevó a cabo por parte del equipo técnico del Ayuntamiento de Bilbao pero bajo la colaboración o supervisión de la Dirección General de Arquitectura, es decir, bajo la tutela de Madrid y Bidagor que tenía como objetivo una vieja aspiración de reformulación urbanística, un Plan Nacional de Urbanismo basado en el estudio de Planes de desarrollo económico y social.⁴⁹

Bidagor aspiraba fiscalizar cualquier progreso del Plan Comarcal por la importancia que suponía para su Plan Nacional de Urbanismo, por ello Manuel Muñoz Monasterio revisó personalmente la redacción del Proyecto de Reforma del Ensanche de Deusto como arquitecto designado por la Dirección General de Arquitectura.

El equipo bilbaíno redactor del proyecto lo formaban Germán Aguirre e Hilario Imaz, que habían participado en el Proyecto del Barrio de San Ignacio⁵⁰ y el Ingeniero Luís del Río.

Las pautas marcadas para Deusto en el Plan Comarcal por parte de Bidagor iban a ser imprescindibles para la definición pormenorizada del Proyecto de Reforma redactado en 1946 ya que ni Bidagor ni Manuel Muñoz Monasterio iban a permitir una gran desviación de criterios básicos a los planteados en el Anteproyecto del Ensanche de Deusto.

Con todo ello, se podía decir que a pesar de que no hubo grandes cambios con Anteproyecto para Deusto en el Plan Comarcal, su gran aporte fue definitivamente la definición de la propuesta, tanto en escala como en información pormenorizada de la misma.

Se concretaba en planos, no solamente la topografía existente y el estado actual de la urbanización sino que la nueva propuesta con alineaciones, zonificación, parcelaciones y edificaciones completaban la propuesta para Deusto.

Junto con el diseño urbano del ámbito también se aportaban unas Ordenanzas edificatorias que permitían establecer unas pautas y criterios rígidos para la edificación y la urbanización del Ensanche de Deusto que se encontraba ya a medio construir.

⁴⁹ El Plan Nacional de Urbanismo tenía un carácter profético ya que se suponía una previsión a largo plazo, 20 años, con programas y proyectos a medio y largo plazo. Era estos Planes donde se ubicaba el Plan de Reforma del Ensanche de Deusto. Op. Cit. (Bidagor, Julio Agosto y Septiembre 1967 N^o 4) Pág. 49

⁵⁰ Op. Cit. (Martinez Callejo, 2009) Pág. 45



1946. Topográfico. Plano de Deusto

Antecedentes y ámbito del Plan

El proyecto se calificaba como de Reforma de la Urbanización del Vega de Deusto porque en Deusto se había planificado diferentes proyectos de urbanización desde su anexión en 1924. En la memoria del proyecto se enumeraba rigurosamente los antecedentes vinculados al desarrollo y expansión urbana en la Vega de Deusto.

El inicio del interés urbanístico se dio en la anexión de Deusto a Bilbao en 1924 por motivos concernientes a la expansión física de la Villa de Bilbao. Esta zona se regía por las Ordenanzas Municipales de la antigua Anteiglesia anexionada y cuyos problemas eran cuantiosos ya que estaban sujetos a una falta de enlace y conexión de la Villa de Bilbao con Deusto y de ambas orillas de la Ría. Todo el proceso anexionista derivó en la necesidad de poseer un plan para la urbanización de Deusto.

El Ayuntamiento convocó un concurso de anteproyectos que daba solución a los problemas planteados con la nueva urbanización de Deusto y el enlace con la Villa de Bilbao. Este concurso lo ganó J.Sttuben, el segundo premio recayó en Estanislao Segurola y Felix Agüero y hubo siete terceros premios. Con la base de los anteproyectos presentados se encargó a la Dirección de Arquitectura y Topografía del Ayuntamiento de Bilbao el Proyecto Parcial de la zona de Deusto y su enlace con la Villa de Bilbao. Debido a la necesidad de una urgente urbanización, la redacción del proyecto se realizó con una gran celeridad y el 31 de mayo de 1927 ya estaba redactado el Proyecto de Expansión de la Villa de Bilbao con las ideas, sobre todo, de los dos primeros anteproyectos premiados en el concurso de anteproyectos.

Por otro lado, la Junta de Obras del Puerto de Bilbao redactó el proyecto de rectificación de la Curva de Elorrieta desde los Astilleros Euskalduna hasta la punta de Zorroza, atendiendo a las necesidades del Puerto y del futuro incremento del mismo. Este Proyecto fue aprobado por el Ministerio de Gobernación el 10 de octubre de 1929. Este proyecto de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao introdujo un nuevo elemento que articulaba toda la urbanización de la Vega de Deusto, este elemento era el Canal de Deusto que suponía la apertura de un nuevo cauce en la Ría del Nervión rectificando la difícil curva navegable de Elorrieta. Deusto quedaba dividido en dos partes, una junto al Monte Banderas donde desarrollar toda la edificación residencial y una península con marcado carácter industrial unida por un istmo a la Margen Izquierda por Olaveaga.

En 1929 se redactó el Plan de Extensión de la Villa de Bilbao por parte de la Dirección General de Arquitectura y Topografía con Estanislao Seguro y Marcelino Odriozala, con el refundido del Proyecto de Expansión de 1927 y el Proyecto de rectificación de la Ría del Nervión de la JOPB de 1929, que fue aprobado por la superioridad.

En 1939 el Plan que se hallaba en vigencia era el Plan de Extensión de 1929 y este fue incluido en el plan de trabajo y reconstrucción del Ayuntamiento de Bilbao. A partir de 1942 se trabajó esporádicamente y sin llegar a cuajar en un plan definitivo, sobre todo en lo referente a Ordenanzas de Deusto y a pequeñas modificaciones del plan anterior.

A partir de 1943 se redactó el Plan General de Ordenación de Bilbao y su Comarca por parte de la Dirección General de Arquitectura del Ministerio de Gobernación y a instancia del Ayuntamiento de Bilbao. En dicho Plan se preveían las necesidades futuras de Bilbao y los pueblos de la Comarca del Bajo Nervión. Se preveían las vías de comunicación por carretera y por ferrocarril y la zonificación por usos, residencial, industrial, semi-industrial, zonas verdes, etc...

La Dirección General de Arquitectura también redactó una serie de Anteproyectos de determinadas zonas prioritarias entre los que se encontraba el Anteproyecto de Urbanización de Deusto siempre teniendo en cuenta antecedentes inamovibles establecidos en anteriores planes y que incluso se hallaban en ejecución.

A la hora de redactar el Proyecto de Reforma de Urbanización de la Vega de Deusto ya había habido un recorrido sobre el planeamiento de Deusto que había que tener en cuenta, por sus consolidadas características y por el carácter arraigado de las propuestas anteriores tanto en instituciones implicadas como en el inevitable devenir del desarrollo de la zona. Por lo tanto, el Proyecto no suponía grandes variaciones de contenido respecto a planes anteriores y sobre todo al anteproyecto de urbanización propuesto en el Plan Comarcal ya que se ajustaba a él tanto en líneas generales como en el detalle

y las modificaciones correspondían más bien a edificaciones existentes y a necesidades impuestas⁵¹.

En cuanto al ámbito que abarcaba el Plan de Reforma, parecía claro el perímetro de terreno que incluía que se delimitaba como en anteriores planes a la Vega de Deusto desde el Puente del Generalísimo, hasta la Ría de Asúa y a lo largo de la ladera del Monte Banderas en la Margen Derecha, mientras que en la Margen Izquierda se desarrollaba la zona de Olaveaga que facilitaba los enlaces entre orillas y con Bilbao. La zona más cercana a la Ría de unos 350 metros de ancho se desarrollaba con topografía plana mientras que la zona en declive se situaba en la ladera del Monte Banderas.

Basándose, en todos los antecedentes y ámbito del Plan, parecía evidente que existían unas premisas fundamentales que necesitaban ser conservadas y que podían considerarse de carácter fundamental, mientras que otras podían ser susceptibles de ser modificadas.

Como premisa indispensable podía encontrarse propuestas tales como la conservación de la zona comprendida entre el nuevo Canal y el antiguo cauce como área destinada a la industria, por hallarse aislada de la zona residencial gracias al nuevo Canal. Otra iniciativa incondicional era la canalización de la Ría de Asúa para convertirla en dársena dedicada al Puerto de Bilbao lo que conllevaba una desviación del ferrocarril de Las Arenas para el tráfico de viajeros. Otro proyecto estratégico que se había conservado en los diferentes proyectos de urbanización de la zona era el túnel de Archanda para la comunicación de Bilbao con la futura expansión con el Valle de Asúa

Por otro lado, existían las propuestas que había que respetar de otros planes de urbanización anteriores pero que podían ser modificables. Entre estas propuestas la más destacada era la unión de los dos márgenes de la Ría por medio del puente de Olaveaga. Parecía claro que era necesaria una conexión entre orillas mediante un puente en Olaveaga pero la discrepancia entre planes aparecía cuando se planteaba la tipología de puente a realizar. En planes anteriores parecía indispensable un puente móvil de tres tableros que suponía un enlace por carretera y del ferrocarril de vía ancha desde la Margen Izquierda a la Margen Derecha donde solamente se disponía de ferrocarriles de vía estrecha. La dificultad de la solución a nivel técnico y sobre todo económico hacía desechar la propuesta del puente móvil para el Proyecto de Reforma de Deusto, además del estudio realizado por la Cámara de Comercio que auguraba una posible conexión del ferrocarril de vía ancha desde el

⁵¹ En la memoria del Proyecto de Reforma de la Urbanización de Deusto se describe lo siguiente hablando del Plan Comarcal "Como ya hemos dicho anteriormente, el presente Proyecto de la Urbanización de Deusto tiene como base inmediata el anteproyecto redactado por el Sr. Bidagor, con los elementos de la dirección de Arquitectura, perteneciente al Ministerio de la Gobernación, quienes redactaron éste dentro del conjunto del Plan Comarcal de Bilbao. Hay que reconocer el acierto que presidió el trazado de todas las líneas fundamentales de este anteproyecto, ya que al llevarlo a la práctica por nosotros, no ha sido preciso modificar más que en cuestiones de detalle los trazados propuestos por dicho Sr, y en ningún momento, han sufrido dificultades insuperables que determinasen modificaciones de carácter radical en el mismo". Excmo. Ayuntamiento de Bilbao. Proyecto de Reforma de Urbanización y Ordenanzas correspondiente a la Vega de Deusto. Dirección de Arquitectura. Sección Fomento. Expediente 45-7-46. Pág. 9 de la Memoria del Proyecto.

enlace del Valle de Asúa, lo que hacía abandonar la idea de atravesar la Ría por medio del citado puente.

El tercer tipo de premisas lo constituían las propuestas con que se podía llegar a encontrar en un futuro no muy lejano el Ayuntamiento de Bilbao y que debían ser consideradas desde el primer momento pero con perspectiva expectante. Se trataba sobre todo de la finca de los Condes de Zubiria (Parque de Sarrico) y que dividía Deusto en dos partes debido a la topografía del terreno y que constituía junto al Canal de Deusto una barrera infranqueable de un muro de contención de 16 metros de fachada a la Ría.

Otro condicionante al Proyecto de Reforma eran las construcciones existentes que debían ser mantenidas en la medida de lo posible para evitar perjuicios innecesarios a particulares y sobrecostes a la administración competente.

Propuesta urbana y ordenanzas

El proyecto definía tres partes. Las denominaba como partes y no zonas para no confundirlas con la zonificación según usos. Las tres partes eran las siguientes:

-Parte 1ª. Se desarrollaba el uso mayormente residencial y se localizaba entre el nuevo Canal de Deusto y el F.C. de Las Arenas. El proyecto analizaba pormenorizadamente el trazado viario y de comunicaciones que resulta básico como estructura primaria para establecer el tejido urbano residencial e industrial. Cabía destacar los cuantiosos estudios de perfiles viarios que se realizaron y que aseguraban una fiabilidad y una propuesta que se ajustaba más que ningún otro plan anterior a la realidad existente. Las pendientes de las calles se analizaron rigurosamente aportando datos que anteriormente no se habían analizado y que resultaban imprescindibles para evitar planteamientos urbanos equívocos y ambiguos.⁵²

Dentro de las líneas directrices que marcaban el proyecto se encontraba el eje fundamental de la urbanización que lo constituía la Avenida del Ejército que se hallaba en ejecución. El proyecto establecía una ampliación de la anchura de la Avenida dada la importancia que esta vía suponía para el desarrollo de la zona por ser conexión con el centro de Bilbao, así pasaba a tener hasta 35 metros de ancho aunque se desechara la idea de llegar hasta los 40 metros propuestos en el Plan de Extensión del 29. La vía tenía un suave pendiente desde el 0,3% hasta el 3,4%, aunque una vez llegado al Parque de Sarrico, descendía hasta Elorrieta con una mayor pendiente de hasta 4,75%. La Avenida del Ejército continuaba con 25 metros de anchura a través del Monte Cabras con un túnel de 178 metros y 2,6 % de pendiente y se atravesaba la Ría de Asúa por medio de un puente fijo de una altura de 36 metros sobre la Ría.

⁵² Existen 21 planos de detalles de 25 perfiles de calles y Vías de Deusto que determinan cotas y pendientes de las mismas. Excmo. Ayuntamiento de Bilbao. Proyecto de Reforma de Urbanización y Ordenanzas correspondiente a la Vega de Deusto. Dirección de Arquitectura. Sección Fomento. Expediente 45-7-46

La otra conexión bien estudiada era la vía de enlace con la Margen Izquierda y el Ensanche de Deusto, es decir, el Puente de Olaveaga con una anchura de 25 metros y a 24 metros sobre el Canal. En el proyecto se planteaba un puente similar que en planes anteriores pero que difería en situación y geometría con ellos. El Nuevo puente surgía del mismo punto que en planes anteriores, es decir, arrancaba de la estación de Olaveaga pero su trazado se desarrollaba perpendicular al nuevo Canal de Deusto ya que de esta forma se eliminaban metros de puente con respecto a otras propuestas donde el puente se situaba oblicuamente al Canal y el trazado resultaba económicamente mejor.

Por otro lado, el diseño del puente se simplificaba favoreciendo también los costes, convirtiéndose en un puente de tres tableros a un único tablero. Se eliminaba el paso de la vía ancha desde la Margen Izquierda a la Margen Derecha por medio del Puente de Olaveaga ya que se preveía este servicio desde el F.C. del nuevo desarrollo urbano planteado en Asúa.

El enlace del tráfico rápido de carretera y el enlace del tráfico pesado de carretera se realizaban a través de un único tablero que servía de enlace de carreteras entre la Plaza del Sagrado Corazón y Sarrico y que también servía a la península industrial generada por el nuevo Canal por medio de una rampa de 20 metros de ancha y 4% de pendiente.

El nudo de enlace de este Puente en la Margen Izquierda se situaba entre la Casa de la Misericordia y el Hospital de Basurto y suponía la conexión de diferentes vías como la carretera de Santurce, el Puente de Olaveaga a Deusto, la Alameda de Urquijo. Todas las conexiones de la Margen Izquierda pasaban sobre el F.C. a Portugalete y mediante una rampa de 12 metros de anchura y un 8,9% se descendía a la zona de vías que se planteaba en la zona donde se iba a cegar el cauce de la Ría. La rampa tenía excesiva pendiente por ello se contemplaba su uso exclusivo para peatones.

En la Margen Derecha, en la llegada del Puente de Olaveaga se preveía una plaza a cota 10,55, es decir, 6,55 metros por encima de los muelles del nuevo Canal y que servía de foyer o acogida a los diferentes enlaces del puente en la Margen Derecha. De la plaza surgían 3 arterias con pendientes un tanto forzada del 5% que se unían con la Avenida del Ejército y con los muelles del nuevo Canal.

Paralelo a los muelles del nuevo Canal discurría una vía de 10 metros que quedaba interrumpida por el desmonte del Parque de los Conde de Zubiría y que por cuestiones presupuestarias no se preveía una continuidad de la misma. Para el trazado del resto de las arterias de Deusto se consideró un trazado ortogonal al eje principal de la Avenida del Ejército donde se generaban calles de comunicación interior de Deusto y donde se conformaban geoméricamente las manzanas edificables. Se priorizó una buena comunicación con pendientes adecuadas para una fácil ejecución.

-Parte 2ª. Se refería a la península industrial definida entre el nuevo Canal de Deusto y el antiguo cauce de la Ría de Nervión que se cegaba. En el momento de redacción del proyecto se estaba construyendo intensamente edificios de

carácter industrial por lo cual el proyecto solamente se limitaba a mantener la antigua distribución de calles y manzanas previstas en otras propuestas urbanas anteriores.

Se contemplaba una estructura viaria que periféricamente bordeaba la península por medio de una calle perimetral a lo largo de la Ribera de Deusto y de su homóloga en el nuevo Canal de Deusto. Conformando las manzanas, transversalmente se articulaban 5 calles que unían estas dos vías longitudinales. La propuesta del nuevo trazado del Puente de Olaveaga había hecho variar tramas viarias de planes anteriores. Se introducía la rampa de 20 metros de ancha y 4% de pendiente de acceso a la península y de carácter puramente de servicio a la industria.

-Parte 3ª. Se trataba de la falda del Monte Banderas hasta el F.C. de Las Arenas. La topografía resultaba bastante escarpada por lo tanto el desarrollo que se proponía era semi-rural. El trazado viario respondía a unas necesidades dentro de este ámbito semi-rural. El eje principal de comunicación de esta zona era la carretera de Enecuri y su unión con la Avenida del Ejército que se ampliaba hasta 18 metros de ancho y 5% de pendiente y que se hallaba en ejecución. Como característica principal de este desarrollo de zona verde en ladera estaba una propuesta de un pequeño núcleo de esta zona en la explanada de Miramar donde se conformaban 4 manzanas de viviendas y que a pesar de las dificultades de desnivel se conseguía acceder por medio de calles con 4,3% de pendiente y escaleras.

- En cuanto a la reserva de terrenos para diferentes usos y la Zonificación, la memoria del proyecto establecía una reserva de terreno dentro de las manzanas edificables para usos dotacionales y áreas verdes de parques y espacios libres, en terrenos donde la topografía no permitía la construcción residencial como en la ladera del Monte Banderas y Cabras.

En el proyecto se dividía toda la urbanización en 6 zonas:

Zona A con 772.200 m² y una densidad de población de 745 Habitante/Ha, Se contemplaba una vivienda intensiva de planta baja comercial y seis plantas de vivienda de 140 m² aproximadamente, ésta era la zona residencial próxima al Ensanche de Abando y hasta el parque de Sarrico.

Zona B con 478.600m² y 679 Habitante/Ha, se preveía una vivienda abierta de planta baja comercial y cinco plantas de viviendas de 120 m² aproximadamente. También era residencial y abarcaba desde el parque de Sarrico hasta la Curva de Elorrieta.

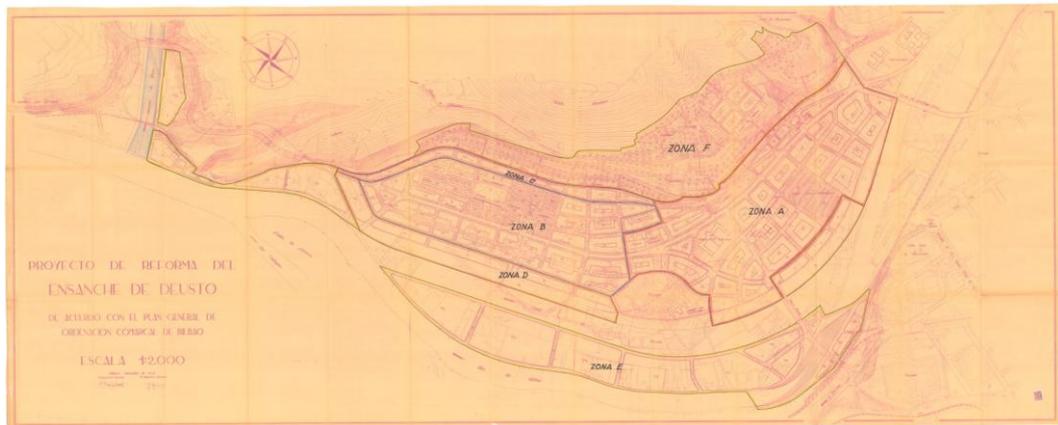
Zona C con 71.600 m² y 879 Habitante/Ha, se situaban pequeñas industrias y edificios residenciales de planta baja comercial y cuatro plantas de viviendas de 120 m² aproximadamente. Se situaba sobre la zona B y estaba delimitada por el F.C. de Las Arenas.

Zona D con 156.400 m² y 174 Habitante/Ha, la característica principal de la zona era la comercial pero poseía vivienda de planta baja comercial y tres

pisos de vivienda de 120 m². Comprendía el muelle del nuevo Canal de Deusto y la primera línea de manzanas que hacía fachada al Canal.

Zona E con 633.325 m² y con una densidad de población prácticamente nula ya que la zona E era considerada industrial. Era la zona industrial de la península que resultaba tras la creación del nuevo Canal.

Zona F con 349.970 m² y 167 habitantes/Ha, con viviendas unifamiliares o bifamiliares de 60m² por vivienda y dos plantas de vivienda por cada edificación. Correspondía a toda la falda del Monte Banderas desde el F.C. de Las Arenas.



1946. Proyecto de Reforma del Ensanche de Deusto. Plano de Zonas

-En el Plan de urbanización se completaban unas Ordenanzas que regían y articulaban las edificaciones a realizar. El objetivo de las Ordenanzas era la necesidad de un crecimiento homogéneo de la Villa, es decir, no se permitían actuaciones aisladas sino en bloque que favorecían una unidad visual y de creación conjunta de ciudad, para ello era necesaria una reparcelación de una misma manzana, actuación que hasta el momento nunca se llevaba a cabo. Cada zona debía leerse como una unidad homogénea de criterios sobre todo en altura evitando el skyline irregular que distorsionaba la imagen urbana de Bilbao.

Las Ordenanzas en Deusto eran más restrictivas que en resto de Bilbao sobre todo en lo referente a las decoraciones externas de portadas, torreones y vuelos ya que en el Ensanche de Abando había habido un excesivo aprovechamiento de vuelos en los edificios que quería evitarse en Deusto. Se establecía un articulado especial para los patios abiertos pudiéndose así regular la existencia de los mismos y las amplias posibilidades que estos ofrecían como superficie de espacio libre.

La zona F de viviendas unifamiliares en la ladera del Monte Banderas requería especial atención y regulación en las ordenanzas para evitar excesos de edificabilidad que desconfiguraban la trama de Ciudad Jardín. Pero lo que sobre todo regulaban y protegían las ordenanzas era uno de los pilares básicos

del Plan Comarcal, la zonificación. El Plan Comarcal, gracias a la zonificación, establecía una limitación de usos del terreno e imponía tres categorías, una que determinaba el uso del terreno, otra que excluía una serie de actividades para el mismo y una tercera que se podía llamar de tolerancia y que permitía ciertas actividades en algunas zonas con el fin de no compartimentar en exceso algunas zonas haciéndolas inadecuadas al uso exclusivo a que se destinaban.

-Basándose en una articulada red viaria en base a las premisas existentes por parte de la JOPB y de las conexiones necesarias, se establecía una trama de manzanas que se amoldaba mejor que el Anteproyecto planteado en el Plan Comarcal. Así como base de bloque abierto, en Deusto se despojaba la idea decimonónica de Ensanche de manzanas cerradas, rígidas e incompatibles con ninguna otra trama urbana.

Surgía de esta forma, un Ensanche flexible a una topografía y una necesidad de conexiones con el exterior. El Ensanche tradicional de alineaciones ortogonales hasta ahora desarrollado en la Villa se trasformaba en una trama de bloques semiabiertos y paralelos que se adaptaban a la geometría del trazado viario paralelo al nuevo Canal, a la Curva de la Ría y parque de Sarrico.

De esta forma, la tipología de manzana variaba desde la manzana abierta y bloque lineal de San Ignacio⁵³ hasta la manzana cerrada con mayores dimensiones y geometría ortogonalmente distorsionada. Se podía decir que existió una transformación conceptual de la manzana y todo lo que ella suponía, desde la transformación dimensional y geométrica hasta la adaptación a nuevos fondos de vivienda que favorecían una mejor salubridad residencial, ya que mejoraban la ventilación, la iluminación de las viviendas y mejoraban la calidad de vida de los residentes⁵⁴. Las manzanas, en cualquier caso, dejaban patios interiores o intersticios comunes de tejido urbano con gran interés espacial. Se experimentó diferentes tipologías y geometrías de manzanas que enriquecieron la trama urbana y que desrigidizaron el urbanismo existente hasta la época, iniciándose en estudios de posibilidades urbanas entre exterior-interior que mejoraron la calidad de la propuesta urbana con satisfactorias experiencias arquitectónicas y dimensionales en San Ignacio, Torre Madariaga y Sagrada Familia, con envolventes poco tradicionales que favorecían al plan. La secuencia de patios semi-abiertos producía un parque lineal o vía verde de gran importancia.

Frente al crecimiento en la parte llana de Deusto se encontraba la ocupación residencial unifamiliar en la ladera del Monte Bandera, en una zona privilegiada

⁵³ El grupo de viviendas La Sagrada Familia de Félix Iñiguez de Onzoño, Hilario Imaz y Celestino Martínez de enero de 1947 suponía una readaptación de la manzana tradicional cerrada. Se creaba una manzana permeable y con un perímetro quebrado que favorecía espacios intersticiales complejos interiores-exteriores.

⁵⁴ Todos los conceptos de salubridad estaban unidos a la herencia de los dictados que el Movimiento Moderno estableció en los CIAM Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna) que comenzaron en 1928 y que acaparaban la temática de la extensión de las ciudades modernas hacia un urbanismo moderno.

de Deusto con un desarrollo de Ciudad Jardín para la burguesía acomodada bilbaína. Este enclave favorecía una expansión controlada de la ciudad en poca altura y con una ocupación extensiva del territorio que permitía mantener la ladera Sur de Archanda en condiciones naturales evitando el impacto ambiental y la visual a la Villa.

4.6.1. Discrepancias con la JOPB

En el periodo de exposición pública para alegaciones y reclamaciones al Proyecto de Reforma de Urbanización en la Vega de Deusto. La Junta de Obras del Puerto alegó que existían diferencias del proyecto presentado por la Junta y aprobado por el Ministerio de Obras Públicas⁵⁵ y el Proyecto de Reforma de Urbanización de Deusto que se había redactado el 4 de marzo de 1946. La J.O.P.B. presentó dos alegaciones con respecto al trazado del Proyecto del Canal de Deusto.

1.-La primera alegación trataba sustancialmente de que en el Proyecto de Reforma de Urbanización en la Vega de Deusto se había reducido la distancia entre el Canal y las edificaciones de Deusto, es decir, había disminuido la zona de atraque y muelles que daba servicio a la zona portuaria. Todo ello mermaba la expansión del Puerto que fomentaba el nuevo Canal de Deusto y por consiguiente también la expansión de Bilbao iba salir perjudicada ya que cuanto más crecía el Puerto más iba a crecer Bilbao. Esto no suponía un gran beneficio al desarrollo residencial de Deusto, unos pocos metros ganados al Puerto, pero sin embargo si suponía una gran desventaja económica para la Junta los metros perdidos en el desarrollo del Proyecto de Reforma de Urbanización de Deusto.

2.-La segunda reclamación trataba de la modificación del Puente de Olaveaga. El puente pasó a ser un puente fijo de un único tablero en vez de que se había previsto que era móvil de tres tableros por donde iba a circular a parte del tráfico general y pesado, también el F.C. de Vía ancha hacia la Margen Derecha.

El Ayuntamiento de Bilbao optó por acceder a la primera reclamación ya que consideró de vital importancia la expansión del Puerto y no quiso preestablecer criterios de mínimos en sus instalaciones que fueran en perjuicio de los beneficios de la Villa de Bilbao. La segunda alegación fue rechazada por razones económicas y porque habían cambiado los criterios de enlaces ferroviarios de proporcionar de vía ancha a la Margen Derecha desde Olaveaga.

El 13 de diciembre de 1946 se aprobó por la Comisión de Fomento, el Proyecto Definitivo del Ensanche de Deusto redactado por la Dirección de Arquitectura del Ayuntamiento de Bilbao y remitido a la Corporación Administrativa del

⁵⁵ El Proyecto del Canal fue sometido a aprobación por R.O del Ministerio de Obras Públicas el 9 de julio de 1928 y el proyecto definitivo fue aprobado por R.O. el 10 de octubre de 1929.

Gran Bilbao para su aprobación definitiva, en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley del 1º de marzo de 1946.

El 19 de febrero de 1947 el Consejo General del Gran Bilbao dio la conformidad al Proyecto de Reforma del Ensanche de Deusto al ajustarse a las líneas generales y directrices del Plan Comarcal.

El 5 de abril de 1947 se aprobó el Proyecto de Ensanche de Deusto por la Comisión Central de Sanidad Local de Madrid aunque con ciertas recomendaciones con respecto a la urbanización en contacto con el Puerto.

Lo que quedaba patente fue la falta de comunicación entre la Junta de Obras del Puerto de Bilbao y la Dirección de Arquitectura del Ayuntamiento de Bilbao lo que perjudicaba la elaboración del Plan de Deusto ya que a menudo no había sido por incompatibilidad entre ambas instituciones sino más bien por falta de información e intercambio⁵⁶.

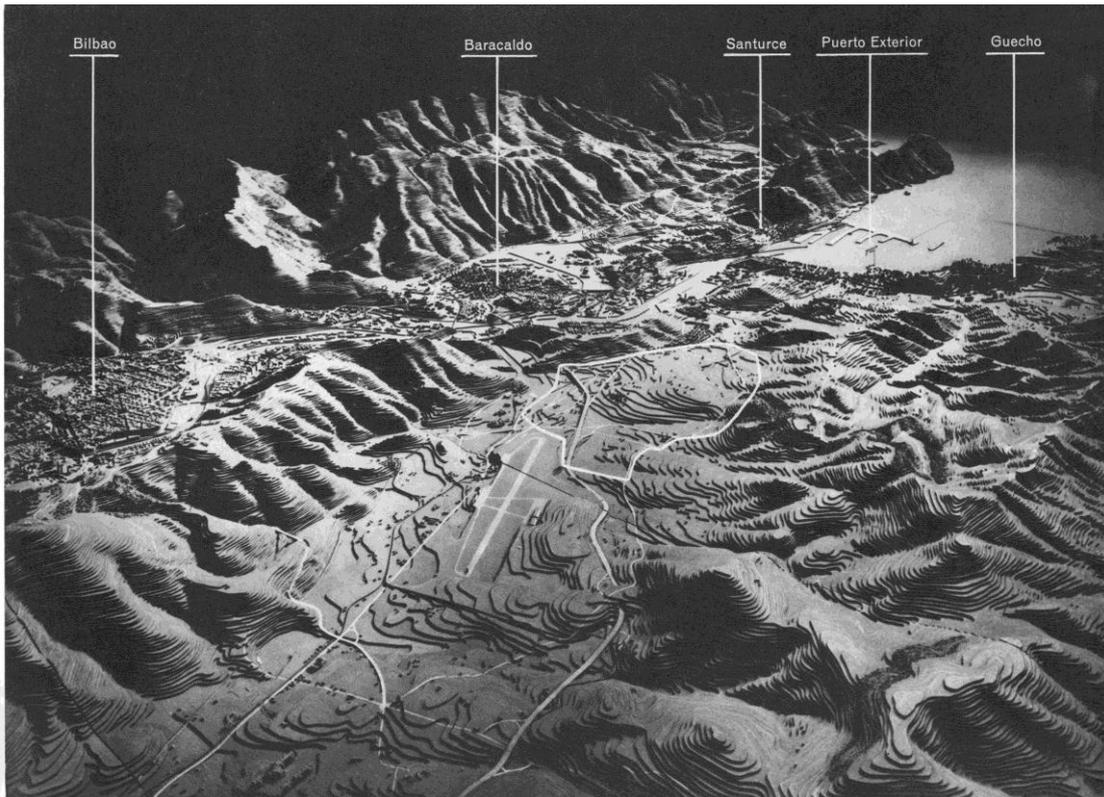
El Ministerio de Fomento desde Madrid exigió que hubiera un estudio detallado de la urbanización en contacto con el Puerto para lo cual debía haber una inevitable relación entre la J.O.P.B. y del Excmo. Ayuntamiento de Bilbao.

Se constituyó una Comisión el 21 de marzo de 1953, formada por miembros de la J.O.P.B y del Excmo. Ayuntamiento de Bilbao para fomentar la colaboración y el intercambio entre ambas instituciones.

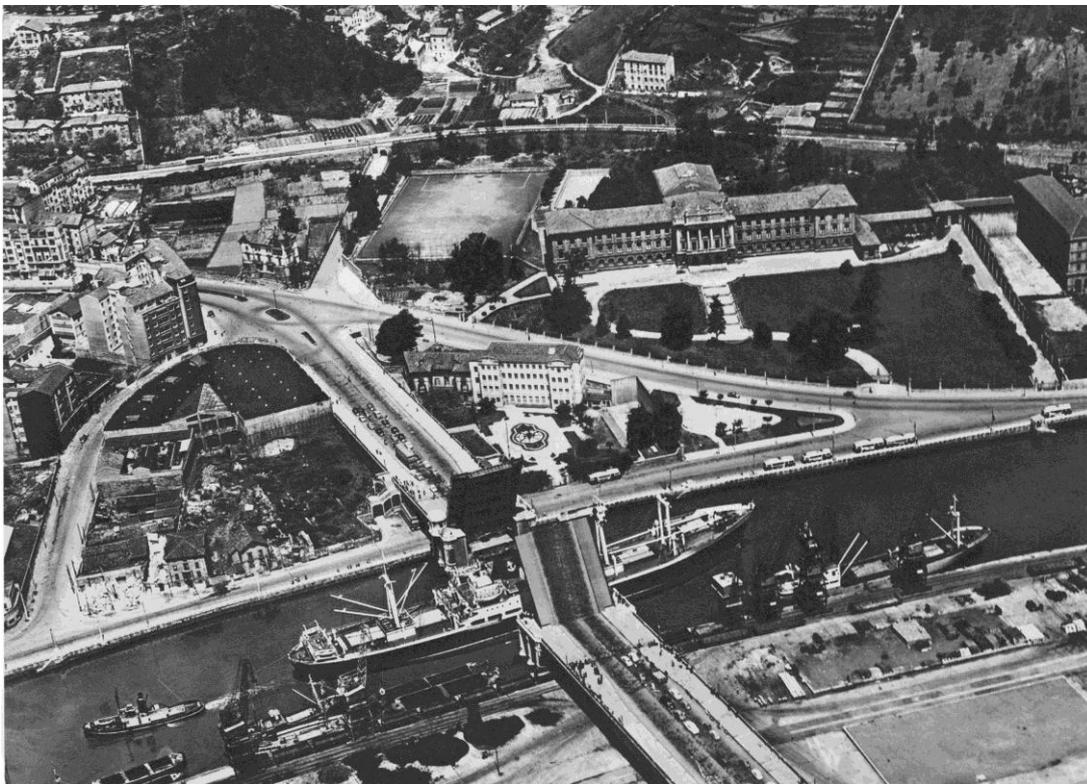
Tras la colaboración de ambas entidades, se fijó un área de servicio portuario en la Margen Derecha que cubría las necesidades del Puerto y el estudio de las manzanas contiguas al Canal.

La Comisión se encargaba de aunar criterios sobre los temas y terrenos que afectaban a ambas entidades y fomentar así una colaboración inexistente hasta entonces y que la Corporación del Gran Bilbao no suplía.

⁵⁶ En un informe de la JOPB de fecha 30 Junio de 1948 dirigido al Ayuntamiento de Bilbao solicita lo siguiente “Para terminar con este informe sugiero la conveniencia de un contacto directo con la Dirección de Arquitectura del Excmo. Ayuntamiento de Bilbao, a fin de estudiar conjuntamente el trazado definitivo de la Urbanización de Deusto en la parte que afecta a l Puerto de conformidad con las líneas generales que anteceden”. El Ayuntamiento por su parte también reconoce la falta de relación entre ambas entidades y contesta en un informe de 22 de Enero de 1953”Aprovechando esta ocasión, esta Dirección de Arquitectura cree que sería conveniente una colaboración más estrecha e inmediata para resolver todos aquellos puntos pendientes que se refieren a la urbanización general de la Villa, en contacto con las zonas portuarias de Bilbao para que en esta forma puedan desarrollar los planes urbanísticos, tanto los referentes al Excmo. Ayuntamiento como al Puerto correspondiente a la J.O. del P. con la unidad de criterio y de actuación que son tan convenientes para el engrandecimiento de Bilbao”. Excmo. Ayuntamiento de Bilbao. Proyecto de Reforma de Urbanización y Ordenanzas correspondiente a la Vega de Deusto. Dirección de Arquitectura. Sección Fomento. Expediente 45-7-46. Informe Nº 207
Queda patente la falta de coordinación que ejerce la Corporación del Gran Bilbao sobre los asuntos que le competen.



Maqueta del Gran Bilbao 1960



Puente de Deusto 1960



Zorrozaurre y Olaveaga 1960



Elorrieta 1960

ANEXO 4.1.El urbanismo autárquico en España⁵⁷

Antes de acabar la contienda, y perfilándose cual iba a ser el desarrollo final del conflicto, algunos sectores políticos y profesionales establecieron las primeras líneas de coordinación para la "Reconstrucción Nacional". Así en 1938 los Servicios Técnicos de la Falange establecieron los criterios a nivel de arquitectura y territorio para reconstruir el País dando lugar a un Plan Nacional de Ordenación y Reconstrucción, como un plan de desarrollo integral, aunque en la práctica lo que se llevó a cabo fueron planes sectoriales formulados cada uno por organismos independientes.

1. Una de las aportaciones autárquicas al urbanismo estatal fue la reestructuración administrativa. Hasta entonces, el urbanismo era competencia exclusiva de los Municipios, cuyos planes debían ser aprobados por las Comisiones Provinciales o por la Comisión Sanitaria Central⁵⁸. Los organismos independientes creados para solventar las necesidades inmediatas tras la guerra fueron 4:

-El Instituto Nacional de la Vivienda, creado por la Ley de 19 de abril de 1939, bajo dependencia del Ministerio de Trabajo. El Instituto fomentaba y dirigía la construcción de viviendas protegidas

-Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones, heredera del Servicio Nacional del mismo nombre, creado en enero de 1938 y cuyas normas se establecieron por Decreto de 23 de septiembre de 1939. Se dedicó a la reconstrucción de los daños de la Guerra, mediante la fórmula de adoptar las localidades afectadas por el Jefe del Estado, expropiando, remodelando núcleos y construyendo.

-La Dirección General de Arquitectura, creada el 23 de septiembre de 1939 y bajo el Ministerio de Gobernación. Suponía el organismo superior que aglutinaba toda la labor en competencia de urbanismo. Es decir, las competencias de las Corporaciones Locales desaparecían y se centralizaban en manos del Estado como único Organismo rector de capacidades.

-Junta de Reconstrucción de Madrid.

2. En este periodo, en cuanto a la redacción de planeamiento, lo debemos considerar como un periodo de reaparición del urbanismo. El Plan de Madrid de 1942 y aprobado en 1946, supuso una concepción del planeamiento que el resto de ciudades tomaron como referencia. Caso diferente fueron Bilbao, Valencia y Barcelona donde en la redacción del Plan Comarcal intervino el equipo directivo de la capital.

-En el Plan General de Madrid de 1942 se había introducido toda la carga innovadora a nivel instrumental y una nueva manera de entender el Plan Urbanístico. Se establecía un mecanismo de relación gracias a la definición del régimen del suelo y la existencia de un segundo estudio para detallar pormenores. Es decir, se vio la necesidad de crear escalones de detalle dentro del planeamiento urbanístico con tres grados diferentes de definición, Planes Generales de Ordenación, Planes Parciales y Proyectos

⁵⁷ Bidagor, P. (Julio agosto y septiembre 1967 N° 4). Situación General del Urbanismo en España (1939-1967). Revista de Derecho Urbanístico, 23-70.

⁵⁸ Ley de ensanche de 1892, y de reforma interior de 1895. Estatuto Municipal de 1924 y Ley Municipal de 1935.

de Urbanización. Todo ello fue recogido en la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 1956. La zonificación que en épocas anteriores resultaba confusa, ya que no determinaba zonas concretas, ahora se afianzaba creando una clasificación nítida de usos del suelo en un plano de zonificación.⁵⁹

El Plan realizado por Pedro Bidagor, ofrecía ante todo una organización general de carácter territorial que abordaba la ciudad en el territorio circundante y en su comarca de influencia. Conforman el Plan, el establecimiento de una estructura urbana definida por las comunicaciones, el sistema de espacios libres y la zonificación según usos (residenciales e industriales), la proyección de unidades urbanas rodeadas de espacios libres frente al crecimiento en mancha de aceite, previsión de accesos con carácter de autopistas. A pesar de todo ello, no se planteaba una renovación profunda de los tipos de parcelación y edificación tradicionales. Este Plan no parecía el resultado de un Plan de una ciudad falangista y totalitaria, sino que las bases teóricas sobre las que se establecía, respondían más bien a una necesidad del momento y de la herencia urbanística de teorías urbanas europeas.⁶⁰

-El Plan Comarcal de Bilbao, Plan Comarcal de Valencia y el Avance del Plan Provincial de Guipúzcoa, se realizaron con pocos medios y mucho entusiasmo debido a la escasez de la época y fueron promovidos desde la Dirección General de Arquitectura entre 1939 y 1945. Fueron la continuación del Plan iniciado en Madrid. Se crearon el Gran Bilbao y Gran Valencia. Dos Comisiones interministeriales presididas por el Gobernador Civil y cuya Comisión Ejecutiva, a modo de empresa urbanística, estaba presidida por el Alcalde de ambos municipios que hacía las funciones al mismo tiempo de presidente ejecutivo de la Comarca. Estas comisiones no fueron dotadas de subvenciones al contrario de Madrid (la Comisaría) que contó con presupuesto del Estado. Poco a poco se fueron creando las Comisiones Superiores de Ordenación Urbana que estaban sujetas al criterio y tutela de la Dirección General de Arquitectura para la formulación de los Planes Provinciales de Urbanismo.

En Barcelona debido a la disconformidad del Ayuntamiento con el Plan Comarcal de Barcelona planteado por su Comisión, se facultó al Ayuntamiento para el estudio del mismo asesorado y supervisado por la Comisión Provincial. El resultado fue una estructura de gestión como el Gran Bilbao o Gran Valencia pero con la novedad de una subvención anual por 20 años para la ejecución del Plan, análoga a la de Madrid. La gestión consistía en la adquisición y urbanización de polígonos para la construcción de viviendas y una serie de inversiones de dotaciones comunes.

3. A lo largo del periodo Autárquico existió una gran aportación a nivel legislativo urbanístico sobre política del suelo. La aprobación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 12 de mayo de 1956 y el Plan Nacional de Vivienda supusieron un punto de inflexión en la comprensión del régimen de propiedad, atribuciones y competencias de las distintas administraciones públicas en materia de urbanismo.

⁵⁹ Terán, F. (1999). Historia del Urbanismo en España III. Siglos XIX y XX. Madrid: Ediciones Cátedra S.A. Pág. 237

⁶⁰ ibídem (Terán F. , 1999) Pág. 241

- La Ley del suelo de 1956, preparada bajo la dirección de Bidagor, supuso un código urbanístico completo, bien articulado, de gran calidad y complejo en su desarrollo legislativo y del derecho y referencia de la actual disciplina urbanística.⁶¹ El espíritu de la Ley era favorecer la sumisión de la propiedad a su función social y a su utilidad pública. La gestión pública suscitaba la iniciativa privada y ofrecía oportunidades y ventajas a los propietarios que se movilizaban y asociaban a favor de colaborar en la gestión urbanística.

Bidagor como mentor de dicha Ley la resumía de la siguiente forma: *“La Ley supone, entre otras, las siguientes determinaciones; 1ª La regulación del planeamiento urbanístico. 2ª El establecimiento de un procedimiento técnico oficial para valorar el suelo, previa su clasificación. 3ª La regulación de cuatro sistemas de actuación – cooperación, compensación, expropiación y cesión de viales – para ejecutar los planes de urbanismo. 4ª La ordenada supeditación del derecho de los propietarios de terrenos y solares a los intereses colectivos amparados por la gestión urbanística. 5ª Un régimen para la gestión económica del Estado y las entidades locales y de beneficios para las actuaciones privadas. 6ª un dispositivo de organismos directivos y gestores en las esferas central y local. 7ª Un régimen jurídico que regule responsabilidades, sanciones y recursos; y 8ª La ordenación general de competencias y finalidades urbanísticas. Algunas novedades en la Ley son: La regulación de las reparcelaciones, la del derecho de superficie, la expropiación de polígonos, la promoción de asociaciones de propietarios, la creación de los Patrimonios municipales del suelo y de los Presupuestos especiales de urbanismo en los Ayuntamientos, la posible creación de gerentes urbanísticos municipales y muchas más.”*⁶² Las operaciones urbanísticas se ejecutaban, ordenándolas en cuatro grandes tiempos: 1. Planeamiento. 2. Dominio del suelo. 3. Ejecución de obras. 4. Promoción e intervención de la edificación.

En la Ley quedaban definidos también como instrumentos de la ordenación urbana, los Planes Generales de Ordenación Urbana cuyo ámbito era el término municipal completo y los Planes Parciales que desarrollaban parte del mismo. A su vez se establecían varias figuras urbanísticas de alcance supramunicipal como eran el Plan Nacional de Urbanismo, los Planes Provinciales y los Planes Generales Comarcales.

-El Plan Nacional de Urbanismo constituía el segundo gran reto en materia de urbanismo en la época de la Autarquía. Era un Plan que nunca se elaboró, a pesar de que hubo un documento previo⁶³. Como dice Jesús María Erquicia *“El Plan Nacional es una mera posibilidad jurídica que en la Ley no queda más que simplemente enunciada”*⁶⁴.

⁶¹ Bassols Coma, M. (1973). Génesis y Evolución del Derecho urbanístico español 1812-1956. Madrid: Editorial Montecorvo S.A. pág. 559

⁶² Op. Cit. (Bidagor, Julio Agosto y Septiembre 1967 N° 4) Pág. 33

⁶³ El documento se titulaba “Plan Nacional de Urbanismo, Memoria de Planteamiento” de 1962

⁶⁴ Erquicia Olaciregui, J. M. (2003). Del Planeamiento Urbanístico a la Ordenación del Territorio. La necesidad de un cambio de escala. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. Pág. 74

El Plan Nacional de Urbanismo relacionaba directamente ámbitos como distribución de viviendas, equilibrio regional, distribución demográfica para prever todo tipo de servicios y necesidades de infraestructura y equipamientos, es decir, quería suponer un instrumento que marcaba las grandes directrices de Ordenación del Territorio Nacional a modo de Directrices de ordenación Territorial a gran escala, a escala del Estado español. Las entidades locales territoriales quedaban supeditadas en materia de urbanismo al carácter normativo que ejercía la más alta inspección sobre el territorio nacional, es decir, tal y como señalaba el Director General de Inspección local en 1941, Antonio Azurmendi, por encima de los Gobiernos Locales, el Central debía encargarse de formar un Plan Nacional de Urbanismo.

El Plan Nacional de Urbanismo abordaba temas relacionados con la dimensión de Ordenación Territorial a escala nacional, sobre todos aquellos que quedaban desbordados por los intereses locales como infraestructuras y comunicaciones, aunando intereses simbióticos de los diferentes departamentos ministeriales que eran los que poseían las competencias. Otras cuestiones que el Plan trataba eran: La Planificación de crecimiento intensivo de comarcas y ciudades; integración de planes locales en planes de ámbito mayor para ordenar todo el territorio; determinar las políticas del suelo; programar las inversiones financieras; establecer los principios de política urbanística nacional.

El Plan Nacional de Urbanismo debía ir íntimamente unido al Plan de Desarrollo Económico y Social que le facilitaría los datos económicos de partida. El plan suponía una previsión a largo plazo (de cuarenta a cien años) pero con programas a medio plazo (quince años) y a corto plazo (cuatro o cinco años). Según Bidagor: *"Este carácter profético del Plan de Urbanismo, intrínseco y necesario, es su verdadera dificultad, pues en las demás posiciones económicas y técnicas no se planifica a plazo tan largo"*⁶⁵.

⁶⁵ Op. Cit. (Bidagor, Julio Agosto y Septiembre 1967 Nº 4) Pág. 49

ANEXO 4.2. El Gran Bilbao

Desde que se terminó la redacción del Plan Comarcal en octubre de 1943, se inició un proceso administrativo para su aprobación legal y los procedimientos necesarios para su desarrollo. A partir de 1944 Zuazagoitia, gran impulsor del Plan Comarcal, realizó varios contactos con Madrid para acelerar los trámites de aprobación del Plan⁶⁶. A pesar de ello, la Ley se retrasó porque existía la intención de atribuir competencia exclusiva a los Ayuntamientos en materia urbanística, aunque no existía referencia alguna con los planes de ordenación superior y además esa idea era contraria a la doctrina centralista de la administración del Estado.

El ordenamiento jurídico y administrativo de la zona se definía por el Anteproyecto de Ley sobre las Bases para la Ordenación Urbanística y Comarcal de Bilbao y su zona de influencia del 17 de julio de 1945 donde quedaba aprobado por las Cortes franquistas⁶⁷. El 11 de octubre de 1946 quedaba aprobado por Decreto el Plan de Ordenación Urbanística Comarcal de Bilbao y su área de influencia.⁶⁸

Se creaba por Decreto del Ministerio de Gobernación de 1 de marzo de 1946, una entidad autónoma con personalidad jurídica denominada "Gran Bilbao" para ejecutar con decisiones autónomas el desarrollo y las modificaciones del Plan. "El Gran Bilbao" surgió como alternativa a las propuestas previas de gestionar la Comarca del Bajo Nervión mediante la anexión de Municipios que siempre había creado suspicacias y tensiones entre pueblos colindantes y por otro lado la mancomunidad que suponía el punto de pretéritas discrepancias políticas. La centralidad del Estado beneficiaba la unión de todas las fuerzas vivas de la Comarca pero bajo su control político aunque no administrativo ya que delegaba la gestión de recursos a los técnicos del Gran Bilbao. La entidad supramunicipal del Gran Bilbao constaba de dos organismos, un Consejo General y una Comisión Ejecutiva.

El Consejo General suponía el poder político aunque con cierto poder ejecutivo a nivel de presupuestos y normativa como modificaciones del Plan y Ordenanzas. Estaba compuesto por un gran número de miembros que representaban un amplio abanico de los poderes fácticos de la Comarca. El Presidente era el Gobernador Civil de Vizcaya, Vicepresidente era el Alcalde de Bilbao, y como vocales: el Gobernador Militar, el Delegado de Hacienda, los Ingenieros Jefes de Industria, Obras Públicas,

⁶⁶ Zuazagoitia viajó a Madrid para entrevistarse con el Dr. General de Arquitectura Pedro Muguruza sobre el Plan Comarcal y dar la conformidad al mismo ante el Ministro de la Gobernación y el Director General de la Administración local que debían tramitar el proyecto. Testimonio del Ayuntamiento de Bilbao del 6 de Julio de 1944 en Sección Fomento Expediente D-7-6 (Bilbao, 1943) Pág. 51. A partir del viaje realizado, hubo un intercambio de cartas, desde el 17 de Julio de 1944 hasta el 7 de Agosto de 1944, entre Zuazagoitia y los diferentes artífices de la aprobación del Plan como Pedro Muguruza en calidad de Dr. General de Arquitectura, Blas Pérez como Ministro de Gobernación, Carlos Pinilla como Director General de Administración Local. Todos los contactos fueron en aras de conseguir una aceleración en los trámites de aprobación del Plan. En Sección Fomento Expediente D-7-6 (Bilbao, 1943) Pág. 53-60

⁶⁷ Zuazagoitia defendió el Plan en las Cortes. *Boletín Oficial de las Cortes españolas*, 13.07.1945, nº 111, pp. 2318-2321, en Op.Cit. (Aguirreazkuenaga & otros, Bilbao desde sus Alcaldes Volumen III (1937-1979), 2002) Pág. 269. La Ley de sobre las Bases para la Ordenación Urbanística y Comarcal de Bilbao y su zona de influencia del 17 de Julio de 1945, *Boletín Oficial del Estado* Nº 200 del 19 de Julio de 1945 pág. 423.

⁶⁸ *Boletín Oficial del Estado* Nº 315, 11 de Noviembre de 1946. Pág. 8.182. en Archivo Histórico Foral de Bizkaia. Sección Administración de Bizkaia. Régimen Municipal y Urbanismo. Exp AR 03890/001

Minas y Obras del Puerto, el Jefe Provincial de Sanidad, el Presidente de la Cámara de la Propiedad Urbana, un representante de la Dirección General de Arquitectura, el Director de Arquitectura del Ayuntamiento de Bilbao, cuatro concejales de Bilbao, los Alcaldes de Sestao, Portugalete, Gecho y Baracaldo, otro Alcalde de otro Ayuntamiento designado por el Gobernador Civil, un técnico jurídico, un técnico financiero.

La Comisión Ejecutiva era donde se ejecutaba realmente el Plan, impulsando los Planes Parciales de cada Municipio y sobre todo el Consejo General le había otorgado la potestad de conceder licencias tanto de expropiación como de nueva construcción en zonas donde la indefinición de los límites municipales dejaba al Gran Bilbao abierta la posibilidad de emitir este tipo de licencias.⁶⁹ Donde el Ayuntamiento podía actuar anteriormente de forma autónoma a partir de la aprobación del Plan debía pedir informe preceptivo a la Corporación del Gran Bilbao, es decir ejercía una potestad sobre los terrenos del Gran Bilbao. La Comisión Ejecutiva estaba compuesta por el Alcalde Bilbao como presidente, los Ingenieros Jefes de Obras Públicas y de Obras del Puerto, el representante de la Dirección General de Arquitectura y el Director de Arquitectura del Ayuntamiento de Bilbao, así como dos concejales bilbaínos que actuaban como vocales. La Comisión ejecutiva funcionaba como empresa urbanística, estaba presidida por el Alcalde de Bilbao que hacía las funciones al mismo tiempo de presidente ejecutivo de la Comarca.

El Gran Bilbao no fue dotado de subvenciones estatales, al contrario de Madrid (la Comisaría) que contó con presupuesto del Estado. El Gran Bilbao se nutría financieramente de las contribuciones municipales previstas en el Estatuto de 1924, es decir, los gastos ordinarios los cubrían las aportaciones presupuestarias municipales de los Ayuntamientos de la Comarca⁷⁰, pero los gastos extraordinarios quedaban sujetos a las operaciones de plusvalías obtenidas por la enajenación de terrenos. Al Gran Bilbao le faltaban medios económicos y por tanto técnicos para la magnitud de empresa que se había propuesto abarcar.⁷¹

El Gran Bilbao no era representativo de los Municipios que lo integraban. El Ayuntamiento de Bilbao ejercía una hegemonía sobre el Área Metropolitana a través del Gran Bilbao que se vio reflejada en pilares sustanciales de la Ley, como en la composición de sus órganos decisores, es decir, que la corporación estuvo regida prácticamente por el Alcalde de Bilbao. Las tensiones entre el Ayuntamiento de Bilbao y los Ayuntamientos del resto de poblaciones del Gran Bilbao se manifestaban en la poca representatividad en la Comisión Ejecutiva donde al principio tenían voz pero no voto. Municipios de la Margen Izquierda como Baracaldo, Sestao, Portugalete y Santurce pedían mayor representatividad de sus municipios y de instituciones

⁶⁹ Carta remitida a la Corporación del Gran Bilbao desde el Ayuntamiento de Bilbao el 29 de Noviembre de 1947, donde se solicita la determinación de la periferia por un límite claro como en Elejabarri para poder tramitar desde el Ayuntamiento los proyectos de Construcción sin pasar por el Gran Bilbao. La contestación remitida el 27 de Noviembre de 1948, deniega la solicitud del Ayuntamiento de Bilbao. Sección Administración de Bizkaia. Régimen Municipal y Urbanismo. Exp AR 03892/013.

⁷⁰ Art. 30 de la Ley para la Ordenación Urbanística y Comarcal de Bilbao y su zona de influencia. Del 1 de Marzo de 1946

⁷¹ Martín Mateo, R. (1972). *El área Metropolitana de Bilbao. Administración Pública*. Bilbao: Mensajero. Pag 89

provinciales que compensaran la mayoría bilbaína y estatal en la corporación del Gran Bilbao y podía acabar no resolviéndose las necesidades de los pueblos colindantes a Bilbao sino que todo el esfuerzo económico y político fuera puesto al servicio de la capital en detrimento de los Municipios comarcales. La oligarquía bilbaína extendía su influencia hacia la sede del poder en Madrid gracias a los vínculos Ayuntamiento de Bilbao, Gran Bilbao y Estado Central. También la Ley primaba la supremacía de Bilbao en cuanto a materia de transporte con un monopolio sobre los mismos⁷².

Las carencias de recursos de la Corporación del Gran Bilbao fueron un lastre importante para la ejecución del Plan Comarcal. El sistema de gestión de suelo resultaba teóricamente muy avanzado pero no contaba con los medios y los instrumentos necesarios para realizar el Plan, además la estructura de diseño institucional del Gran Bilbao resultaba frágil para soportar tan gran empresa de Ordenación Territorial. Todos estos factores favorecieron a un fracaso en el establecimiento real de un Plan Territorial a gran escala. La Ley de Suelo de 1956 mantuvo el régimen especial de la Comarca de Bilbao, con unos privilegios que nunca se modificaron y que solamente favorecieron a una posterior revisión del Plan Comarcal.

La repercusión en la prensa de la época fue amplia⁷³, Joaquín Zuazagoitia fue calificado por la prensa como el "*artífice del Gran Bilbao*", se dijo que el proyecto fue su "*obra personal*" y que fue "*pensado e impulsado*" por él⁷⁴.

Bilbao junto con Valencia y Guipúzcoa, seguían el rastro marcado por Madrid, estableciendo instrumentos legales urbanísticos que gestarían el ansiado Plan Nacional de Urbanismo que no tuvo frutos y la Ley del Suelo de 1956.

⁷² Art 16. de la Ley para la Ordenación Urbanística y Comarcal de Bilbao y su zona de influencia. Del 1 de marzo de 1946 "Se reconoce preferencia al Ayuntamiento de Bilbao, dentro de toda la zona afectada por la ordenación urbanística y comarcal y con referencia a los servicios de transporte colectivo municipales, cualquiera que sea el medio de tracción..."

⁷³ La prensa oficialista alababa las virtudes del régimen franquista que había articulado los instrumentos urbanísticos necesarios para un adecuado crecimiento comarcal. *Hierro*, 29 de mayo de 1945. *La Gaceta del Norte*, 30 de mayo de 1945. *Arriba*, 1 de junio de 1945. *La Gaceta del Norte*, 5 de julio de 1945. *El Correo español- El Pueblo Vasco*, 7 de julio de 1945. *La Gaceta del Norte*, 7 de julio de 1945. *Hierro*, 7 de julio de 1945. *La Gaceta del Norte*, 8 de julio de 1945. *El Correo español- El Pueblo Vasco*, 28 de julio de 1945. *Arriba*, 4 de agosto de 1945. *Domingo*, 19 de agosto de 1945.

⁷⁴ *La Gaceta del Norte*, 8.2.1945; *Arriba*, 21.4.1961.

CONCLUSIONES

CAPÍTULO 4

4 .Conclusión.

La Autarquía 1939-1960

Tras el final de la Guerra Civil, en Bilbao se inició una transformación a todos los niveles de la vida cotidiana para una identificación con el Nuevo Régimen y acorde con la ideología y aspiraciones del Estado Central. Lo que concernía a la Ciudad, su transformación suponía la reconstrucción de todos los daños ocasionados por los bombardeos, y que se resumían a la reconstrucción de los puentes que unían ambas orillas de la Ría, es decir, que podíamos hablar básicamente de un urbanismo de reconstrucción para Bilbao

Paralelamente a la actividad reconstructiva de la Ciudad, se retomaron las reflexiones urbanísticas de décadas anteriores para reactivar el debate sobre la ciudad y sus problemas. El planeamiento de la Autarquía en Bilbao no dejaba de ser el resultado de una trayectoria urbanística surgida veinte años antes gracias al planteamiento comarcal de Ricardo Bastida en 1923, donde se reivindicaba un Plan de conjunto para Bilbao y la Comarca del Bajo Nervión.

Los planteamientos urbanísticos Republicanos parecían que eran válidos para el Nuevo Régimen a pesar del gran sufrimiento ocasionado por la Guerra y la disparidad de criterios, ideología y planteamientos de ambos bandos. Es decir, no había un planteamiento urbano ex novo para Bilbao. El debate se caracterizó por la respuesta a tres problemas fruto de una continuidad de épocas pasadas y de los nuevos problemas socio-económicos de la postguerra: La vivienda económica, la reforma interior de la ciudad existente y por supuesto, la creación de un Plan Comarcal que unificara criterios urbanos y estableciera las bases para un desarrollo global y unitario a lo largo del eje fluvial del Nervión.

La estructuración administrativa en materia urbanística fue una de las grandes aportaciones de esta época, debido al autoritarismo del Estado Central que pretendía manipular cualquier poder periférico. El desarrollo del derecho urbanístico en la postguerra fue uno de los tributos mayores como instrumento legal y planificador urbano. Se estableció la Dirección General de Arquitectura en Madrid que poseía unas competencias completas en urbanismo con Pedro Bidagor en los Servicios de Urbanismo y Pedro Muguruza al frente de la Dirección.

Por Decreto del Ministerio de la Gobernación de 1 de marzo de 1946, se creó la Corporación Administrativa Gran Bilbao que ejecutaba el Plan de Ordenación Urbanística y Comarcal de Bilbao y su Zona de influencia de 1946. El desarrollo del planeamiento territorial fue una de las contribuciones más importantes de la Autarquía aunque la génesis del mismo se remontaba a los años 20.

La Corporación Administrativa del Gran Bilbao fue una gestora urbanística impuesta por las instituciones franquistas para no adjudicar las competencias a la municipalidad de Bilbao, como cabeza de Comarca. De esta forma, se evitaba las jerarquías indeseadas por parte de Bilbao frente a la sospecha de los municipios restantes de la Comarca y por otra parte, se sometía a Bilbao a una continua fiscalización de las decisiones a nivel urbanístico por parte del Estado Central. Se trataba de articular un espacio metropolitano que siempre había sido foco de susceptibilidades creadas por

el modelo de relación intermunicipal. Por otro lado, la Corporación del Gran Bilbao carecía de representatividad municipal comarcal lo que generaba tensiones y desconfianzas y le restaba legitimidad para llevar a cabo su empresa. El Gran Bilbao formaba parte de una estructura administrativa franquista que auspiciaba el centralismo institucional. La ineficacia e inoperancia del Gran Bilbao fue enfatizada por la falta de recursos económicos de que dispuso. Desde Madrid no se le dotó a la Corporación de financiación estatal y por otra parte, en momentos donde las municipalidades carecían de recursos no podía subvencionar la gestión de un Plan Territorial, en principio, lo suficientemente ambicioso como para un mayor cometido. No era un organismo autónomo con lo cual las plusvalías obtenidas por la enajenación de terrenos suponían su único aporte para gastos extraordinarios, pero éstas no eran suficientes.

El Plan Comarcal no era innovador ni novedoso, a pesar de ello, éste suponía la superación del ámbito municipal para comprender un territorio dentro de una escala global de territorio único y asentaba una supramunicipalidad implícita en el origen comarcal de los planeamientos de la época en base a una problemática común por falta de infraestructuras básicas de saneamiento, transporte y comunicaciones ,etc...Se necesitaba una nueva implantación de zonas industriales donde desarrollar una frenética actividad fabril, en pleno auge, que atraía a oleadas inmigratorias que se asentaban en infraviviendas parásitas de la gran urbe. El desarrollo se desbocó hasta llegar a un urbanismo anárquico que dependía únicamente de las necesidades coyunturales sin un planeamiento reglado. Se necesitaba una reserva de suelo para usos industriales y para asentamientos ligados sobre todo a la industria pesada que se desarrollaba rápidamente en la cuenca del Nervión. El funcionalismo organicista del Plan, según los principios vigentes de la época, que lo equiparaba la figura de un gallo lo convertían grotescamente la planificación territorial de Bilbao y su Comarca en una caricatura de un *"gallo silvestre de las montañas del Cantábrico"*

El Plan Comarcal no solamente pretendía ser un Plan específicamente territorial sino que a su vez entraba dentro de una planificación urbanística pormenorizada, al introducir dentro de su ámbito la zonificación del territorio e incluso la identificación visual mediante imágenes de las intenciones de los planes parciales a definir. Es decir, el control del Estado sobre la municipalidad quedaba evidenciado por una pormenorización excesiva más propia de planes urbanísticos municipales que de planes territoriales, donde Madrid marcaba una pauta disciplinar ante el territorio que había que controlar.

A 70 años vista podemos dar cuenta de las carencias y aciertos del Plan Comarcal del 43, que a pesar de su falta de innovación en sus propuestas urbanas, fue fruto de imprevistos que no supo superar. Uno de los mayores problemas fue la falta de previsión del Plan ya que a pesar de una hipótesis de crecimiento al 20%, se consideró un crecimiento simultáneo de la industria y de la demografía, lo cual se desarmó con la crisis industrial de los 80. Por otro lado, se contempló un plazo de ejecución del Plan en 60 años, es decir, para el año 2000 el Plan debía estar realizado pero el oportunismo y la falta de criterios en la gestión adelantaron un fracaso anunciado del Plan Comarcal.

Desde la formulación del Plan Comarcal parecía que no se había producido un verdadero análisis de necesidades reales de la Comarca ya que Pedro Bidagor llegó desde Madrid, aunque era natural de San Sebastián, y en menos de 2 meses había confeccionado unas dotaciones urbanísticas completas de toda la Comarca sin contar verdaderamente con ningún actor de la misma ni siquiera con Ricardo Bastida ni Estanislao Segurolo que suponían una referencia obligada en materia urbanística y que habían formado parte del equipo técnico municipal de Bilbao. Bidagor únicamente pretendía encajar a fuerza de una obligada zonificación las necesidades de la industria pesada a orillas del Nervión, favoreciendo la especulación de suelos y mediante un documento difuso y vago que se reducía a una memoria de pocas páginas y donde los planos eran duplicados de propuestas anteriores que no aportaban nada nuevo.

Uno de los grandes errores del Plan Comarcal fue relegar al olvido o a la negligencia una de las cuestiones que posteriormente fue esencial para el declive de la Comarca y su posterior recuperación: la falta de infraestructuras básicas. A pesar de una pequeña recomendación sobre la mejora del saneamiento y abastecimiento de agua dentro del documento del Plan Comarcal, no existía disposición sobre un análisis pormenorizado de las infraestructuras y este hecho fue el detonante de un deterioro y empobrecimiento de la Comarca donde el principal motivo de desarrollo comarcal supuso un oportunismo de los poderes económicos industriales que acabaron siendo los actores de una especulación de suelos sin control institucional. La Ría, que se suponía el eje vertebrador del Plan Comarcal, se convirtió en una alcantarilla de los desechos industriales descontrolados. Los poblados chabolistas crecían desorbitadamente sin saneamiento ni agua potable. El plan se había malogrado.

Por otro lado, los proyectos propuestos por la Junta de Obras de Puerto desde planes anteriores, suponían las propuestas en infraestructuras de comunicación y portuarias con mayor acierto ya que respondían a unas necesidades concretas, precisas y que habían sido analizadas y sopesadas a lo largo de años, las cuales contribuían ponderadamente a un desarrollo de la Comarca. Las dotaciones portuarias habían sido además ratificadas por las administraciones estatales con lo cual cumplían los requisitos del ideario de la época y respondían a un bien estratégico y común de la Comarca. A pesar de que inicialmente la expansión portuaria fue el motor de desarrollo económico del área, todo el esfuerzo planificador se vio nuevamente frustrado por la falta de inversiones públicas que paralizaron proyectos tan significativos como la apertura del Canal de Deusto y que condicionaba sustancialmente el Plan Parcial de Deusto.

La planificación urbana acabó siendo una secuencia de Planes Parciales inconexos que disgregaban aún más la imagen urbana comarcal y aún peor la de Bilbao y que no suponían una lectura urbana de conjunto. Además los Planes Parciales acabaron siendo una réplica de las imágenes propuestas en el Plan Comarcal, siguiendo los arquetipos y patrones asignados desde Madrid. En este sentido, el Ensanche de Deusto supuso una imagen claramente de ideología fascista en el Plan Comarcal. Es decir, que las imágenes y texto expuesto eran reflejo de la intención estatal de un vínculo al Nuevo Régimen y según un paradigma de una arquitectura ecléctica y costumbrista.

El anteproyecto del Ensanche de Deusto proponía una trama en Deusto a modo de transición dentro de un ámbito territorial. Es decir, se contemplaba toda la Comarca y analizando el eje vertebrador de la Ría quedaba patente la secuencia y desarrollo urbano desde Bilbao hasta El Abra. Pero la secuencia urbana no podía realizarse mediante un crecimiento con espacios residuales sino que la transición debía realizarse de forma continua desde las zonas altamente pobladas del Casco Viejo y el Ensanche de Abando y mediante un encadenamiento de zonas urbanizadas mixtas con usos residenciales e industriales hasta llegar a zonas donde la industria pesada se desarrollaba. La trama urbana evolucionaba longitudinalmente a lo largo del eje de la Ría desde zonas residenciales (Bilbao), a zonas mixtas (Deusto) hasta zonas industriales (Margen Izquierda).

El rol del Ensanche de Deusto suponía un crecimiento de Bilbao para hacer ciudad, es decir, para completar una Metrópoli en formación. La secuencia urbana se vinculaba estrechamente a un desarrollo de las infraestructuras y comunicaciones de la gran urbe con el resto de la Comarca. La propuesta para Deusto podía ser fundamental para la comunicación entre las dos orillas ya que era punto de unión por puentes de las dos márgenes de la Ría y paso de ferrocarriles y cargas ligeras y pesadas. La situación estratégica de Deusto proporcionaba un desarrollo exitoso desde el punto de vista residencial e industrial.

La propuesta de la apertura del Canal de Deusto por parte de la Junta de Obras del Puerto era el proyecto indispensable que articulaba la trama urbana y zonificaba la parte industrial de la península fabril y el desarrollo residencial restante. La apertura del Canal de Deusto estaba justificada por la mejora de las instalaciones portuarias y navegabilidad de la Ría y aunque suponía una obra de gran envergadura su argumentación era suficiente para beneficio y desarrollo de Bilbao y su Comarca. Desde Madrid no se dudo en apoyar un proyecto que se había propuesto y aprobado estatalmente desde los años 20 y que había perdurado a pesar de los cambios políticos y de Gobierno. Formaba parte de una infraestructura sistémica del Puerto y en consecuencia también de Bilbao y la Comarca del Nervión. Pero la falta de financiación anunciaba una lenta ejecución del mismo, unido este hecho a la dificultad de gestión de las expropiaciones por la cantidad de propietarios de la Vega de Deusto. Todo ello retrasó sustancialmente un proyecto que posteriormente se evidenció la ineficacia del mismo debido a lo trasnochado de su puesta en marcha. Es decir, el Canal de Deusto supuso un fracaso más del Plan Comarcal.

En esta coyuntura, el desarrollo de Deusto evolucionó según los planes marcados antes de la Guerra Civil ya que había obras que estaban iniciadas antes de la contienda como la arteria principal del Ensanche de Deusto, la Avenida del Ejército y que marcaba el trazado y orientaciones de toda la trama urbana junto con el nuevo Canal de Deusto que no se realizó hasta los años 60. Las directrices de la cuadrícula se adaptaba a la orografía además de a los condicionantes antes mencionados del Canal de Deusto y la Avenida del Ejército, de lo que resultaba un Ensanche bastante más fresco y menos rígido que el decimonónico Ensanche de Abando que resultaba menos flexible ante las nuevas exigencias del Movimiento Moderno y postulados de la época en cuanto a salubridad, calidad de vivienda, fondos edificatorios y zonas verdes. Era un Ensanche que se ajustaba a un pensamiento que abordaba temas que resultaban novedosos en el urbanismo bilbaíno con lo cual se optimizaba el aporte de

un escaso Plan Comarcal. El Ensanche residencial aportaba una calidad aceptable a un mediocre Plan Comarcal.

Por el contrario, la península formada por el nuevo Canal de Deusto y el antiguo cauce de la Ría que se previó para uso industrial, quedó vagamente definida y con una gran falta de reflexión al respecto. El Plan Comarcal delegó el estudio de esta zona a la Junta de Obras del Puerto y a sus necesidades. La falta de comunicación y de relación entre corporaciones perjudicó notoriamente la planificación de un terreno estratégico en la Ría. Bilbao permitió una vez más, arrinconar la fachada fluvial sin evaluar las consecuencias que esto suponía. La imprecisión de la zonificación en la Ribera de Deusto supuso un desarrollismo atroz de una actividad fabril que ya existía pero que dominó descontroladamente sin criterio alguno, solamente la especulación y el rentabilismo fueron sus únicos axiomas. El resultado de todo ello fue la construcción de una secuencia de naves industriales y de dependencias anexas no sujetas a ninguna ordenanza ni planificación pormenorizada entre las que surgía espontáneamente antiguas viviendas que se intercalaban entre almacenes y mediana industria. La comunicación y vías escaseaban y eran el resultado de una herencia de antaño que quedaba obsoleta ante las nuevas necesidades. La anarquía urbanística se apoderó de la Ribera de Deusto por falta de planificación urbana.

En 1946 se redactó el Plan Parcial del Ensanche de Deusto según las pautas del Anteproyecto del Plan Comarcal de 1943. La premura de crecimiento de Bilbao influyó en que el Plan fuera uno de los primeros en redactarse. El Plan Parcial era una reproducción del Anteproyecto del Plan Comarcal propuesto por Bidagor, solamente se definía el proyecto con información pormenorizada de la misma. La gran aportación de este Plan Parcial era la definición del mismo para una inmediata ejecución. Incluso la contemporaneidad entre obras realizadas y Plan Parcial obligó a modificar el mismo para actualizarlo según la realidad. Paralelamente, la Junta de Obras del Puerto suponía un gran lobby de presión y no iba dejarse perjudicar por intereses poco rentables para sus disposiciones y que podían estar en contra del futuro planeamiento de Deusto. Esto unido a la falta de comunicación entre la J.O.P.B. la Corporación Gran Bilbao y el municipio de Bilbao, crearon suspicacias y discrepancias difíciles de superar. Todo ello perjudicaba sustancialmente la ejecución de un Plan que resultaba indispensable para Bilbao y que se estaba ejecutando ya sin haberse aprobado.

Dentro de los grandes errores del Plan Comarcal de 1943, la planificación urbana de Deusto puede considerarse como correcta desde el punto de vista de conexiones, comunicaciones, infraestructuras, zonificación y trama urbana residencial pero el esquema funcional industrial de la Ribera de Deusto fue clave para obviar el potencial y la oportunidad territorial que esta zona suponía. A pesar de ello, supuso la transición para urbanizar un terreno residual y adjuntarlo a Bilbao. Con todo, la situación de caos comarcal aceleró la revisión del Plan Comarcal en 1961.

CAPÍTULO 5

El Canal de Deusto 1926-1968

*La Ría es la riqueza: sus amargas
Ondas conocen bien la pesadumbre
De los vapores que le traen sus cargas
Desde todo el planeta, en muchedumbre.
La Ría es el progreso, en el profundo
Cauce el hilo de plata serpentea,
Y el palpitar del corazón del mundo
Lleva hasta San Antón cada marea.*

José del Río Sainz. La Ría de Bilbao. 1964

5. El Canal de Deusto 1926-1968

En un contexto socioeconómico convulso, donde la Ría suponía el motor mercantil de la Comarca del Bajo Nervión, se concibió el Canal de Deusto como una obra ingenieril que pretendía favorecer las condiciones físicas de la Ría para su mejora. Esta gran obra fue promovida por el organismo que inicialmente estaba implicado en su ejecución y aprovechamiento que fue la Junta de Obras del Puerto de Bilbao. Por otro lado, el Canal originó la gran transformación urbanística de la Comarca del Nervión con la expansión de Bilbao hacia nuevos territorios sin urbanizar. Tanto el Ayuntamiento de Bilbao como la Junta de Obras del Puerto tuvieron que llegar a un entendimiento mutuo que permitiera crear ciudad en la Vega por colonizar. Finalmente, los intereses de ambas corporaciones llegaron a un mutuo acuerdo para que el proyecto del Canal saliera adelante.

El Canal de Deusto constituyó un eje regulador de la trama urbana de Deusto y que junto con la Avenida Principal delimitó la urbanización de Deusto. El Canal se instauró como elemento articulador de una nueva urbanización que se regeneró debido a su existencia.



Vega de Deusto a principios del Siglo XX

La Vega de Deusto constituía la superficie de terreno más llana donde poder crecer la Villa de Bilbao. Durante años, Deusto fue el territorio anhelado por Bilbao para su expansión urbana y que había costado tanto conseguir.

Tras las dificultades por la anexión de Deusto, en octubre de 1924 fue aprobada por el Gobierno de Primo de Rivera la anexión completa de los municipios de las Anteglesias de Deusto y Begoña a la Villa de Bilbao, con fecha efectiva de aplicación de 1 de enero de 1925¹. La Villa de Bilbao comenzó a desarrollar un engranaje administrativo para dotar de un planeamiento regulador en la Vega de Deusto para lo

¹ Real Decreto de 29 de octubre de 1924 de anexión de las anteglesias de Deusto, Begoña y parte de Erandio.

cual se propuso un Concurso de Proyectos que establecieran las bases para un futuro Plan de Expansión Urbana de Bilbao.²



Anteglesia de Deusto a principios del Siglo XX

Pero mientras que la Villa de Bilbao tenía unas miras expansivas en los territorios de Deusto, los intereses de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao resultaban involucrados en la futura colonización de los territorios de la Vega de Deusto sin realmente proponérselo.

5.1. Primeras obras de reparación del Puerto hasta 1926

En 1511 se creó el Consulado de Bilbao y en el transcurso de los años se realizaron diversos trabajos de mejora del encauzamiento de la Ría, a lo largo de los 14 kilómetros desde Bilbao hasta su desembocadura en el Mar Cantábrico. En 1872, comerciantes, mineros, navieros e industriales se unieron para crear la Junta de Obras del Puerto y Ría de Bilbao. En el año 1877, Evaristo de Churruga fue un personaje clave para la historia de Bilbao, ya que gracias a la culminación del Muelle de Hierro de Portugalete, se permitía el acceso a la Ría de buques de gran calado. Gracias a Evaristo Churruga, el Puerto, la Ría y en consecuencia Bilbao, evolucionaron hacia grandes niveles de progreso y crecimiento económico que unido al desarrollo industrial proporcionaron al entorno de la Ría de un enriquecimiento considerable. Bilbao se consolidaba progresivamente como una ciudad portuaria gracias a su artífice Evaristo Churruga que diseñó y potenció la creación del Puerto Exterior.

² (Bunz & García Mercadal, 1926) Concurso de Anteproyectos, pertenecientes al Expediente 1-48-189. Comisión de Ensanche. (1925-1929). *Formación de un Plan general de Ensanche de la Villa. Comprende el territorio anexionado por R.D. el 29 de Octubre de 1924. Comprende los Ensanches de Begoña, Deusto y parte de Erandio*. Bilbao: Exmo Ayuntamiento de Bilbao. (Archivo Ayuntamiento de Bilbao)



Vega de Deusto y Ría del Nervión desde Olaveaga

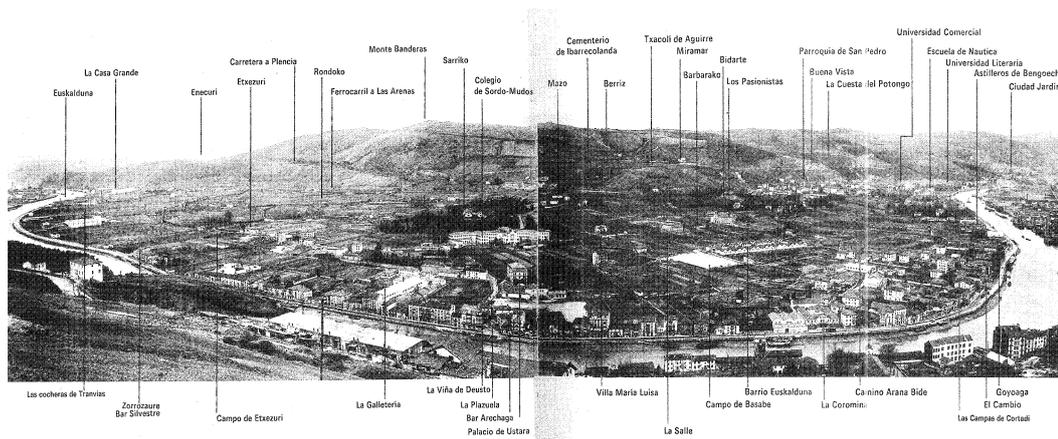
La Junta de Obras del Puerto asumía una facultad ejecutiva de todas las obras a realizar en el entorno de la Ría. El mantenimiento de muelles y cargaderos, el dragado del fondo de la Ría, la conservación de todas las instalaciones del Puerto y mejoras del puerto interior eran potestad de la Junta de Obras del Puerto. A pesar de la capacidad ejecutora, la Junta no poseía total decisión sobre la jurisdicción del Puerto y la competencia decisoria recaía en la Dirección General de Obras Públicas, Sección de Puertos, es decir, en el Estado Central. Con todo, la Junta de Obras del Puerto de Bilbao marcaba las pautas necesarias en cuanto a las instalaciones portuarias y tanto el Ingeniero Director del Puerto como el Presidente actuaban como promotores de todas las necesidades del mismo. Las instalaciones portuarias que eran propiedad y jurisdicción estatal, eran cedidas en concesión a las diferentes empresas situadas a lo largo de la Ría que creaban un entramado económico industrial financiando al Estado Central. Esta repercusión económica al Estado obligaba a que tanto instalaciones portuarias como Ría tuvieran que encontrarse en un estado de conservación y utilización óptima. Así pues, los concesionarios como Altos Hornos de Vizcaya o Astilleros Euskalduna, entre otros, exigían a la Junta de Obras del Puerto de Bilbao unas condiciones favorables de navegabilidad, fondos de la Ría, rectificación de trazado, conservación de muelles y cargaderos e instalaciones adecuadas. Por ello la Junta de Obras del Puerto de Bilbao se encontraba continuamente realizando este tipo de tareas de adecuación portuaria.



Vega de Deusto y Ría del Nervión. Plano de Evaristo Churruga .1905

La Memorias Anuales de la Junta de Obras del Puerto son un instrumento necesario para conocer el desarrollo a nivel infraestructural de todas las acciones realizadas a lo largo de la Ría. No solamente se describían las obras realizadas a lo largo de los años sino que también los futuros proyectos que eran necesarios para las instalaciones portuarias. En este sentido, somos conocedores, gracias a la Memoria Anual de 1919³, que la Superioridad ordenó en octubre de aquel año una presentación urgente de un Plan de Obras Nuevas que sirviera de base a los proyectos que podían llevarse a cabo desde el Ministerio de Fomento por su ministro Francisco Cambó. Por ello, se remitió al Ministerio una síntesis de las obras de Churruga y Gorbeña, donde se enumeraban 18 actuaciones distintas a lo largo de toda la Ría con su correspondiente importancia e importe. Todas ellas sumaban un importe de 55.415.000 pesetas. La obra número 7 se refería al “Muelle de Deusto Recalce y Ensanche de la Zona de servicio)....2.110.000 pesetas.” Se podía dar cuenta de las necesidades de inversión que necesitaba el puerto y que el Estado estaba dispuesto a desembolsar. Pero no todo se resumía a una cuestión presupuestaria sino que existía un problema sistémico que había que resolver, y es que a pesar de todos los esfuerzos de inversión por parte de la Junta de Obras del Puerto las necesidades consistían en una dificultad de maniobrabilidad por el trazado sinuoso de la Ría.

³ Bilbao, J. d. (1919). *Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*. Bilbao: Imprenta y litografía de Emeterio Verdes y Achirica.



Vega de Deusto 1920

Desde 1919 hasta 1927 la Junta de Obras del Puerto de Bilbao intentó determinar una solución que pudiera satisfacer económicamente a los problemas existentes en la zona de Deusto.

Fue en la Memoria Anual de 1926⁴ donde se manifestaron explícitamente los problemas de todos los ensayos y estudios realizados. Siendo la memoria muy concreta, incluyendo entre sus comentarios: “como ya lo temíamos, los resultados han sido negativos”⁵, ya que las dificultades eran grandes y los problemas en la zona de Deusto eran problemas conocidos desde hacía años y siglos.

Por un lado, se necesitaban profundidades de cimentación de hasta 20 metros debido a la naturaleza fangosa, casi líquida de las capas inferiores que hacía que toda la Ribera de Deusto “Realmente flote sobre una nata”⁶.

Es decir, un completo conocimiento del terreno aconsejaba abandonar las obras de recalce de muelles por su escasa eficacia y su enorme costo. Por otro lado, existía un impedimento añadido debido a la estrechez de la zona entre la línea de agua y las edificaciones, lo cual no daba lugar a soluciones económicas.

La navegación entre Zorroza y Olaveaga suponía un molesto y difícil paso hasta Bilbao que a lo largo del tiempo no había sido posible una solución que fuera apta tanto para el Puerto como para los usuarios de la Ría.

⁴ Bilbao, J. d. (1926). *Memoria que manifiesta el Estado y Progreso de las Obras de Mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*. Bilbao: Imprenta y Litografía de Emeterio Verdes y Achirica.

En la Memoria Anual de 1926, al tratar del Canal de Deusto todavía lo denomina como “*Recalce de un muelle en Deusto (nº 7 del Plan)*” Se trataba del punto 7 del Plan de Obras propuesto por la Junta en 1919, ya que era la idea inicial de la J.O.P.B. era la de continuar rectificando el cauce en Deusto y mejorando sus muelles. Posteriormente tomó fuerza una segunda opción que da al traste con las primeras tendencias más conservacionistas.

^{5 y 6} *Ibidem* (Bilbao, Memoria que manifiesta el Estado y Progreso de las Obras de Mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos, 1926) . Pág. 9

5.2. Indicios del Canal de Deusto 1926-1930

Cuando el Ayuntamiento de Bilbao anunció su “Proyecto de Extensión de Bilbao”, el Director del Puerto, el Ingeniero Luís Camiña, creyó de gran interés proponer a la Junta unas ideas sobre el aprovechamiento de la Vega de Deusto, en relación con el servicio marítimo comercial, con objeto de que si la Junta lo estimaba aceptable pudiera servir como indicación a los participantes del Concurso de Proyectos para un futuro Plan de expansión urbana de Bilbao.⁷



Parcelación de la Vega de Deusto en 1930

Luís Camiña, en la Memoria Anual de 1926, fue el primero que propuso una rectificación del cauce y la creación de uno nuevo. Estas dos opciones eran complementarias y no exclusivas, es decir se trataba de crear dos vías de agua que procuraran doble servicio marítimo al puerto.

La rectificación del cauce original suponía una mejora del actual cauce, que llevaba consigo el derribo de casi la totalidad de las edificaciones de la Ribera de Deusto, solución evidentemente costosa pero indudablemente más económica que la de ir manteniendo progresivamente un cauce cuyas condiciones eran opuestas a un adecuado aprovechamiento comercial.

Por otro lado, se proponía ejecutar un corte a la Vega de Deusto, suprimiendo las curvas del meandro de Deusto y facilitando así las condiciones de navegabilidad apropiadas, creando un nuevo cauce de fácil construcción. Dicho cauce arrancaba desde los antiguos Talleres de Cortadi, pasaba por el Colegio de Sordo-mudos para salir a la Curva de Elorrieta con una curva de más de 2.000 metros de radio.

⁷ Op.Cit (Bunz & García Mercadal, 1926) Concurso de Anteproyectos, pertenecientes al Expediente 1-48-189. Comisión de Ensanche. (1925-1929). *Formación de un Plan general de Ensanche de la Villa. Comprende el territorio anexionado por R.D. el 29 de Octubre de 1924. Comprende los Ensanches de Begoña, Deusto y parte de Erandio.* Bilbao: Exmo Ayuntamiento de Bilbao.(Archivo Ayuntamiento de Bilbao)

Este nuevo trazado aportaba una serie de ventajas para el Puerto:

- 1.- El nuevo cauce se desarrollaba sobre terrenos económicos.
- 2.- Se iban a duplicar los atraques de los barcos.
- 3.- Los muelles de este nuevo cauce iban a poder realizarse con más facilidad ya que la cimentación no era necesaria que descendiese hasta los 20 metros sino que con 10 metros de cimentación eran suficientes por la mejor calidad de los terrenos de la Vega de Deusto.
- 4.- La construcción podía realizarse fácilmente porque el 80% de la misma se realizaría en seco.
- 5.- La parte que quedaba aislada de Deusto entre los dos cauces podía unirse a la Margen Izquierda por un taponamiento del viejo cauce, para dedicarla a una explotación comercial intensa con dos líneas de agua. Toda esta zona se enlazaba con la red de ferrocarriles de vía ancha. Esta dársena de kilómetro y medio de longitud estaba a 3 o 3,5 metros por encima de la bajamar, para aprovechar toda la obra realizada.
- 6.- Con este nuevo cauce no era necesario expropiar las casas situadas en la Ribera de Deusto, como con la primera idea de rectificar el cauce original. Los propietarios podían ir reformando sus viviendas paulatinamente con finalidades industriales y comerciales, favoreciendo así una mayor integración en el área industrial.

En la Memoria Anual de 1926, se exponían estas dos ideas, una de rectificación del cauce original y otra idea de un nuevo cauce. La Junta de Obras del Puerto no se pronunció por ninguna de las dos ideas ya que necesitaba previamente saber las intenciones del Ayuntamiento de Bilbao con los nuevos terrenos anexionados de Deusto.

Por ello, se facilitó dicha información a Ugalde y Agüero como participantes del Concurso de Proyectos para un futuro Plan de Expansión Urbana de Bilbao.⁸ Agüero era de la idea de rectificar el cauce original mientras que Ugalde era de la idea de abrir un nuevo cauce por la Vega de Deusto.⁹

⁸ Op.Cit (Bunz & García Mercadal, 1926) Concurso de Anteproyectos, pertenecientes al Expediente 1-48-189. Comisión de Ensanche. (1925-1929). *Formación de un Plan general de Ensanche de la Villa. Comprende el territorio anexionado por R.D. el 29 de Octubre de 1924. Comprende los Ensanches de Begoña, Deusto y parte de Erandio.* Bilbao: Exmo Ayuntamiento de Bilbao.(Archivo Ayuntamiento de Bilbao)

⁹ Op.Cit. Bilbao, J. d. (1926). *Memoria que manifiesta el Estado y Progreso de las Obras de Mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos.* Bilbao: Imprenta y Litografía de Emeterio Verdes y Achirica. P11. A pesar de que no se dispone en los archivos, las propuestas arquitectónicas del Concurso de Anteproyectos para la Extensión de la Villa de Bilbao; y según la Memoria Anual de 1926; Ugalde en su propuesta añadía la apertura del Canal de Deusto, asesorado por la J.O.P.B.. Mientras que Agüero junto con Segurolo con esa propuesta de rectificación del canal quedaron en segundo puesto del concurso. En la redacción definitiva del Plan de Extensión por parte de la Dirección de Topografía del Ayuntamiento, su propuesta fue base del proyecto. Posteriormente Segurolo entró a formar parte de la Dirección de Topografía.

Luís Camiña como promotor del Canal

El 26 de marzo de 1926 se acordó la aprobación de las bases del Concurso, y para abril de 1926, el Ingeniero Director de la Junta de Obras del Puerto, L. Camiña, había redactado una memoria titulada "*Ideas para un Plan de Ampliación de los Servicios Marítimos en la jurisdicción de Bilbao con algunos enlaces terrestres con otras jurisdicciones*"¹⁰, donde explicaba detalladamente todas las necesidades de infraestructura y mejora del cauce del Nervión que la Junta de Obras del Puerto creía de obligada exigencia a la coyuntura de cambio y extensión de la Villa, dadas las dificultades de navegación de la Ría aguas arriba de la Curva de Elorrieta, por la estrechez y poco calado del cauce y curvas de poco radio de giro (200 metros). Los estudios realizados en las diversas Memorias Anuales de la JOPB consistían en la mejora del cauce entre los Astilleros Euskalduna y la Curva de Zorrozaurre, es decir, se dirigían a formular la rectificación del cauce (ampliando la curva de 200 metros a 500 metros) y el recalce de muelles. Las dificultades técnicas y la falta de rentabilidad de la operación de infraestructura hacían que tal empresa fuera de dudosa credibilidad.

Sucesivos informes encargados por Ramón de la Sota Llano, como Presidente del Puerto de Bilbao, hacían constatar que la Ribera se encontraba "*flotando sobre una capa de fango*" que obligaban a profundizar 20 metros en las marismas para encontrar un firme válido para cimentar los muelles. Hecho este confirmado por los habitantes de la Ribera de Deusto, cuyas casas basculaban con las mareas.¹¹ También, el antiguo camino de sirga parecía estar formado por chocolate debido a la inestabilidad del subsuelo.¹²

Por ello, se pensó en soluciones más radicales que fueran aún más costosas que la anterior pero que aportaban más rentabilidad. La solución era un canal interior por la Vega de Deusto, rectificando el cauce para reducir su longitud y de esta forma dar paso a barcos de gran porte. De esta forma, se separaba así la Ribera de la antigua Anteiglesia de Deusto. Además, existía una facilidad de ejecución del corte de la Vega ya que la mayoría de la obra se podía ejecutar en seco y la cimentación de los muelles podía ser más superficial por la proximidad de laderas montañosas que evitaban los fangos poco consistentes del cauce de la Ría. Todo ello aminoraba los costes de ejecución del proyecto. La rentabilidad estaba asegurada ya que se ampliaba a 6 kilómetros la

¹⁰ La memoria titulada "*Ideas para un Plan de Ampliación de los Servicios Marítimos en la jurisdicción de Bilbao con algunos enlaces terrestres con otras jurisdicciones*" se encuentra en el expediente tramitado por el Negociado del Ensanche, folio 48 número 189 del registro número 1, titulado "*Formación de un Plan general de Ampliación del Ensanche de la Villa que comprenda el territorio anexionado por Real Decreto el 29 de Octubre último*". Expediente 597- folio 150- registro 1 "*Estudio del proyecto del nuevo cauce del Nervión que la Junta de Obras del Puerto de Bilbao se halla confeccionando*" año 1927

¹¹ Bilbao Goyoaga, J. (2005). *El genio de la Ría. Una evocación desde la Ribera de Deusto*. Bilbao: Muelle de Uribitarte Editores, S.L. Pag 152

¹² Alrededor de un grave problema. (1927 Noviembre Nº 57). *Propiedad y Construcción* , 14-16.

dimensión de los muelles, convirtiéndose el antiguo cauce en una dársena para el Puerto.

El trazado del nuevo cauce partía tangencialmente a la Curva de Elorrieta y mantenía una traza recta hacia el antiguo Colegio de Sordomudos. Con este trazado se generaba una isla comercial e industrial. La comunicación se realizaba mediante un taponado del cauce original a unos 200 metros de los Astilleros Euskalduna para formar una península unida a la Margen Izquierda para dar acceso a los ferrocarriles de vía ancha y a su vez, mediante puentes, dotar a Deusto y la Margen Derecha de la vía ancha muy propicia para el posible desarrollo del Valle de Asúa.

El informe de Luís Camiña a pesar de estar adjunto al expediente del Negociado del Ensanche, folio 48, número 189, del registro numero 1 titulado *“Formación de un Plan General de Ampliación del Ensanche de la Villa que comprenda el territorio anexionado por real decreto el 29 de Octubre último”* nunca se adjuntó como tal al mismo y no fue hasta que en el período de reclamaciones apareció, como tal, en las reuniones que se llevaron a cabo entre el Ayuntamiento de Bilbao y la Junta de Obras del Puerto de Bilbao y que dieron lugar a las actas que aparecieron unidas al expediente y que llevaban el título de *“Estudio del Proyecto del Nuevo Cauce del Nervión que la Junta de Obras del Puerto de Bilbao de halla confeccionando”*. Es decir, no se hizo caso al mismo para tomarlo en cuenta a la hora de elaborar las bases del Concurso del Plan de Extensión de Bilbao de 1926.

El Ayuntamiento de Bilbao entra en juego

Hasta el momento, la relación de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao y el Ayuntamiento de Bilbao había sido nula al tratar del tema de la zona de Deusto. El Ayuntamiento estaba sumergido en un amplio proceso administrativo para desarrollar el Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao donde, en ningún caso, se había contado con la Junta de Obras del Puerto de Bilbao. A pesar de ello, existía una zona que afectaba a la zona marítima y a los Planes de Obras de la Junta.

El Proyecto de Extensión de la Villa de Bilbao se estaba llevando a cabo por parte de la Comisión del Ensanche junto con la Oficina Técnica, Dirección Topográfica del Excmo. Ayuntamiento de Bilbao, creada ex profeso para gestionar el concurso del Ensanche de Bilbao. La Oficina Técnica Municipal, aportaba una visión y perspectiva local al concurso internacional de proyectos. La intención del concurso era la de nutrirse de las ideas urbana nuevas e internacionales que estaban surgiendo en Europa para fusionarlas con el “know how” local y conseguir un resultado óptimo para la Extensión Urbana de Bilbao. Tres meses después del fallo del concurso ya estaba preparado el Plan de

Extensión Urbana de la Villa de Bilbao y el 14 de junio de 1927 se aprobó inicialmente y se abrió un periodo de reclamaciones¹³.



1927. Marcelino Odriozola, José Baquero. Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao. Plano General

Durante el periodo de reclamaciones la Junta de Obras del Puerto de Bilbao se reunió en sesión extraordinaria el 15 de julio de 1927¹⁴ para tratar la nueva urbanización proyectada por el Ayuntamiento en los terrenos de Deusto. En esta primera reunión se evidenció que los intereses de la Junta estaban afectados directamente por la propuesta del Ayuntamiento ya que la urbanización se desarrollaba en zonas de servicio del Puerto y de servidumbre marítima sobre los terrenos colindantes. Hasta ese momento, la Junta no había tenido constancia de las actuaciones que se querían llevar a cabo en sus terrenos y la sorpresa fue grande ya que no había habido comunicación entre ambos organismos para establecer criterios comunes de actuación. El Ayuntamiento de Bilbao había ejercido su derecho urbanizador que le confería el Estatuto Municipal.¹⁵ Después de la información pública, todos sus acuerdos resultaban válidos y firmes, solamente estaban sujetos a la sanción del Ministerio de Gobernación, en el aspecto sanitario. Con todo ello, no se solicitó de la Junta su colaboración en la confección de los planes urbanísticos ya que no era legalmente admisible su contribución. La Junta discrepaba en cuanto al alcance de las facultades del Ayuntamiento de Bilbao apoyándose en el Estatuto Municipal, ya que cuando se trataba de Planes de Reforma que afectaban a zonas marítimas, era competencia del Ministerio de Fomento.¹⁶

¹³ Informe de aprobación inicial del 14 de Junio de 1927, del Proyecto de Extensión urbana de la Villa de Bilbao dentro del expediente 1-48-189. Comisión de Ensanche. (1925-1929). *Formación de un Plan general de Ensanche de la Villa. Comprende el territorio anexionado por R.D. el 29 de Octubre de 1924. Comprende los Ensanches de Begoña, Deusto y parte de Erandio*. Bilbao: Exmo Ayuntamiento de Bilbao.(Archivo Ayuntamiento de Bilbao). Pág 157

¹⁴ Bilbao, J. d. (1928). *Obras en la Ría. Canal de Deusto. Sesión extraordinaria para tratar de la nueva urbanización proyectada por el Ayuntamiento*, (págs. 1-2). Bilbao.

¹⁵ El Estatuto Municipal es de 8 de marzo de 1924

¹⁶ Según el Art.150 del Estatuto Municipal del 8 de marzo de 1924.

A pesar de todo, el Ayuntamiento de Bilbao y su Alcalde Moyua, en representación del mismo, en la sesión extraordinaria de la Junta, se lamentaba de no haber tenido constancia de los Planes de Obras de la Junta, antes de realizar todos los estudios municipales.



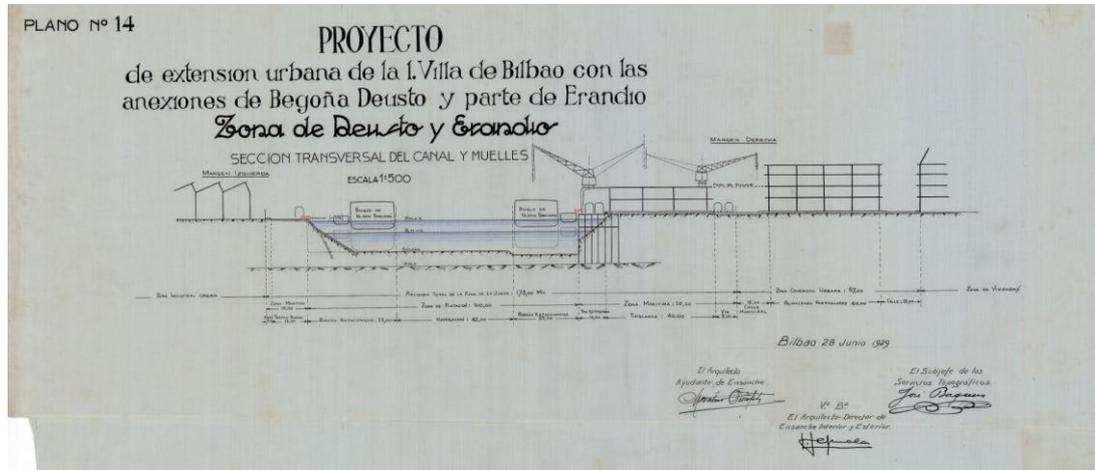
1929. Estanislao Seguro, Marcelino Odriozola y José Baquero. Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao. Canal de Deusto

La realidad había sido otra ya que el informe del Ingeniero Director del Puerto Luís Camiña, había sido remitido en abril de 1926 haciéndose eco del posible corte de la Vega de Deusto y su beneficio para el Puerto. Además, no solamente se había hecho saber al Ayuntamiento de Bilbao de los Planes de Obras de la Junta, sino que además, al anunciarse el concurso internacional de anteproyectos de urbanización, Camiña particularmente había dado a conocer las ideas de la Junta a algunos concursantes, *“uno de los cuales le constaba que las tomó en consideración e influyó en el anteproyecto que presentó en su día al concurso expresado, pero dejando de momento a un lado la discusión sobre el aspecto legal, era de importancia el ofrecimiento del Sr. Moyua, como alcalde, para solucionar prontamente un problema de tanto interés para Bilbao y el Puerto”*¹⁷. Los concursantes que se refería Camiña no eran otros que a Agüero y Ugalde. Este último, y según la Memoria Anual de 1926, en su propuesta añadía la apertura del Canal de Deusto asesorado por la J.O.P.B. Ugalde con esa propuesta no obtuvo premio alguno en el concurso, sin embargo, la propuesta de Agüero y Seguro obtuvo el segundo premio a pesar que de la opción propuesta consistía en una rectificación del cauce del Nervión. En la redacción definitiva del Plan de Extensión, por parte de la Dirección de Topografía del Ayuntamiento, la propuesta de Agüero y Seguro, fue base del proyecto.

La Junta aprobó elevar al Ayuntamiento de Bilbao un escrito de reclamación dentro del periodo de información pública, haciendo constar la forma en que el proyecto de urbanización de Deusto afectaba a las zonas del Puerto,

¹⁷ Op. Cit (Bilbao, Obras en la Ría. Canal de Deusto, 1928) *Sesión extraordinaria para tratar de la nueva urbanización proyectada por el Ayuntamiento de 15 de Julio de 1927*, Pág. 1

incluyendo un plan de mejoras para que pudieran ser acopladas a un plan definitivo de urbanización. Así se adjuntó la propuesta del corte de la Vega de Deusto al nuevo Plan de Extensión de Bilbao.



1929. Estanislao Seguro, Marcelino Odriozola y José Baquero. Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao. Canal de Deusto

“Estudio del Proyecto del Nuevo Cauce del Nervión que la Junta de Obras del Puerto de Bilbao de halla confeccionando”¹⁸

A propuesta del Alcalde Federico Moyua, se designó una Comisión para que estudiara en común con la Junta de Obras del Puerto, tan importante proyecto. Como resultado de dichas reuniones entre ambos organismos surgieron una serie de actas con el título de “Estudio del Proyecto del Nuevo Cauce del Nervión que la Junta de Obras del Puerto de Bilbao de halla confeccionando” que sirvieron como base a la Comisión del Ensanche para informar en sesión pública de la decisión a adoptar.

El informe de Luís Camiña “Ideas para un Plan de Ampliación de los Servicios Marítimos en la jurisdicción de Bilbao con algunos enlaces terrestres con otras jurisdicciones”, se reactivó en el momento de las reclamaciones a la aprobación inicial del Plan de Extensión y fue entonces cuando surgieron las primeras divergencias entre el Ayuntamiento y la JOPB. En la Comisión mixta creada para resolver el conflicto, se encontraban por un lado la representación de la JOPB que estaba formada por Manuel Chalbaud, Julio Hernández y Evencio Cortina, que explicaron a los representantes municipales el proyecto planteado por la JOPB. Por parte del Ayuntamiento, la Comisión la formaban Daniel J. de Aresti, Jenaro Lumbreras y Demetrio Arrola.

¹⁸ Las conversaciones surgidas entre ambos organismos fueron recogidas en una serie de actas a lo largo de agosto de 1927. Expediente 597- folio 150- registro 1 “ Estudio del proyecto del nuevo cauce del Nervión que la Junta de Obras del Puerto de Bilbao se halla confeccionando” año 1927. Pág. 281-287.



1929 Marcelino Odriozola, José Baquero. Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao. Zonificación manzanas y presupuestos

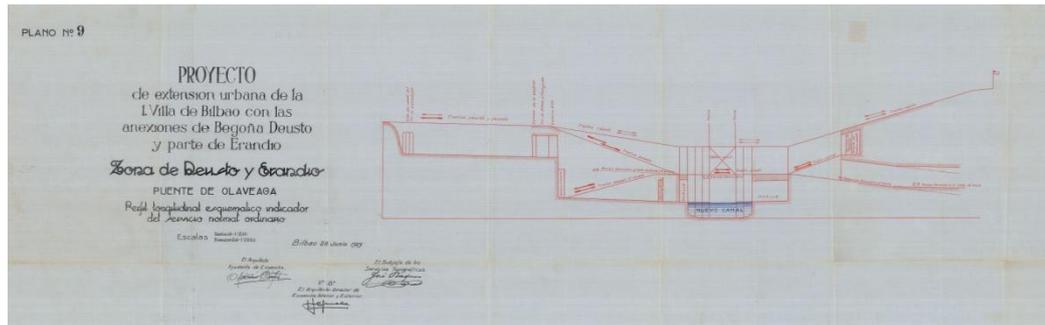
Después de analizar los planos planteados, los dos primeros mostraron su opinión favorable al proyecto sin mostrar ninguna oposición. Sin embargo, Arrola fue quien propuso las primeras discrepancias y oposición. Arrola sostenía que la intención de la anexión de Deusto a la Villa de Bilbao fue principalmente por la necesidad de obtener terrenos donde expandir la Villa y una vez ejecutado un proyecto de expansión y casi en el momento de vencer el plazo de las reclamaciones.

La JOPB consideraba necesario la ejecución de infraestructuras portuarias como un reencuzamiento de la Ría por la zona más rica de la Vega de Deusto y por donde la expansión era más favorable. También hacía referencia a la población que residía en la Ribera y Zorrozaurre que eran de unas 500 personas y cuyo destino quedaba en entredicho debido al carácter fabril en que quedaba convertida la futura península.

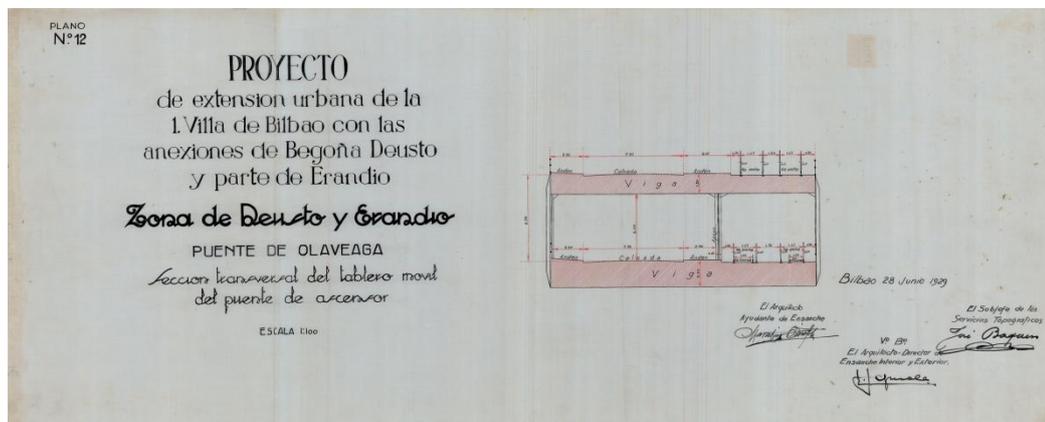
La Cámara de Comercio, una vez conocido el proyecto del Canal de Deusto, aprobó por unanimidad su apoyo ya que estaba convencida de las ventajas mercantiles y económicas que aportaría a la Villa.

La preocupación principal por parte de la Comisión municipal eran los plazos de ejecución del corte del cauce por la Vega de Deusto ya que tras la anexión, toda actividad edificatoria en Deusto había quedado en suspenso a expensas de la aprobación del nuevo Plan de Extensión de la Villa. Los propietarios de los solares en Deusto se hallaban en una calle sin retorno ya que no podían hacer nada para acelerar el proceso de urbanización y la puesta en marcha de las nuevas Ordenanzas Urbanísticas que unificaran la construcción en la Villa, y así se reflejaba en la prensa de la época¹⁹.

¹⁹La presión sometida a los propietarios de Deusto se evidencia en diferentes artículos: Muy interesante para los propietarios de Deusto, Begoña y parte anexionada de Erandio. (1926, 31 de Enero Nº 36). Propiedad y Construcción, 12-14. Después de las anexiones. (1925 nº 34, 30 de Noviembre). Propiedad y Construcción, 3-5." En Deusto y en Begoña, existe actualmente, una verdadera imposibilidad de construir viviendas, ya que al constructor no le amparan los reglamentos y ordenanzas vigentes en el resto de la ciudad.....Sin confeccionar el plan urbanístico de las antiguas municipalidades, no puede autorizarse la construcción de viviendas....."



1929. Marcelino Odriozola, José Baquero. Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao. Puente de Olaveaga. Sección



1929. Marcelino Odriozola, José Baquero. Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao. Puente de Olaveaga. Tablero móvil

La aparición de un elemento urbano articulador en la Vega de Deusto suponía retrasos en la aprobación definitiva del Plan de Extensión Urbana. El nuevo reencauzamiento de la Ría suponía que la tramitación del Plan debía estar aprobada por el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento exigía que dicha tramitación se tuviera que realizar por parte de la JOPB y con gran celeridad y urgencia. También se exigía a la JOPB la gestión de las expropiaciones, planes parcelarios y adjudicación de justiprecios de los terrenos a utilizar. Es decir, el Ayuntamiento de Bilbao pretendía que la JOPB se hiciera cargo no solamente de la gestión de los cambios a realizar sino que también tenía que ocuparse de las desviaciones económicas que iba a suponer el corte del cauce de la Ría y en un plazo urgente. El Ayuntamiento buscaba las garantías necesarias para que la ejecución no fuera aplazada ni los plazos fueran imprecisos, ya que finalmente parecían evidentes que los beneficios para la Villa iban a ser cuantiosos.

La JOPB, a pesar de las exigencias marcadas, intentaba justificar la propuesta realizada no solamente argumentando una falta de consistencia en las alegaciones realizadas sino una mejor conveniencia en sus propuestas²⁰.

²⁰ Manuel Chalbaud afirma que los planos redactados por la Dirección de Topografía prevén una zona industrial y comercial, tanto en la Ribera de Deusto como en Zorrozaurre, con lo cual no tiene sentido reivindicar el carácter residencial de 500 vecinos residentes en la zona. Además las comunicaciones se resuelven con mucho más acierto y

Finalmente, se aprobó por Decreto²¹ que se tenía que tener en cuenta los cambios propuestos por la JOPB y que se debían incluir en la propuesta definitiva de Plan de Extensión Urbana de Bilbao, aunque con la exigencia de garantías en cuanto a plazos, gestión y responsabilidad jurídica frente a los propietarios.

La faraónica empresa en la que la JOPB había incorporado a la Villa de Bilbao, queriendo reencauzar la Ría, creaba escepticismos en la Comisión Técnica Asesora ya que las consecuencias de la decisión a adoptar resultaban decisivas para el devenir de la Villa. La idea era digna de la época de Churruga ya que suponía una transformación a gran escala de las instalaciones portuarias. Pero la decadencia económica de la época puso freno a una tentativa de tales dimensiones.

La adopción o no del proyecto de la JOPB modificaba de manera radical las comunicaciones de Bilbao con los pueblos situados agua abajo y las arterias de enlace con los demás pueblos y hacía variar toda la estructura de la extensión urbana de Bilbao. Por otro lado, Bilbao tampoco debía obviar el desarrollo del Puerto de Bilbao. *“Bilbao es su puerto: de él nació, de él vive y con él ha de prosperar o ha de decaer”*²². No podía haber términos medios, es decir, o se realizaba el proyecto de la JOPB o no. No cabía estudiar soluciones que pudieran ser válidas con la ejecución del Canal o sin él, por ello la exigencia de garantías de ejecución del mismo. La Comisión Técnica Asesora de la Comisión del Ensanche era consciente de que la ejecución de la obra no era tarea fácil y que conllevaría más de 10 años debido al tiempo de ejecución del proyecto mismo, las trabas administrativas ministeriales, la variación de la dirección de la JOPB, el costo de la obra, las dificultades técnicas. La exigencia de garantías se debía traducir en una Ley ²³que proporcionase crédito suficiente al Consorcio bilbaíno para el desarrollo de un proyecto de tal envergadura.

A pesar de todo ello, en el seno de la Organización Municipal existían grandes discrepancias sobre la propuesta del Canal de Deusto y las actas del Ayuntamiento trascribían las acaloradas discusiones y votaciones sobre el tema. Finalmente, se acordó que el 31 de diciembre de 1927 debía estar presentado un proyecto de reencauzamiento de la Ría por la Vega de Deusto por parte de la JOPB y presentado al Ministerio ya que para el 30 de junio de 1928 la Ley sobre el Canal de Deusto debía de ser aprobada por el Estado. La premura de plazos era evidente ya que había transcurrido 2 años desde la resolución del concurso de ideas y todavía no estaba tomada una resolución al

el canal permite una mayor claridad y limpieza en la zonificación, dejando un área residencial exclusiva con una unión más directa a la Villa.

²¹ Aprobado el 6 de septiembre de 1927

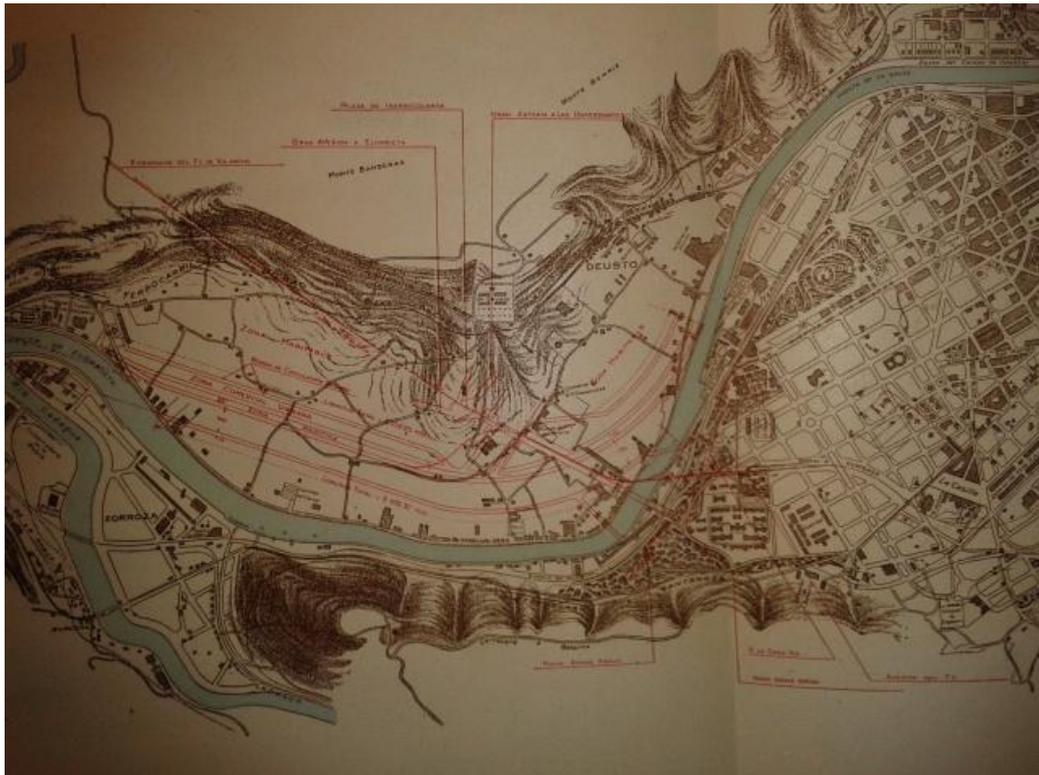
²² Expediente 597- folio 150- registro 1 “ Estudio del proyecto del nuevo cauce del Nervión que la Junta de Obras del Puerto de Bilbao se halla confeccionando” año 1927. Pág. 311-312

²³ Dicha ley debía ser aprobada por el Estado antes del 30 de Junio de 1928, si para esa fecha no se hubiera obtenido esa ley, el Excmo. Ayuntamiento de Bilbao recabaría libertad de acción para mantener el Proyecto de Extensión Urbana redactado.

problema de Deusto. El Ayuntamiento esgrimía el argumento que la JOPB había tenido desde 1926 para diseñar su propuesta de Canal y que la conclusión debía estar ya preparada para una aprobación inmediata. La ampliación de Bilbao se quedó parada y retenida por el delicado asunto del Canal de Deusto, ya que el Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao estaba en suspenso indefinidamente hasta llegar a un acuerdo entre organismos.

A pesar de todo, el Ayuntamiento de Bilbao anhelaba la ansiada respuesta de la Junta para poder desarrollar en Deusto sus planes constructivos pero tanto el Ayuntamiento como la misma opinión pública desconocían las intenciones de la Junta y la finalización del asunto del Canal. Era altamente improbable que hubiera una ruptura entre la Junta de obras del Puerto y el Ayuntamiento, pero por otro lado era imposible que la Junta entregara al Ayuntamiento de Bilbao en el plazo pedido el proyecto definitivo de las obras y el Decreto dictado por el Gobierno autorizando la ejecución de las mismas.²⁴

5.2.1.-"Proyecto de desviación del cauce de la Ría en Deusto".²⁵

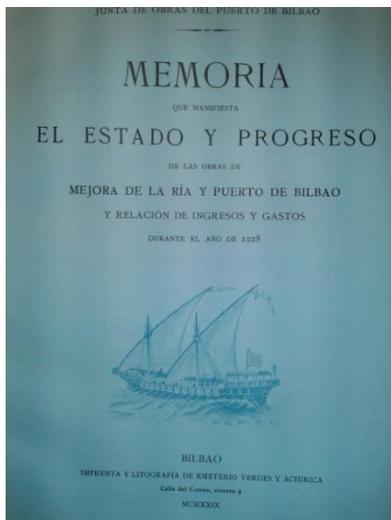


Proyecto de desviación del cauce de la Ría en Deusto. Luís Camiñas. Enero 1928. Planta General

²⁴ Alrededor de un grave problema. (1927 Noviembre Nº 57). E. Loygorri de Pereda. *Propiedad y Construcción* , 16.

²⁵ Bilbao, J. d. (1928). *Memoria que manifiesta el Estado y Progreso de las Obras de Mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*. Bilbao: Imprenta y Litografía de Emeterio Verdes y Achirica. Pag 7-10

La Dirección facultativa del Puerto se puso manos a la obra y con la mayor premura posible se formuló el proyecto de trazado de nuevo cauce de la Ría en la Vega de Deusto. En sesión extraordinaria de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao de 29 de febrero de 1928²⁶, el Ingeniero Director Luís Camiña presentó a la Junta el “Proyecto de desviación del cauce de la Ría en Deusto” y se acordó cursarlo a la aprobación de la superioridad. Con ello, la empresa más ambiciosa en la etapa de Camiña llegaba a su cúspide. El proyecto, que suponía importantes mejoras en el tráfico naval de la Ría, permitiendo el acceso a Bilbao de buques de hasta 10.000 toneladas de carga por el calado de siete metros que podía asegurarse en la bajamar, incluía también notables mejoras urbanísticas con una ordenación complementaria de los usos del suelo y el trazado de nuevas vías de comunicación terrestres entre ambos lados del proyectado Canal.²⁷



Memoria Anual de la JOPB 1928

El 23 de marzo de 1928 se presentó para su aprobación ante el Ministerio de Fomento y su Director General de Obras Públicas el “Proyecto de desviación del cauce de la Ría en Deusto”. La Junta de Obras del Puerto de Bilbao consideró resaltar en un escrito de presentación al proyecto que el Ayuntamiento de Bilbao estaba poniendo *“todas las dificultades legales que permite el Estatuto y Ordenanzas para la concesión de los permisos de edificación en aquella zona, con el fin de evitar la creación de nuevos obstáculos a la realización del canal, que traería aparejada la ejecución de construcciones particulares; actitud decidida del Excmo. Ayuntamiento que la Junta se complace en reconocer aquí para reconocimiento de esa Superioridad y justificación de la necesidad de una tramitación en este caso especialmente rápida del proyecto que no agrave la inevitable tirantez de relaciones de la Corporación municipal con los vecinos, al presente contrariados, por la razón expresada, en sus naturales deseos e intereses.....se dignará conceder su aprobación que será recibida con*

²⁶Op.Cit. (Bilbao, Obras en la Ría. Canal de Deusto, 1928) *Sesión extraordinaria de 29 de Febrero de 1928*, Pág. 4

²⁷ García Merino, L. V. (1981). Ría, Puerto exterior, Superpuerto. Tres etapas en la proyección de Bilbao hacia el mar. *Lurralde* N° 4 , 129-165.

verdadero júbilo por el pueblo de Bilbao"²⁸. Con este escrito dirigido al Ministerio de Fomento, la Junta expresaba, muy sibilinamente, el apoyo que el bilbaíno otorgaba al Canal de Deusto y las dificultades del Ayuntamiento de Bilbao a tal proyecto. Todo ello suponía una medida de presión a la Dirección de Obras Publicas del Ministerio de Fomento para acelerar una aprobación del proyecto del Canal que requería una premura particular. El apoyo del pueblo no era tal sino que existían reticencias. En la opinión pública existían discrepancias al respecto, aunque el proyecto del Canal iba ganando adeptos rápidamente ya que la Junta de Obras del puerto de Bilbao disfrutaba de suficiente credibilidad y solvencia entre la ciudadanía como para acometer el proyecto²⁹. También el proyecto del Canal se encontró con la oposición de los habitantes de Deusto que vieron dividir su territorio en dos. Aunque por otro lado, los habitantes de Deusto necesitaban una rápida solución ante la imposibilidad de ejercer su derecho de construcción hasta que no se resolviera la tramitación del Ensanche de Deusto.³⁰

En la Memoria Anual de la Junta de Obras del Puerto de 1928³¹, se resumía el proceso de gestación y toma de contacto y relaciones con el Ayuntamiento de Bilbao para conseguir finalmente un consenso entre Corporaciones que fuera del beneplácito unánime y a salvo de interpretaciones erróneas que pudieran crear suspicacias mutuas. La Junta y el Ayuntamiento llegaron a conclusiones comunes de beneficios mutuos. Los beneficios eran:

- 1.- La creación, en el terreno que se segregaba de la Vega, de una zona marítimo-industrial perfectamente relacionada con todos los medios de transporte.
- 2.-La preparación de una zona comercial en la Vega de Deusto para la población contigua.
- 3.- Paso de los ferrocarriles de vía ancha a la Margen Derecha de la Ría y que también servía para unir los muelles entre sí.
- 4.-Aprovechamiento del cauce actual como dársena industrial y de almacenamiento de gabarras.
- 5.- Facilidad de navegación hasta Abando, incluso para buques de 10.000 toneladas de carga.
- 6.- Comunicación rodada entre ambas márgenes de la Ría.

²⁸ Op.Cit. (Bilbao, Obras en la Ría. Canal de Deusto, 1928)Remisión a la Direc. Gral de O.P. del " Proyecto de Canal de desviación de la R/ en Deusto", Pág. 8-28

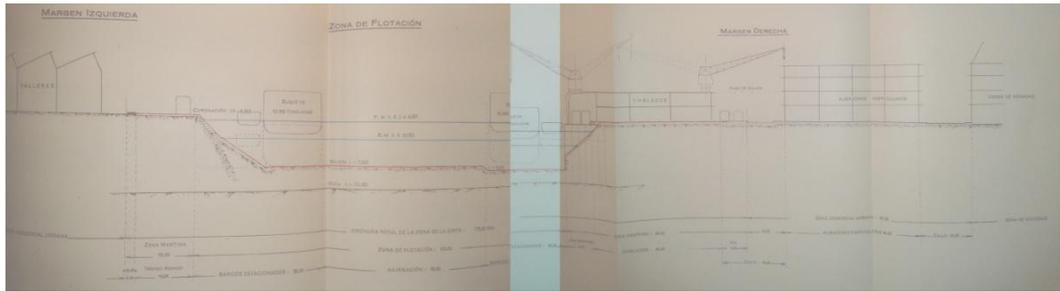
²⁹ El canal de Deusto. (1927 Septiembre Nº 55). *Propiedad y Construcción* , 14. Las razones para el apoyo al canal eran por un lado la falta de urbanización de la zona que atravesaba el canal. Por otro lado la expropiación no se veía como una traba ya que la aplicación estricta de la ley garantizaba un justiprecio adecuado.

³⁰ Deusto- Begoña. Temas locales. (1930 Abril Nº 86). *Propiedad y Construcción* , 3

³¹ Op.Cit (Bilbao, Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos, 1928) Pág. 8

Por otro lado, la comparación económica entre la apertura de un nuevo cauce que iba a costar 30 millones de pesetas y los 22 millones de pesetas que se había valorado las obras de rectificación del cauce original, no eran cuestionables debido a las grandes ventajas que suponía el Canal de Deusto.

La diferencia presupuestaria era totalmente asumible en comparación con los beneficios obtenidos a largo plazo y perfectamente amortizada con el paso del tiempo. Todo suponían ventajas con lo cual la decisión no solamente estaba adoptada sino que también corroborada entre las dos Corporaciones.



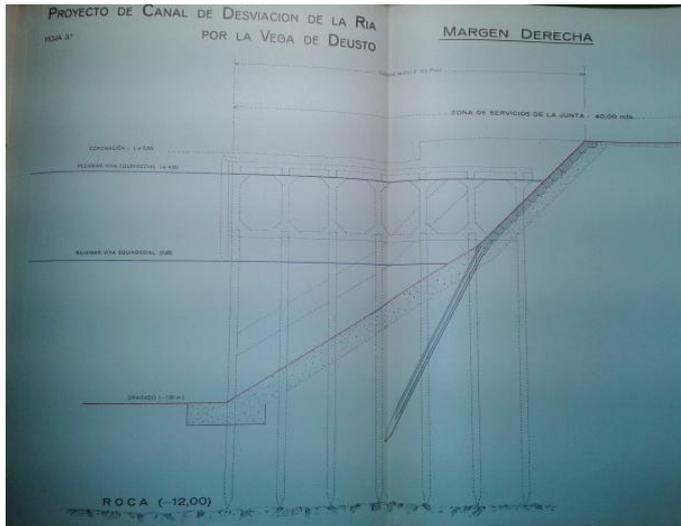
Proyecto de desviación del cauce de la Ría en Deusto. Luís Camiñas. Enero 1928. Sección tipo del Canal

La solución pasaba por prever un Canal de 100 metros de ancho, remontando la recta de Luchana, atravesando la Punta de Zorroza y la Vega de Deusto, enlazándose después con la Campa de Deusto mediante una curva de 1.000 metros de radio. Tras las inspecciones del terreno, la ejecución de las obras se podía dividir en tres trozos. En el trozo central, se podía construir a cielo abierto porque la cota de la roca de la Margen Derecha se encontraba a cota - 7,00 metros, lo cual facilitaba su ejecución.

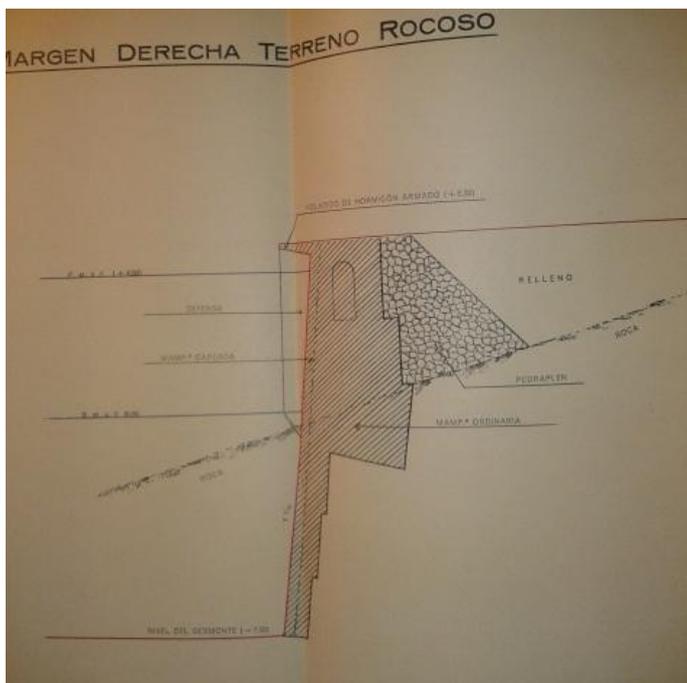
Los extremos del Canal podían realizarse mediante dragas, aplicándose el "Frühling" especial para los dragados de succión de fangos. Todo el conjunto se completaba con un taponado del cauce aguas debajo de "Euskalduna" que pudiera enlazar la "Isla"³² con Olaveaga y un puente ascensor para Basurto. Las características del Canal eran las siguientes:

- Longitud derecha: 2.936,95 metros. Longitud izquierda: 2.409,22 metros.
- Anchura de zona de flotación en recta: 100 metros. Anchura de flotación en curva: 130 metros.
- Anchura de zona de servicios izquierda: 15 metros. Anchura de zona de servicios derecha: 40 metros.
- Calado del canal: 7,00 metros (b.m.v.e.)

³² En la Memoria Anual de 1928 de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, aparece por primera vez la consideración de "Isla" a la península de Zorrozaurre formada por el proyecto de corte de la Vega en Deusto.

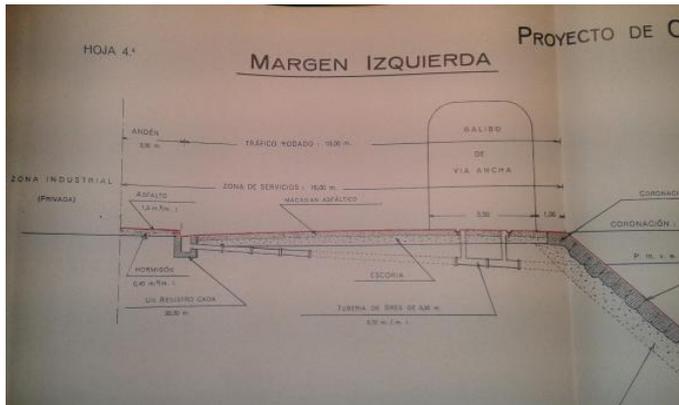


Proyecto de desviación del cauce de la Ría en Deusto. Luís Camiñas. Enero 1928. Cimentación muelle Margen Derecha

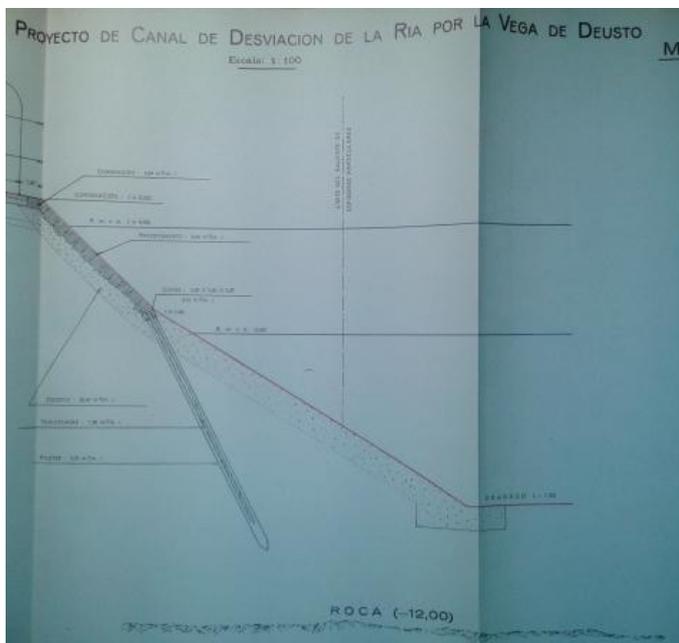


Proyecto de desviación del cauce de la Ría en Deusto. Luís Camiñas. Enero 1928. Detalle constructivo muelle Margen Derecha

El plazo de ejecución previsto para llevar a cabo el proyecto era de 7 años y medio. Año y medio para la preparación de medios auxiliares. Una primera etapa de 3 años donde se preveía la excavación de la zona central, desviación del colector municipal de saneamientos, los muelles que correspondían al segundo trozo y el puente ascensor. Una etapa final de dos años y medio que respondía a la finalización de las obras de dragado, revestimiento de los taludes del Canal, instalaciones de vías y pavimentos, rellenos del istmo artificial y los accesos del puente ascensor. Estos periodos podían retrasarse hasta un 25% fijándose un plazo final total de 7 años y medio.



Proyecto de desviación del cauce de la Ría en Deusto. Luís Camiñas. Enero 1928.Cimentación muelle Margen Izquierda



Proyecto de desviación del cauce de la Ría en Deusto. Luís Camiñas. Enero 1928.Cimentación muelle Margen Izquierda

En cuanto a los presupuestos de la obra, se valoró un importe total de contrata de 30.846.476,49 pesetas, que correspondían a un importe de 26.364.509,83 pesetas de presupuesto de ejecución material de la obra del Canal y un importe de 4.481.966,66 pesetas en concepto de dirección, administración, beneficio industrial, imprevistos y accidentes de trabajo.

Por otro lado, existían los presupuestos para la adquisición de terrenos que ascendían a 16.725.334,63 pesetas que correspondían a 10.646.488,56 pesetas en concepto de los 443.603,69 m² de terreno valorado en 24,00 pesetas/m². 3.152.956,80 pesetas correspondían a los 13.137,32 m² de edificios a 240 pesetas/m². 1.686.975,60 pesetas que correspondían a 14.058,13 m² de pabellones a 120 pesetas/m². A todas estas cantidades se debía sumar una cantidad de 1.238.913 pesetas en concepto del 8% de afección a imprevistos.

Como resumen, se podía decir que la totalidad de la operación del Canal de Deusto estaba presupuestada en el Proyecto de Luís Camiñas del 28 de febrero de 1928 en 47.571.811,12 pesetas.³³

La propuesta pasó a ser del agrado de ambas Corporaciones y se envió para su aprobación a Madrid. El 9 de julio de 1928 fue aprobado por el Ministerio de Fomento el corte de Deusto. La Comisión del Ensanche y la Sub- dirección de Topografía podían empezar a redactar el nuevo Plan de Extensión Urbana con el corte de Ría por la Vega de Deusto.

5.2.2. Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto.³⁴

Desde la jefatura de Obras Públicas se refirieron al proyecto del Canal de Deusto firmado por el Ingeniero Director de la JOPB, Luís Camiña y el Ingeniero de Caminos Eulogio de Isasi como un proyecto meritorio para mejorar las condiciones de la Ría desde la desembocadura del Cadagua hasta los diques secos del Euskalduna. El proyecto no solamente facilitaba la accesibilidad por la Ría sino que proporcionaba nuevas zonas de servicios portuarios de almacenes e industrias al igual que proporcionaba una nueva dársena en el antiguo Canal. Todo ello, contribuía al desarrollo económico e industrial de Bilbao ligado al desarrollo del Puerto por la exportación minera.

La aprobación del Canal de Deusto iba precedida de un informe del Consejo de Obras Públicas que establecía determinadas prescripciones que había que cumplimentarse antes de iniciar las obras. Una parte de las prescripciones, la más importante, se refería a los terrenos que el Canal iba a ocupar mientras que la otra se refería a detalles secundarios de trazado.

Se trataba de una adquisición grande de terrenos, eran 467.689,33 metros cuadrados que pertenecían a 101 propietarios con lo cual el trámite de la expropiación iba a ser laborioso³⁵. Los afectados aceptaban la utilidad pública de la obra y únicamente se limitaban a reclamar el abono del justiprecio en un tiempo razonable, ya que los propietarios de Deusto estaban pendientes de una rápida aprobación de expedientes administrativos varios para la ejecución de sus obras que habían quedado paralizadas hasta la resolución de los mismos. Se envió a la Superioridad los datos necesarios para obtener la autorización de incoar los expedientes de expropiación de los terrenos. Pero

³³ Camiñas, L. (28 de febrero de 1928). *Proyecto de Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto*. Bilbao: Junta de Obras del Puerto de Bilbao.

³⁴ Expediente 597- folio 150- registro 1 “ Estudio del proyecto del nuevo cauce del Nervión que la Junta de Obras del Puerto de Bilbao se halla confeccionando” año 1927. Pág. 340-351

³⁵ Bilbao, J. d. (Febrero 1929). *Informe sobre los escritos presentados durante el periodo de reclamaciones por los propietarios de terrenos afectados*. Bilbao.

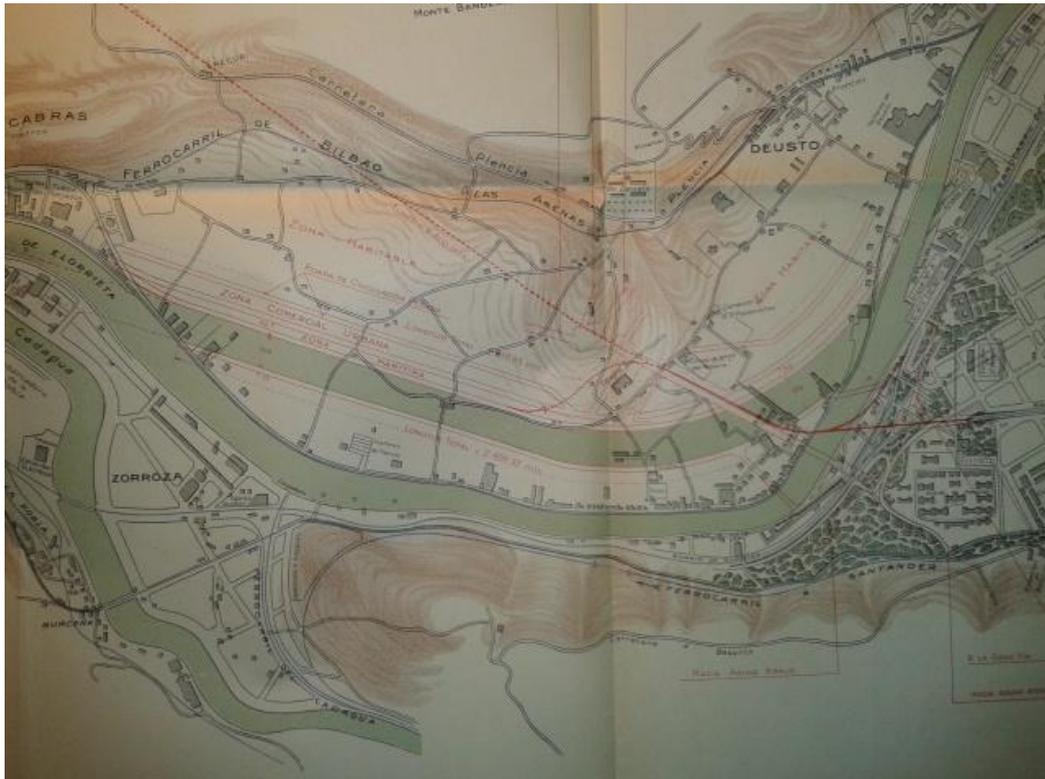
para establecer los terrenos afectados por la expropiación había previamente que tomar en cuenta las prescripciones del Consejo de Obras Públicas.

- La zona de servicio y almacenaje no era excesiva debido a la morfología propia del Valle del Nervión, cuya angostura era considerable en comparación con otros desarrollos portuarios. Además, el desarrollo urbano propiamente dicho del mismo Deusto impedía una mayor amplitud de zona de almacenaje. La zona de servicio de la Margen Derecha del Canal tenía 125,00 metros de los cuales se debía dejar 58,00 metros para la zona marítima propiamente dicha en vez de los 40,00 metros propuestos en el proyecto. La zona comercial urbana pasaba a tener 67,00 metros en vez de los 85,00 metros propuestos en el proyecto. Es decir, se aportaba mayor superficie de almacenamiento en la zona marítima favoreciendo los intereses de la Junta frente a la reducción de la zona comercial urbana de Bilbao.
- El radio de las curvas del nuevo Canal era de 1000 metros, en comparación con la Curva de Elorrieta que era de 200 metros se podría considerar de generoso, unido al ancho del Canal de 30 metros, facilitaba una maniobrabilidad correcta. El nuevo cauce sin ser excesivamente profundo era lo suficiente como para el paso de barcos de hasta 10.000 toneladas.
- El proyecto preveía un puente móvil en la parte navegable de la Ría, para el paso de buques de gran calado, y que enlazaba el tráfico urbano de Bilbao y de los propios muelles. A la vez unía ambos márgenes y proporcionaba a la Margen Derecha el ferrocarril de vía ancha que carecía. La tipología de puente móvil se consideraba adecuada ya que los giratorios y levadizos ocupaban mucho espacio para su funcionamiento. A pesar de las torres altas del puente móvil, la posibilidad de varios niveles hacía que dicho puente móvil resultara el más adecuado al proyecto propuesto.
- El Ministerio preveía una distribución razonable de los terrenos colindantes con el cauce. No sería del todo justo que una vez que la JOPB realizara las obras de reencauzamiento y del puente móvil con un considerable costo, no hubiera un beneficio o rentabilidad directa de dicha operación por parte de la JOPB. Cuando se daban expropiaciones parciales de un terreno, el Estado, a diferencia del Ayuntamiento, no poseía medio legal que le permitiera participar de la plusvalía de fincas. La JOPB y el Ayuntamiento de Bilbao deberían llegar a un acuerdo para la cesión a la JOPB de una franja de terreno contiguo al nuevo cauce en concepto de subvención para construir las obras, elaborando una fórmula que determinaba la fracción de ingresos en concepto de plusvalía.

El proyecto fue reformado según las prescripciones de la R.O. del 9 de julio de 1928 y se aprobó definitivamente según la Real Orden de 10 de octubre de 1929. Seguidamente se inició el expediente de expropiación forzosa de las fincas que se debían ocupar.

Los Planos de 1928-1930

La primera representación gráfica del Canal de Deusto se realizó en el “*Proyecto de Canal de Desviación de la Ría por la Vega de Deusto*” presentado por el Ingeniero Director Luís Camiña, en sesión extraordinaria de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao de 29 de febrero de 1928³⁶. El plano expresaba de manera visual el informe de abril de 1926, del Ingeniero Director de la Junta de Obras del Puerto, L. Camiña, titulada “*Ideas para un Plan de Ampliación de los Servicios Marítimos en la jurisdicción de Bilbao con algunos enlaces terrestres con otras jurisdicciones*”³⁷,



Plano de la Vega de Deusto. Memoria Anual de 1928

El plano que databa del 23 de enero de 1928 reflejaba el corte de la Vega de Deusto con el nuevo cauce del Canal previsto y superpuesto al plano topográfico de la época. La Vega se encontraba prácticamente desierta de edificaciones que únicamente se agrupaban en la Ribera de Deusto, formando una fachada fluvial al cauce original del Nervión.

³⁶ Op.Cit. (Bilbao, Obras en la Ría. Canal de Deusto, 1928) *Sesión extraordinaria de 29 de febrero de 1928*, Pág. de plano independiente

³⁷ La memoria titulada “*Ideas para un Plan de Ampliación de los Servicios Marítimos en la jurisdicción de Bilbao con algunos enlaces terrestres con otras jurisdicciones*” se encuentra en el expediente tramitado por el Negociado del Ensanche, folio 48 número 189 del registro número 1, titulado “*Formación de un Plan general de Ampliación del Ensanche de la Villa que comprenda el territorio anexionado por Real Decreto el 29 de octubre último*”. Expediente 597- folio 150- registro 1 “*Estudio del proyecto del nuevo cauce del Nervión que la Junta de Obras del Puerto de Bilbao se halla confeccionando*” año 1927

La propuesta, dibujada en rojo sobre el plano topográfico, preveía un corte de la Vega formando un trazado más regular del cauce de la Ría y con un radio de curvatura del mismo más amplio que facilitaba la navegación. La Margen Derecha del nuevo cauce quedaba cubierta prácticamente por la zona de almacenaje y servicio del Puerto, mientras que la zona habitable de Deusto se reducía a la ladera más escarpada de Deusto.

El Puerto había acaparado la mejor zona de la Vega para su uso industrial y comercial mientras que la zona residencial quedaba relegada a la peor orografía para la expansión de la Villa de Bilbao.

La cuestión más reseñable de este plano era el grafismo del cauce original de la Ría ya que a pesar de que se preveía una península unida por un istmo a la Margen Izquierda de la Ría, la superposición del plano topográfico junto con la propuesta, hacía pensar que Zorrozaurre se había pensado como isla aislada.

A pesar de ello, hay que decir que no se debía caer en la confusión de una malinterpretación del plano ya que tanto en la memoria del proyecto como en el grafismo en color rojo del plano se preveía el taponamiento del cauce original a unos metros del Astillero "Euskalduna" para su aprovechamiento como dársena de servicio del Puerto. Es decir, que desde un inicio del proyecto del Canal de Deusto se propuso Zorrozaurre como una península unida a la Margen Izquierda de la Ría y con una traza nueva para el cauce del Nervión.

La unión, por medio de un puente en Basurto de varios niveles, era una de las propuestas más arriesgadas y controvertidas del proyecto, tanto por la dificultad física de ejecución del mismo por el desnivel de cotas que unía entre orillas y península, como por obstáculo económico que este puente suponía.

En cuanto al trazado, hay que decir, que se situaba en el nudo de comunicaciones más conflictivo de Bilbao donde se unían los ferrocarriles de diferentes anchos de vía como los accesos rodados a la Villa y al Puerto.

Todo el plano suponía una apuesta de futuro arriesgada y compleja de gestionar. Sin embargo, hay que decir que uno de los planos que significó una clara descripción de la propuesta a ejecutar, fue el plano de sección transversal, "Esquema del Plan de la Distribución Transversal de las zonas de Flotación y de Servicio".

En este Plano la zona de servicio y almacenaje de la Margen Derecha del Canal tenía 125,00 metros de los cuales se debía dejar 40,00 metros para la zona marítima propiamente dicha y la zona comercial urbana pasaba a tener 85,00 metros.



Plano de la Vega de Deusto. Memoria Anual de 1929

En la Memoria Anual de 1929 de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao³⁸, en su anexo de documentación gráfica y planos, se encontraba un plano de "Plano General del Abra y la Ría de Bilbao" donde aparecía la propuesta de Camiña para el nuevo Canal de Deusto. A pesar de que era el mismo plano que en la Memoria Anual de 1928, difería del anterior en un grafismo fundamental que hacía caer en la ambigüedad interpretativa en cuanto al nuevo cauce del Canal se refería.

En el plano de 1929, el Canal no se dibujaba en color azul, como en el plano de 1928, con lo cual la propuesta únicamente dibujada en tinta roja perdía firmeza ante el plano topográfico existente y en comparación con la propuesta del año 1928 donde el Canal se dibujaba en color azul celeste, reafirmando la proposición.

En cuanto a la sección transversal del plano "Esquema del Plan de la Distribución Transversal de las zonas de Flotación y de Servicio", la zona marítima de servicio y almacenaje de la Margen Derecha del Canal pasaba a tener 58,00 metros en vez de los 40,00 metros previstos en el proyecto. Sin embargo, la zona comercial urbana pasaba a tener 687,00 en vez de los 85,00 metros proyectados originalmente. Todo ello, formaba parte de los cambios que habían sido necesarios introducir por las prescripciones del Consejo de Obras Públicas para la probación de la R.O. del 9 de julio de 1928.

³⁸ Bilbao, J. d. (1929). *Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*. Bilbao: Imprenta y litografía de Emeterio Verdes y Achirica.



Plano de la Vega de Deusto. Memoria Anual de 1930

En la Memoria Anual de 1930 de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, se recogía ya el Plano definitivo aprobado por la Real Orden de 10 de octubre de 1929 definido como *“Plano General del Abra y la Ría de Bilbao, con indicaciones del proyecto del Canal de Deusto, puerto pesquero de Santurce, dársena petrolífera en el Puerto Exterior y habilitación de la dársena de Sestao”*.

El título del plano era bastante significativo en cuanto a la cantidad de proyectos en los que se estaba viendo inmersa la Junta para adecuar sus instalaciones a los nuevos requisitos de los concesionarios del Puerto.

Pero sin lugar a dudas, uno de los proyectos estrella fue la apertura del Canal por cuanto tenía de implicación en el devenir de la ciudad misma. La propuesta era exactamente igual que la de 1929 pero con la ratificación de la aprobación de la superioridad que le otorgaba validación legal ante las propuestas urbanas del Plan de Extensión de la Villa de Bilbao. Es decir, era ya una propuesta oficial para ser incluida en el planeamiento de la ciudad para su crecimiento y expansión.

Estos planos fueron la base sobre la se configuraron todos los proyectos de construcción del Canal que fueron variando y modificándose puntualmente según las necesidades constructivas, de ejecución y económicas del momento.

5.3. Estancamiento del Canal 1930 - 1935

Tras la R.O. de 10 de octubre de 1929, se inició el expediente de expropiación forzosa de las fincas que se debían ocupar. La idea era demasiado ambiciosa y suponía una transformación a gran escala de Bilbao y de parte de su zona metropolitana. Pero el despegue económico de Bilbao había pasado ya en la época de Churruga y la década de los años treinta comenzó con una decadencia económica fruto del declive financiero mundial. Todo ello llevó al Puerto de Bilbao a un estancamiento mercantil que se tradujo en una crisis económica que impedía la realización de las obras proyectadas. El presupuesto de ciertas actuaciones era sustancialmente elevado y dificultaba su ejecución. La obra del Canal suponía un esfuerzo económico difícilmente asumible por la Junta de Obras del Puerto. Las expropiaciones eran costosas y encarecían los presupuestos designados por la Junta.³⁹ Los recursos económicos del Puerto estaban desbordados por la magnitud de actuaciones a realizar a lo largo de la Ría, lo que perjudicó el inicio de las intervenciones más complejas. El desarrollo del proyecto, el trámite administrativo y las obras fueron excesivamente lentos, arduos y pesados. La Comarca de Bilbao estaba considerada, con diferencia, la de mayor crisis industrial, según el Proyecto de Ley contra el paro obrero formulado en 1935.⁴⁰ El proyecto del Canal se debía reactivar con agilidad para aminorar el paro de la región y evitar el colapso económico y para poder continuar con la vida industrial de la Ría y conseguir así una normalización y estabilidad financiera, pero existían muchos factores en contra, como la dificultad de las expropiaciones y la falta de crédito de la Junta. A pesar de todo, la Junta creyó indispensable la ejecución del proyecto del Canal de Deusto y urgieron su tramitación para poder favorecer un futuro próspero al Puerto de Bilbao y su Comarca. Se pensó que la ejecución del Canal podía reportar beneficios indirectos para los terrenos inmediatos cuya plus-valía, al menos en parte, podía volver a la Junta de Obras.

Por otro lado, el Ayuntamiento de Bilbao en base al Proyecto de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao, presentado el 28 de junio de 1929 y sus modificaciones del 26 de abril de 1930 con la Ampliación de la Memoria de las zonas de Deusto y Erandio, comenzó con la urbanización de Deusto. A lo largo de 1931 se inició la urbanización de la Avenida principal de Deusto. Las obras del Puente de Deusto empezaron en julio de 1932 como continuación de la Avenida y como unión con Abando. Todas estas obras comenzaron sin que hubiera un proyecto definido como tal del Canal de Deusto debido a las dificultades existentes con las expropiaciones.

En 1931, para la tramitación del expediente de expropiaciones se designó como perito de la Junta al Ingeniero de Caminos Ignacio de Rotaeche para

³⁹ La JOPB había solicitado 15 millones de los 45 millones consignados en los presupuestos nacionales para puertos. Esta cantidad se designaría a pagar las expropiaciones. Diferencias zanjadas. La Avenida de Deusto. (1931 Febrero Nº 96). Propiedad y Construcción , 3-4-5

⁴⁰ Soto Carmona, A. (1989). *El trabajo Industrial en la España Contemporanea*. Barcelona: Anthropos. Pag. 347-349

que supervisara todos los trabajos y agilizará la diligencia.⁴¹ Ignacio Rotaeche poseía una gran experiencia en cuanto a ferrocarriles y medios de comunicación, porque había desempeñado funciones de Director General del Ferrocarril de La Robla y fue el autor de los puentes levadizos de Deusto y del Ayuntamiento. A lo largo del año 32 y 33 se efectuaron todos los trabajos de medición de las fincas a expropiar pero todavía quedaba el trabajo más complejo que era la valoración de los terrenos. Debido a la reforma de la Ley de Expropiaciones, donde se otorgaba nuevos derechos a los inquilinos de las fincas que podían expresar su disconformidad a través de un perito del propietario, se retrasó enormemente y se dilató notablemente el proceso expropiatorio.⁴²

La Vega de Deusto se convirtió en campo de batalla donde libraban su contienda los intereses públicos y los privados y donde la opinión pública fue testigo de tales batallas ya que por un lado al ser la Junta de Obras del Puerto autónoma respecto a sus presupuestos no se manifestaba sobre sus cuentas ante las expropiaciones y la ejecución de las obras. Por otro lado, la Ley de Expropiaciones forzosas del 24 de julio de 1918 disponía que los expropiados al finalizar el plazo marcado si querían recobrar su propiedad debían de satisfacer como precio de la misma no lo que recibieron sino el resultado de un nuevo justiprecio. Es decir, existía una cierta desconfianza por parte de los propietarios de terrenos a pesar de que se había iniciado la construcción de la Avenida principal de Deusto y del Puente de Deusto.⁴³

5.3.1. "Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto"⁴⁴

En 1935 las expropiaciones de los terrenos a ocupar por el Canal se habían realizado. Solamente faltaban varias parcelas que estaban pendientes del trámite de revisión superior pero que podían ser ocupadas. Por ello, la Junta encargó la realización del proyecto de ejecución de las obras del Canal que

⁴¹ Bilbao, J. d. (1931). *Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*. Bilbao: Imprenta y litografía de Emeterio Verdes y Achirica. Pag 9

⁴² Bilbao, J. d. (1932). *Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*. Bilbao: Imprenta y litografía de Emeterio Verdes y Achirica. Pag 8.

⁴³ La preocupación de los vecinos se refleja en la prensa. *Begoña - Deusto*. (1931 Julio Nº 101). *Propiedad y construcción*, 15-16. *Compromiso Incumplido*. (1932 Enero nº 107). *Propiedad y Construcción*, 15-16. *Diferencias zanjadas. La Avenida de Deusto*. (1931 Febrero Nº 96). *Propiedad y Construcción*, 3-4-5. *El Crecimiento de Bilbao en los últimos veinticinco años*. (Abril 1935 Nº 146). *Propiedad y construcción*, 10-13. *La Contribución territorial en Deusto, Begoña y Zona anexionada de Erandio*. (Noviembre de 1935 Nº 153). *Propiedad y Construcción*, 3. *La urbanización de Deusto. Primeros tropiezos*. (1931 Enero, Nº95). *Propiedad y Construcción*, 3. *La Urbanización de Deusto. Temas locales*. (1935 Febrero Nº 144). *Propiedad y Construcción*, 3. *Las edificaciones en la zona de muelles del proyecto Canal de Deusto*. (Mayo 1935 Nº 147). *Propiedad y Construcción*, 10.

⁴⁴ Proyecto de "Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto" de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao. Exp Nº 139 del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. 28 de Agosto de 1935. Ingeniero Director Luís Camiña.

podían considerarse más necesarias, al Ingeniero Auxiliar Eulogio Isasi, que databa del 28 de agosto de 1935 y con arreglo a las bases siguientes:

1.- Las obras se dividían en tres etapas:

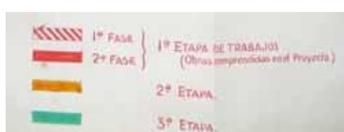
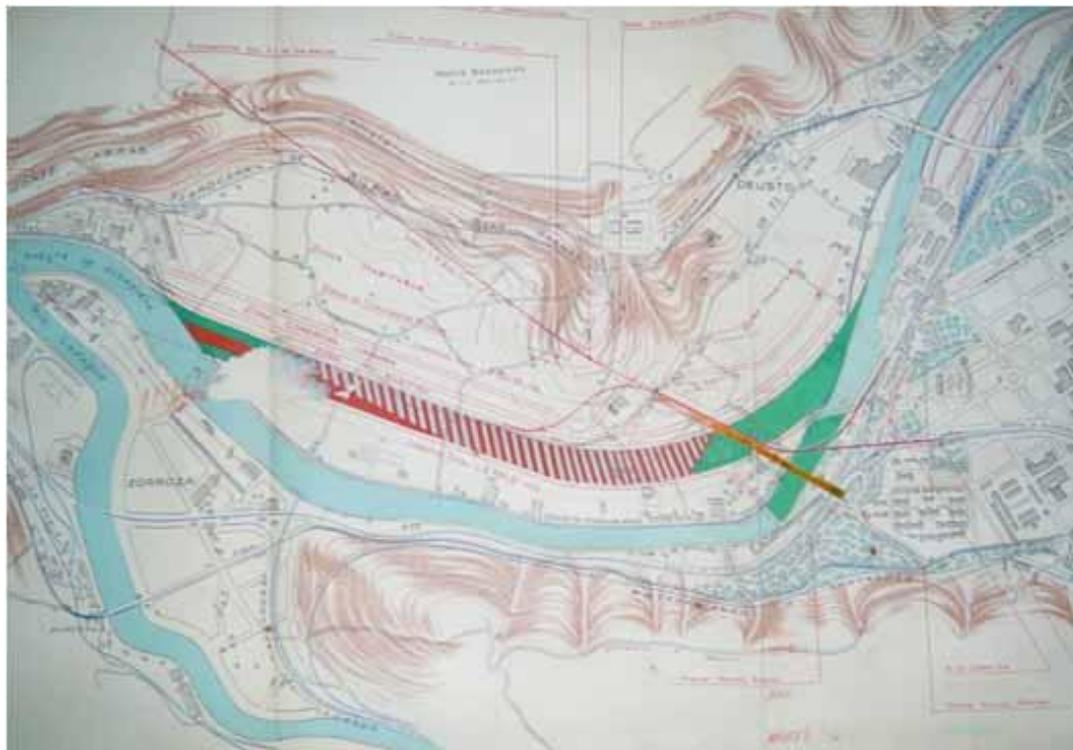
1era Etapa: Se debía excavar el trozo central del Canal, así como los muelles comerciales que podían cimentarse directamente sobre la roca, para constituir una dársena comercial con entrada por aguas abajo y que posteriormente se debía abrir por aguas arriba.

2ª Etapa: Consistía en la ejecución del Puente Ascensor en Olaveaga para el paso de la red de ferrocarriles de vía ancha a la margen derecha de la Ría y la ejecución del Canal en la zona Norte de la Ría.

3ª Etapa: Apertura completa del Canal y cegamiento de parte del Canal antiguo para unir la Margen Izquierda con la parte segregada de la Margen Derecha. Se debía terminar con los revestimientos y muelles para completar la actuación urbanizadora.

2.- Se tenía que aplicar al proyecto las prescripciones señaladas en el dictamen del Consejo de Obras Públicas de la R.O. de 9 de julio de 1928.

3.- Se debía separar de la licitación de la contrata todas las obras que la Junta podía ejecutar por administración.



Construcción Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto. 1935. Plano de etapas

La falta de presupuesto de la Junta establecía que las prioridades de ejecución fueran las que supusieran menor desembolso económico y que las que atribuyeran menor complejidad de realización técnica.

Por ello, se optó por comenzar por la primera etapa donde el trozo central del Canal permitía una ejecución en seco de los muelles y con una naturaleza rocosa de los fondos que se situaban a una menor altura de cimentación por el menor espesor de los fangos.

La mejora del cauce original suponía un gran desembolso de dinero por las expropiaciones de la Ribera, ya que era la zona más poblada y donde se situaban las industrias más productivas. Es decir, mejorar los muelles de la Ribera suponía un dispendio añadido no solamente del terreno a ocupar sino por la edificación perjudicada por la expropiación.

En la primera etapa de construcción del Canal se preveía la ejecución en seco de los muelles en fábrica para el atraque de barcos con el calado de -8,00 metros, dándose acceso a esta dársena por la parte aguas abajo mediante un canal recto de 50 metros de ancho con calados de -5,00 metros en bajamares, es decir, se mejoraban mucho las condiciones con relación con el cauce original. Se previó dos tipos de obras, las obras por contrata y las obras por administración.

Las obras por contrata consistían en las obras del trozo 2º y comprendían la excavación en roca hasta los -7,00 metros y de las tierras que era preciso extraer para dejar la roca al descubierto.

También incluía los muros de mampostería de ambos márgenes que se realizarían simultáneamente a las excavaciones. Los pavimentos también se realizarían abandonando el tradicional adoquín utilizado hasta la época por el Puerto y sustituyéndolo por hormigón rico por su menor costo y fácil mantenimiento.

Las superficies de rodadura del 2% de pendiente transversal, facilitaban la evacuación de agua. La colocación de carril de las vías para grandes tonelajes con todos sus elementos accesorios también se encontraban dentro de las obras previstas y proporcionaban una tecnología innovadora al Puerto de Bilbao.

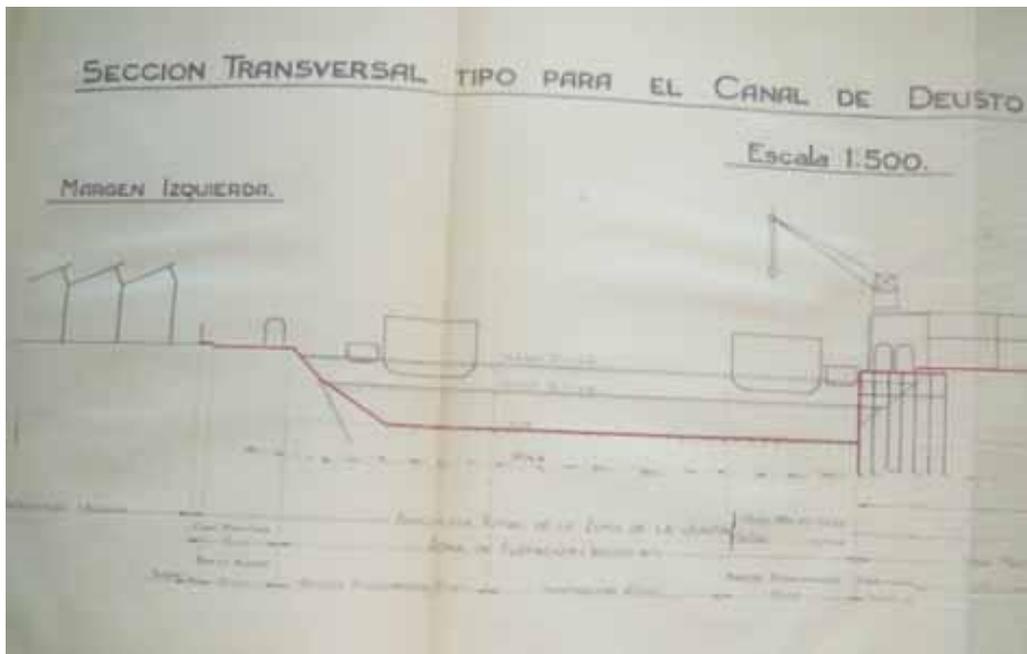
Un capítulo aparte de la ejecución del Canal de Deusto, suponía la sustitución del colector de saneamiento que atravesaba los terrenos afectados por las obras. Este colector de saneamiento se preveía con una sección análoga a la del proyecto municipal pero desplazando su trazado.

Las obras por la administración se separaban de las descritas anteriormente por disponer la Junta de medios propios para llevarlas a cabo. Estas obras comprendían las de apertura del Canal inicial de acceso por el lado de aguas abajo y los ensanches de las zonas terrosas del 2º trozo, incluyéndose los rellenos necesarios y la demolición del trozo de 160 metros del muro del muelle original de Elorrieta, necesario para dar principio a los trabajos de dragado.

Para poder fijar un presupuesto que sirviera de base a la subasta en la cual los constructores daban un valor real de los precios, se calculó que los presupuestos de las obras por contrata y por administración, alcanzaban respectivamente los importes de 23.808.851,73 pesetas y 1.101.588,81 pesetas respectivamente. Es decir, el importe total de las obras comprendidas ascendía a la cantidad de 24.910.440,54 pesetas.

En cuanto al plazo de ejecución de los trabajos se consideraban seis meses para la preparación de los medios auxiliares. Tres años y dos meses para la excavación de la zona central, desviación del colector municipal de saneamiento y los muelles del segundo trozo del canal.

Un año para finalizar las obras de dragado, revestimiento de taludes e instalación de vías y pavimentos. Todos estos periodos podían estar afectados de retrasos como máximo un 27% de los mismos. Es decir, se fijaba como plazo máximo para la ejecución de todas las obras, el de seis años.



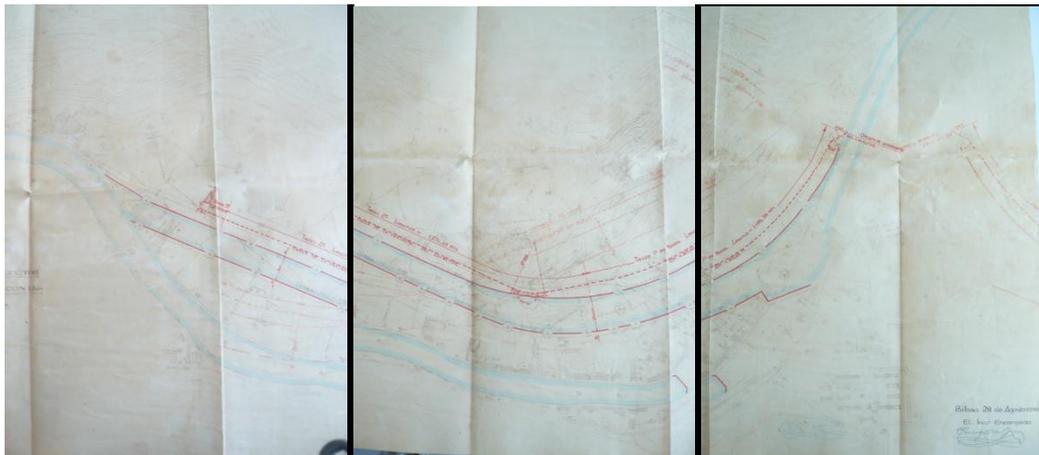
La Sección Transversal Tipo para el Canal de Deusto según la R.O. de 9 de julio de 1929. Plano de 1935

El proyecto adjuntaba un juego de planos que a pesar de no ser numerosos y debido a la envergadura de las obras a realizar, había que reseñar que aportaban la suficiente y necesaria información técnica para una buena definición del proyecto.

El Plano con mayor información era el "Plano de Plan de Ejecución de las Obras" donde gráficamente se resumía visualmente el desarrollo de los trabajos. Una primera etapa de trabajos que suponían las obras comprendidas en el proyecto y donde quedaba claro la primera fase de la zona central, una segunda fase en esta primera etapa que se resumía a una salida del nuevo cauce del Canal en Elorrieta.

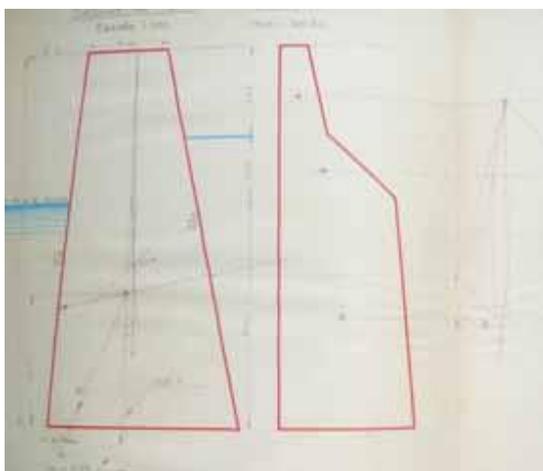
Una segunda etapa que constituía básicamente el Puente de Olaveaga y una tercera etapa de apertura del Canal tanto en aguas arriba como abajo y un cegado del Canal original en Olaveaga.

A parte de este plano que resultaba el más esclarecedor del proyecto y el que más información novedosa aportaba, había que mencionar "*La Sección Transversal Tipo para el Canal de Deusto según la R.O. de 9 de Julio de 1929*" a escala 1/500, donde se resumía el Proyecto del Canal y donde se establecían las distancias mínimas de la zonas de aprovechamiento portuario en los muelles y áreas de servicio.



Planos de Desviación del Colector Municipal de Saneamiento. 1935

Otros planos interesantes del proyecto eran "*Planos de Desviación del Colector Municipal de Saneamiento*" a escala 1/4000. Este plano definía el nuevo trazado del colector de saneamiento municipal que debía ser modificado por coincidía con el trazado del nuevo Canal. El nuevo colector discurría paralelo al nuevo Canal y bajo la zona marítima de los muelles de la Margen Derecha. A nivel técnico, se encontraba el gráfico de estabilidad de la sección del muro del Canal con una base de 7,05 metros de anchura y una altura en suelo rocoso de hasta 13,50 metros de alto. Todos ellos formaban un conjunto de 16 planos firmados por el Ingeniero Encargado Eulogio de Isasi, el 28 de agosto de 1935 y que fueron enviados a Madrid para su aprobación.

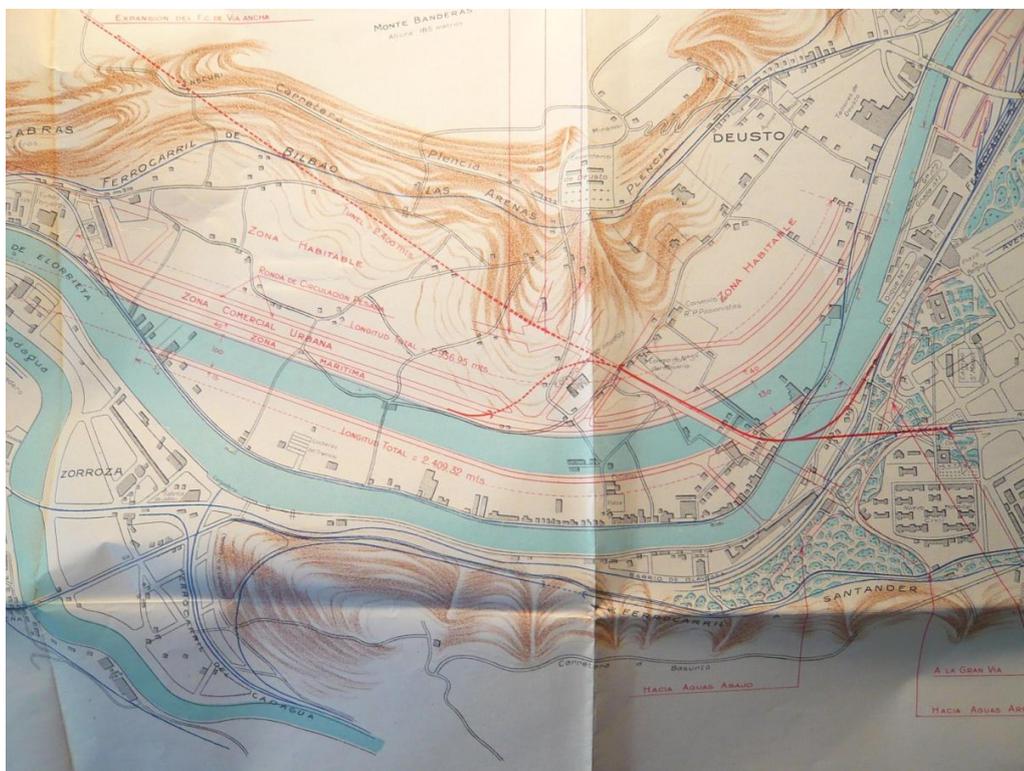


Detalle del muro del muelle. 1935

Los Planos de 1930-1936

Las Memorias Anuales de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, proporcionaron una secuencia gráfica del proceso evolutivo de la gestión del Canal de Deusto. Hasta 1930 se observaba una implantación de la traza del Canal en la Vega de Deusto adaptándose a las edificaciones existentes de la Ribera de Deusto y atravesando el Canal por la Vega más inhóspita y agreste, evitando la Ribera más poblada y económicamente más rica, lo que favorecía a un crecimiento territorial de un terreno supuestamente desfavorecido.

A lo largo de 1930 hasta 1933 la tendencia fue la misma, es decir se proponía una traza clara del Canal de Deusto con una propuesta indefinida y confusa de la Vega de Deusto donde estaba realmente todo por definir. La urbanización de Deusto había comenzado en 1931 con la Avenida de Ejército y el Puente del Generalísimo había comenzado a construirse en 1932 ⁴⁵ y reconstruido posteriormente tras la Guerra.



Plano de la Vega de Deusto. Memoria Anual de 1933

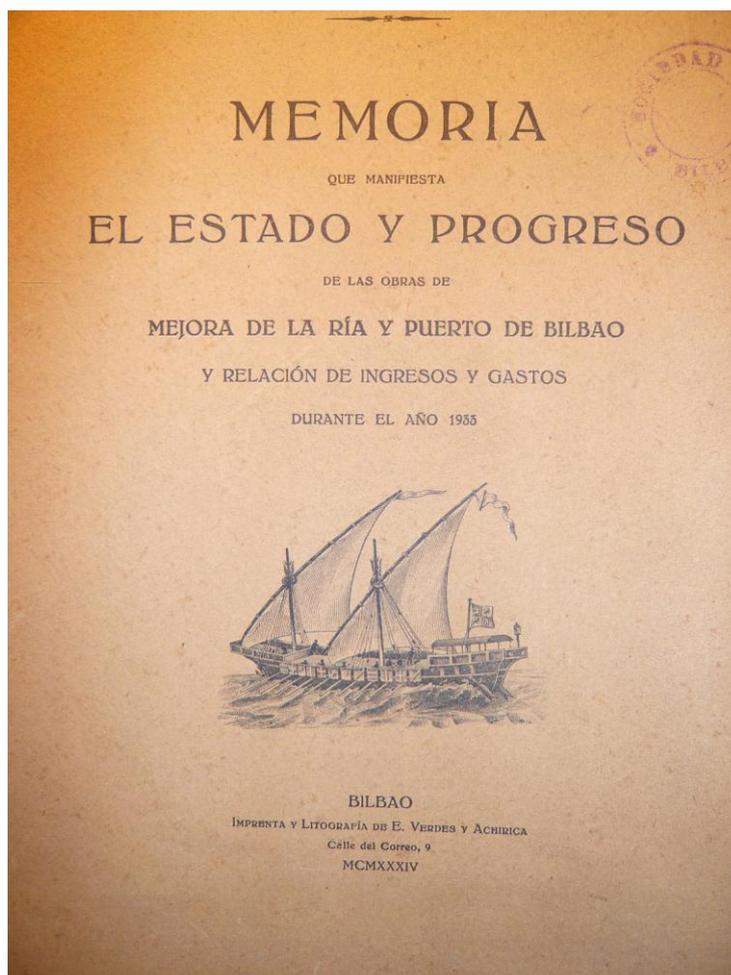
En la Memoria de Obras del puerto de 1930 aparecía un "*Plano General del Abra y de la Ría de Bilbao*" que databa del 25 de enero de 1930 y firmado por el Ingeniero Director Luís Camiñas donde se resumía gráficamente la propuesta de apertura del Canal sobrepuesta a un topográfico del estado actual de 1929, fecha en que se previó el Plan de Expansión de la Villa de Bilbao.

⁴⁵ En diciembre de 1936 se inauguraba el Puente del Generalísimo y en el 18 de Junio de 1937 fue volado para la defensa de Bilbao. A lo largo de 1938 y 1939 fue reconstruido y se reinauguro el 25 de octubre de 1939 bajo la alcaldía de Oriol y Urquijo

A lo largo de las Memorias de 1931 y 1932 no hubo ningún plano que propusiera ningún cambio o alternativa a lo propuesto en 1929 pero en la Memoria Anual del Puerto de 1933, se prevé un Plano de "*Plano General del Abra y de la Ría de Bilbao*" que databa del 25 de enero de 1934 y firmado por Luís Camiña donde a pesar de que la propuesta de apertura del Canal de Deusto era exactamente igual que la de 1930, existía una diferencia sustancial en el Plano de estado actual sobre el que se había implantado la propuesta.

Se trazaba por primera vez el Puente del Generalísimo o posteriormente llamado Puente de Deusto, que se destruyó en la Guerra Civil y se reconstruyó posteriormente.

También, se observaba el inicio de la urbanización de la Avenida del Ejército que se consideraba como eje o Avenida principal de Deusto. Es decir, a pesar de que no se había aprobado la ejecución del Canal por la Superioridad y a pesar de que estaba lejos el inicio de su construcción, la Villa de Bilbao empezaba a crecer en base al planeamiento de 1929 y a expensas de que posteriormente hubiera modificaciones sustanciales, pero era inevitable un inicio de toda la urbanización prevista en Deusto ya que los propietarios reclamaban una urgente puesta en valor y plusvalías de sus terrenos.

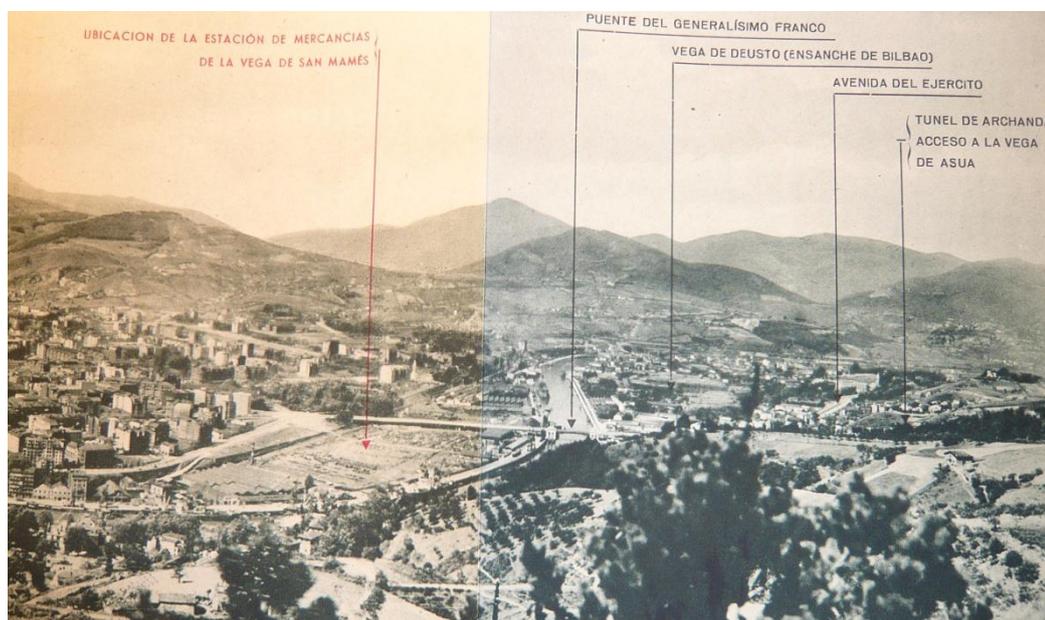


Memoria Anual JOPB.1933

5.4. Situación del Canal tras la Guerra Civil

A pesar de que la voluntad de la Junta de Obras del Puerto era la de acelerar la ejecución de las obras del Canal, la verdad es que las condiciones no eran las propicias. Un año después de la redacción del proyecto de "Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto" del 28 de agosto de 1935, comenzó el alzamiento militar que desembocó en la Guerra Civil.

El proyecto que estaba aprobado por Orden de la Dirección General de Obras Hidráulicas y Puertos de de 22 de abril de 1936, quedó relegado a un plano secundario hasta que el desarrollo de los acontecimientos permitió un favorable avance del proceso administrativo del mismo⁴⁶.



Vega de Deusto tras la Guerra Civil. Memoria Anual 1936-1940

Gregorio Sanz Gallego como nuevo Ingeniero Director del Puerto describió de esta forma la situación en la que se encontraba la Corporación portuaria tras la Guerra Civil, "Al estallar el Movimiento Nacional, quedó paralizado el asunto (Canal de Deusto) durante el dominio rojo-separatista de Bilbao y al ser liberada esta capital por el Ejército Nacional, resultó que el Gobierno de Euskadi, que con anterioridad se había incautado de los fondos de esta Junta, la había despojado de más de los diez millones de pesetas que constituían todos sus recursos, creándola por consiguiente una difícil situación que, aunque ha mejorado notablemente, no ha llegado todavía a ser lo próspera que para

⁴⁶ Bilbao, J. d. (1936-1940). *Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*. Bilbao: Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes. P18-20.

La edición de las Memorias de la Junta de Obras del Puerto queda suspendida en periodo del conflicto bélico y solamente se edita una memoria que abarca 4 años, los cuales prácticamente se refieren al año 1936 y 1940, quedando al margen del informe anual los años de la Guerra Civil española donde no hubo mejoras en la Ría y puerto de Bilbao ya que las prioridades del momento eran otras y preocupaba más el estado de destrucción de los puentes de Bilbao.

*el desarrollo del Puerto se requiere, a pesar del apoyo que hasta ahora nos ha sido prestado por el Ministerio de Obras Públicas*⁴⁷.

El 19 de junio de 1937 las tropas nacionales tomaron Bilbao. Desde la entrada en Bilbao del Ejército del Norte, la Junta de Obras del Puerto de Bilbao tomó la iniciativa de reorganizarse contando con la nueva oligarquía financiera vizcaína que ocupaba el poder en el Bilbao Nacional.

En julio de 1937, Ingeniero Director del Puerto, Luís Camiña, que llevaba 20 años en la JOPB, se incorporó a la Junta Técnica de Estado⁴⁸ para la redacción del Plan General de Obras Públicas del Comité Directivo de Obras Públicas que se creó en la Zona Nacional y que se le había encargado al Ingeniero de Caminos Alfonso Peña Boeuf en septiembre de 1937. Por otro lado, José Felix Lequeira fue nombrado presidente de la Autoridad Portuaria y se le encomendó un Plan de Obras para incorporarlo al Plan General del Estado.

Para octubre de 1937 se habían reorganizado las oficinas técnicas y se había redactado ya el Plan de Obras encomendado por el Comité Directivo de Obras Públicas.⁴⁹

El Plan de Obras consistió en una recopilación de todos los proyectos que se habían planeado para el Puerto antes de la Guerra y que resolvían las carencias de éste y las obras a ejecutar. Suponían las obras previstas a lo largo de las primeras décadas del Siglo XX.

Las obras previstas abarcaban: la finalización de la dársena del puerto exterior, el muelle de atraque para trasatlánticos en Portugalete, muelles de almacenaje en Abando, Uribitarte y Zorroza; habilitación portuaria de San Mames y Campo Volantín para Gabarras y sobre todo el nuevo Canal de Deusto y con plazos establecidos de hasta 10 años. Para obras como la de ampliación de puertos pesqueros y la canalización de las rías de Asúa y Galindo se preveían plazos superiores.

El Plan de Obras se recogió en un Plano escala 1/10.000 denominado "*Plan General del Abra y Ría de Bilbao. Con indicaciones de proyectos del Canal de*

⁴⁷ Sanz Gallego, G. (3 de febrero de 1941). Proyecto Modificado de Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto. Bilbao: Junta de Obras del Puerto de Bilbao. Exp Nº 149 del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. Informe del Ingeniero Director sobre el Proyecto Modificado. pag 3-4

⁴⁸ La Junta Técnica de Estado fue el organismo encargado del Gobierno de la denominada Zona Nacional desde el 3 de octubre de 1936 hasta el 31 de enero de 1938, cuando sus funciones fueron asumidas por el primer gobierno constituido por Francisco Franco. La Junta Técnica del Estado estaba organizada en siete secciones especializadas por materias denominadas Comisiones entre las que estaba la Comisión de Obras Públicas y Comunicaciones. Su sede se estableció en el Palacio del Cordón de Burgos.

⁴⁹ Bilbao, J. d. (1936-1940). *Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*. Bilbao: Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes. P13. "De Conformidad con las instrucciones del Comité de Obras Públicas creado en 17 de Septiembre de 1937 por la Junta Técnica del Estado, en el mes de Octubre de 1937 fue redactado un Plan de Obras".

Deusto, Puerto Pesquero de Santurce, Habilitaciones de las dársenas de Sestao, Rías de Asúa y Galindo y Vega de San Mames” del 25 de enero de 1941 firmado por el Ingeniero Director del Puerto Gregorio Sanz Gallego.⁵⁰

Este Plan de Obras del Puerto hizo retomar el espíritu comarcal existente ya desde tiempos de Bastida y proponer una nueva Bilbao Metropolitana apoyada por una institución como la JOPB que tomaba las riendas de liderazgo del desarrollo económico del que podían beneficiarse particularmente la oligarquía en el poder.

Los momentos no eran fáciles ya que la labor de reconstrucción del País apremiaba más que una empresa más ambiciosa de extensión y crecimiento del territorio. Factores políticos de orden supramunicipal determinaron el talante y la gestión de la nueva Corporación Municipal bilbaína, que tenía en su Alcalde a un fiel aliado, servidor de la política del Régimen Franquista.

5.4.1. Proyecto Modificado de “*Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto*”⁵¹

El proyecto del Canal de Deusto aprobado antes de la Guerra Civil por Orden de la Dirección General de Obras Hidráulicas y Puertos de de 22 de abril de 1936, debía ser incluido dentro del Plan General de Obras Públicas redactado por Peña Boeuf en 1939⁵², pero la realidad fue otra.

En Madrid no estaban interesados en ampliaciones y crecimiento para el Puerto de Bilbao, solamente había un único interés, la reconstrucción nacional. En este sentido, Peña Boeuf creía que Bilbao y su Comarca poseían un crecimiento demográfico que no podían absorber y las grandes inversiones en la Ría de Bilbao como la Vega de San Mames y el Canal de Deusto suponían ampliar el Puerto.

Se había convertido en una razón de Estado el aprovechamiento de recursos en vez de la ampliación de instalaciones portuarias con inversiones exorbitantes y desmedidas que resultaban imposibles debido a la escasez de recursos en la postguerra. Es decir, solamente se recibiría financiación para obras de reconstrucción y mejora del Puerto de Bilbao en lo referente a muelles y tinglaos. El presupuesto para el Puerto de Bilbao era de veintiocho millones de pesetas que suponía una cantidad muy pequeña en comparación con lo

⁵⁰ *Ibidem* (Bilbao, Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos, 1936-1940) Plano final.

⁵¹ Proyecto Modificado de Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto. Bilbao: Junta de Obras del Puerto de Bilbao. Exp Nº 149 del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. 3 de Febrero de 1941. Ingeniero Director Gregorio Sanz Gallego

⁵² Peña Boeuf, A. (1939). *Plan General de Obras Públicas, Tomo III Puertos y señales marítimas*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas. Pag 46-47

presupuestado para otros Puertos menores como por ejemplo el Puerto de Pasajes que tenía un presupuesto de cuarenta millones de pesetas.⁵³ La diferencia no solamente pasaba por un argumento presupuestario sino que existía una intención política por parte de Peña Boeuf de restar beneficios al Puerto de Bilbao para fomentar otros puertos del Cantábrico, principalmente para promover el Puerto de Santander.

Las expropiaciones de terrenos necesarias para llevar a cabo las obras del Canal habían ascendido hasta 1936 a 8.462.250,75 de pesetas que suponían las dos terceras partes de los terrenos y en valor pasaban del 50% del valor de los mismos. Es decir, quedaban 21 fincas por expropiar con un valor aproximado de 7.500.000 pesetas.

Tras la Guerra, la Junta estaba endeudada en 10.000.000 de pesetas, por ello la ejecución del proyecto del Canal se convirtió en necesaria e imprescindible para reactivar la actividad económica del Puerto en la post-guerra. Además, suponía obtener un rendimiento de los terrenos adquiridos mediante las expropiaciones, a la vez que se necesitaban recursos humanos de mano de obra para la construcción del Canal que permitían reducir el paro de la Comarca debido a la crisis minera de Vizcaya.

El problema surgió cuando el proyecto de apertura del Canal de Deusto aprobado de 1935 no podía llevarse a cabo porque los precios y el presupuesto aprobado entonces quedaban desfasados a la época de la postguerra y había que amoldarlos a los actuales de aquel periodo.

La memoria del proyecto modificado verificaba la validez del proyecto a nivel constructivo y de ejecución pero después de un periodo tan arduo, doloroso y dificultoso como la Guerra Civil, parecía lógico que hubiera un replanteamiento al menos desde el punto de vista presupuestario ya que el planteamiento técnico del proyecto parecía a todas luces lógico, loable, posible y factible.

Todo ello, fue el germen de una necesidad de un proyecto modificado de *“Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto”*.

La nueva situación social, política y económica, favoreció el estudio de los nuevos precios y presupuesto que variaron en lo siguiente:

El antiguo precio de contrata de 24.910.440,54 pesetas pasó a ser valorado en 34.010.336,08 pesetas. Se valoraba un aumento del 36%, que se suponía en armonía con los aumentos de los contratistas sobre las obras proyectadas antes de 1936. Es decir, el aumento de presupuesto era totalmente normal según el aumento de la inflación previsto para la postguerra.

El 3 de febrero de 1941 se redactó el proyecto modificado de *“Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto”* redactado por Ingeniero Director Gregorio Sanz Gallego y el

⁵³ Op. Cit (Santas Torres, 2007) Pág. 51

Ingeniero Encargado Eulogio de Isasi que complementaba el proyecto redactado en 1935 y aprobado el 22 de abril de 1936 y que modificaba sustancialmente el presupuesto el ejecución material de la obra a realizar de 24.910.440,54 pesetas pasaba a ser valorado en 34.010.336,08 pesetas.

Pero la autorización del proyecto quedó en manos del buen parecer de la Superioridad Nacional que tenía otras prioridades en vías de resolución con necesidad de mayor diligencia a las del Puerto de Bilbao. Es decir, no había dinero para el puerto de Bilbao y para la realización de su Canal.

Los Planos de 1936-1940

El cambio sustancial en la representación gráfica de las previsiones para Deusto llegó en las Memorias Anuales del Puerto que se recogían desde 1936 hasta 1940. Estas Memorias reunían un periodo amplio y bastante confuso debido al oscuro episodio de la Guerra Civil.

Por ello, a pesar de que la Memoria Anual del Puerto abarcaba un periodo de 4 años donde era difícil resumir toda la actividad ejecutiva de obras del Puerto, se observaba que la representación gráfica se resume sustancialmente a un plano de conjunto de todas las propuestas de obras del Puerto, llamado como se había hecho hasta entonces como un Plano escala 1/10.000 denominado "*Plan General del Abra y Ría de Bilbao*."

Con indicaciones de proyectos del Canal de Deusto, Puerto Pesquero de Santurce, Habilitaciones de las dársenas de Sestao, Rías de Asúa y Galindo y Vega de San Mames" del 25 de enero de 1941 firmado por el Ingeniero Director del Puerto Gregorio Sanz Gallego.⁵⁴

Luís Camiña que era el anterior Ingeniero Director del Puerto, se encontraba ya en Burgos prestando sus servicios a la Causa Nacional, ya que había sido llamado por la Junta Técnica de Estado para la redacción del Plan General de Obras Públicas del Comité Directivo de Obras Públicas que se creó tras la Guerra y que se le había encargado al Ingeniero de Caminos Alfonso Peña Boeuf en septiembre de 1937.

Con todo ello, este plano supuso una primera propuesta consolidada de la urbanización de la Vega de Deusto junto con el Canal de Deusto. La urbanización de la Vega de Deusto quedaba al albur no solamente de los planes de la Junta de Obras del Puerto sino del planeamiento municipal que había sido modificado según las premisas urbanísticas de la política del Nuevo Régimen pero según las bases del Plan de Extensión de 1929.

⁵⁴ *Ibíd*em (Bilbao, Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos, 1936-1940) Plano final.



Plan General del Abra y Ría de Bilbao. Con indicaciones de proyectos del Canal de Deusto, Puerto Pesquero de Santurce, Habilitaciones de las dársenas de Sestao, Rías de Asúa y Galindo y Vega de San Mames. 25 de enero de 1941. Ingeniero Director del Puerto Gregorio Sanz Gallego

El Canal de Deusto articulaba junto con la Avenida del ejército toda la urbanización de Deusto y suponían las dos arterias imprescindibles para la formación urbana de la extensión de Bilbao. Por un lado, se encontraba la arteria rodada de la Avenida del Ejército que unía el Puente del Generalísimo con la carretera hacia Gecho y por otro lado, la arteria fluvial que había supuesto siempre la columna vertebral del desarrollo económico de la Comarca y se estaba viendo modificada a expensas de las necesidades de extensión urbana de Bilbao creándose una nueva ramificación a modo de Canal fluvial que suponía un nuevo cauce de la Ría.

Además, la Avenida del Ejército se encontraba ya realizada y marcaba el núcleo de generación urbana sobre el que se organizaba toda la urbanización de Deusto. Se preveía una urbanización en el terreno que ocupaba el antiguo campo de fútbol del Athletic en Torre Madariaga, aunque en el plano de la Junta del Puerto nada tenía que ver la propuesta residencial de Torre Madariaga con la que finalmente realizó Ricardo Bastida y Emiliano Amann constituyendo la principal promoción de vivienda pública de la época: las viviendas municipales de Torre Madariaga entre 1942 y 1950⁵⁵. También, en

⁵⁵ Torre Madariaga eliminaba los patios interiores ya que Amann y Bastida consideraban la pequeña manzana poco moderna y en contra de las premisas del urbanismo internacional. Debido a la influencia internacional de los CIAM, las viviendas debían disfrutar de luz y soleamiento necesario para lograr viviendas salubres e higiénicas. La solución en bloque lineal permitía una mejor orientación y entrada de luz adecuada. Se proponían 8 bloques paralelos con espacios verdes entre ellos para el acceso a los edificios lo que hacía que el volumen vacío entre edificios tomara un

Elorrieta se proyectó en 1944-1945 el Barrio de San Ignacio según una iniciativa municipal y con el apoyo de la Obra Sindical del Hogar. Esta promoción residencial suponía la urbanización de los terrenos del segundo tramo de la Avenida del Ejército que acababa de terminarse.⁵⁶

En definitiva, todo Deusto se hallaba en pleno desarrollo y construcción con lo cual cualquier modificación del trazado de una arteria como el Canal de Deusto suponía un cambio considerable dentro de la zona residencial que quedaba afectada directamente, al igual que la zona industrial de la península que quedaba en la Ría.



Maqueta del Canal de Deusto. Memoria Anual 1936-1940

La evolución mayor en cuanto a la representación de la propuesta urbanística en Deusto, fue la vista de la maqueta del "*Canal de Desviación de la Ría de*

valor representativo de uso común de relaciones sociales. La adaptación a la trama hacía que los bloques se adaptaran a las vías, a la topografía y a la climatología.

⁵⁶ El Barrio de San Ignacio eran alojamientos destinados a la clase media de profesionales y técnicos. La distribución de bloques seguía los postulados modernos de los CIAM donde se desarrollaban dos tipologías edificatorias. La primera eran bloques paralelos aislados con crujiás de 9 metros y cinco alturas y bien orientados con jardines entre ellos que recordaban a las experiencias europeas racionalistas de entre guerras. La segunda tipología se trataba de manzanas semiabiertas con crujiás de 9 metros y con jardín privado interior. La distancia entre bloques gracias a los jardines favorecía la ventilación y la salubridad de los mismos y confería al proyecto una gran cantidad de zonas verdes. La propuesta bebía de las fuentes de los axiomas del movimiento moderno como concepto pero también suponía una estética al gusto de la monumentalidad del régimen y de su oligarquía falangista. Todo el Barrio de San Ignacio se constituía sobre la base de una cuadrícula rígida donde los bloques se ubicaban paralelamente a la Ría y orientados según sus directrices y el eje de la Avenida del Ejército.

Bilbao por la Vega de Deusto".⁵⁷ Era una visión muy reveladora de las intenciones de la Junta de Obras del Puerto para la zona de Deusto. Donde se observaban los puntos principales de su proyecto:

- 1.- Apertura del cauce nuevo por la Vega de Deusto
- 2.- Cegado del cauce original para formar una dársena en Olaveaga.
- 3.- Nuevo puente de Olaveaga
- 4.- Unión de las márgenes de la Ría y la península industrial de forma rodada por el puente nuevo y por los ferrocarriles de vía ancha.
- 5.- Gran zona de servicio del puerto en la Margen Derecha, junto el cauce del nuevo Canal.
- 6.- Arterias principales de Deusto: Avenida del Ejército, Puente de Olaveaga y nuevo cauce de la Ría
- 7.- Península industrial en la antigua Ribera de Deusto

Era bastante significativo en la maqueta explicativa del proyecto, el enorme tráfico fluvial que se veía alrededor del Canal. Es decir, el éxito de la operación estaba asegurado de cualquier forma y nunca se previó ninguna frustración al respecto.

De todas formas, la Vega de Deusto a pesar de todas las previsiones y planes seguía sin estar poblada y cualquier proyecto a desarrollar suponía las unas favorables perspectivas residenciales que el Ayuntamiento de Bilbao estaba dispuesto a requerir de una urbanización en inicio.

5.5. El Canal y el Plan Comarcal de 1943

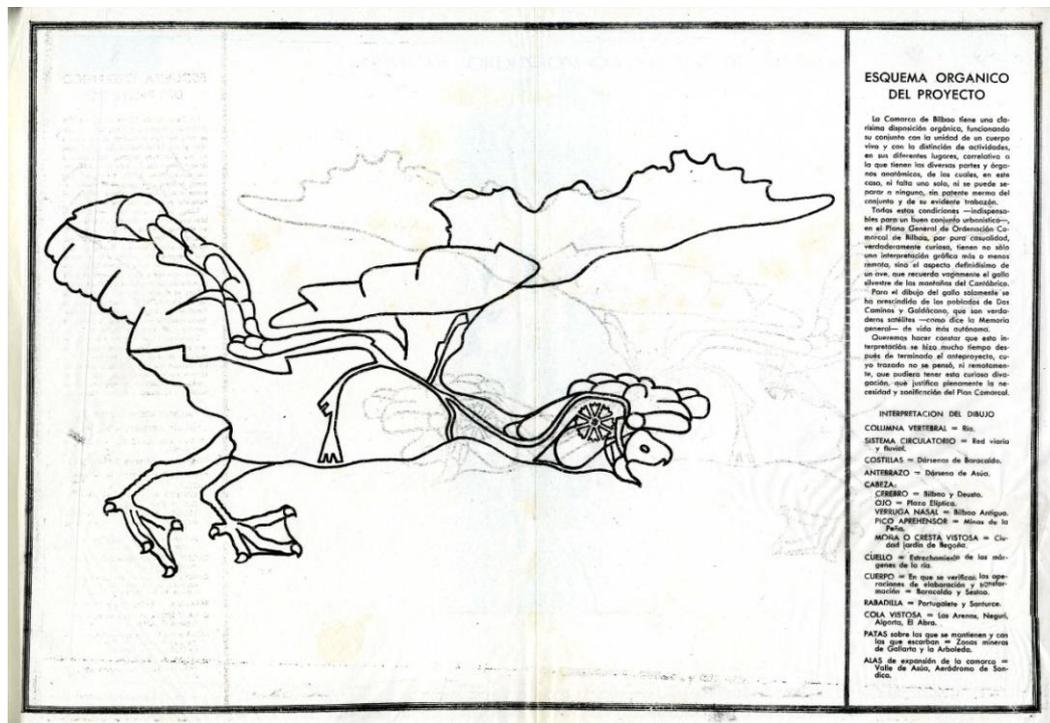
Desde 1941, la Corporación del Puerto se mostraba resignada ante la dejación por parte de la Superioridad Nacional de un problema que se venía acumulando en torno al Canal de Deusto. El retraso de la autorización definitiva del "*Proyecto Modificado de Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto*" era únicamente una cuestión de falta de crédito. No había suficiente dinero para finalizar con las expropiaciones que faltaban por realizar. Hasta 1935 se habían realizado ya la expropiación de 94 fincas del total de 115 fincas a expropiar, lo que había supuesto una inversión de 8.462.250,75 pesetas. Durante la Guerra se despojó a la Junta de Obras del Puerto de los fondos que contaba, que ascendía a 10.000.000 de pesetas para el pago de los importes de las fincas pendientes de expropiar, por ello la Junta no poseía presupuesto para finalizar las expropiaciones del Canal.

57 (Bilbao, Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos, 1936-1940) Vista de maqueta

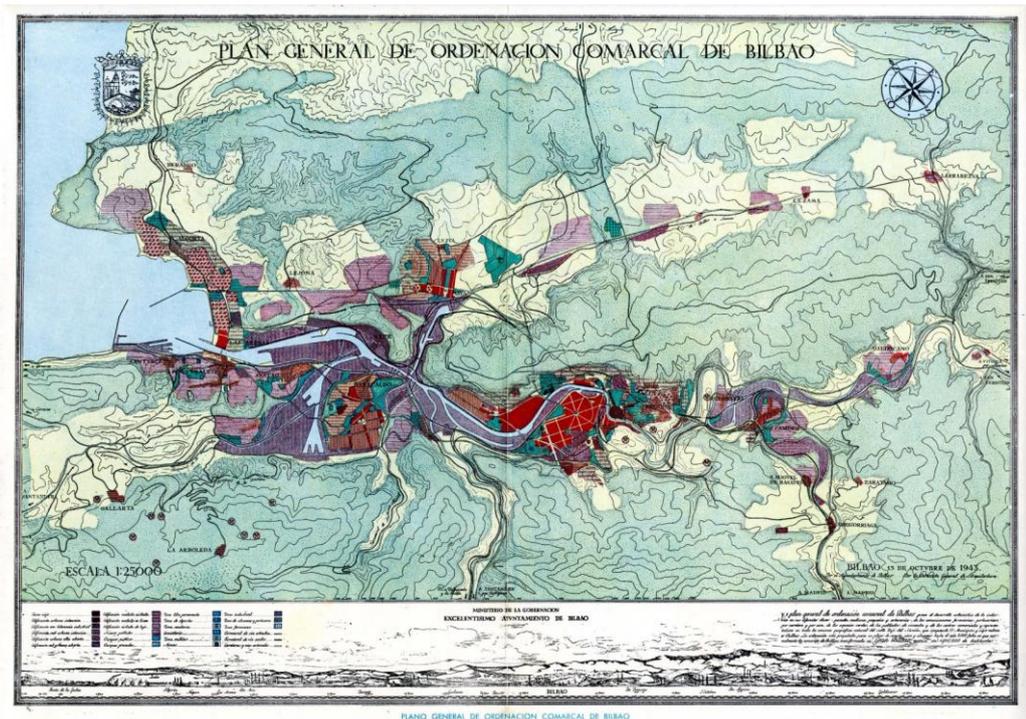
Por otro lado, la Junta nunca había abandonado la idea del Canal ya que suponía una apuesta segura para el éxito económico del Puerto y la Comarca y como prueba de ello fue la simultaneidad en las expropiaciones y la redacción del "Proyecto de Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto" que fue aprobado el 19 de mayo de 1936.

Tras la Guerra se intentó abreviar la tramitación del expediente del Canal pero la realidad fue que desde el Ministerio de Obras Públicas, el ingeniero de caminos Peña Boeuf prefería fomentar el desarrollo de otros puertos del Cantábrico como el de Santander, por una cuestión de política de desarrollo nacional. Bilbao no era objetivo de subvenciones estatales. A parte, existían cuantiosas carencias presupuestarias debido a la reconstrucción nacional después del conflicto bélico.

En 1943 llegó a Bilbao desde Madrid, Pedro Bidagor que dirigía la Sección de Urbanismo dentro de la Dirección General de Arquitectura, para la elaboración de un Plan Comarcal en Bilbao y su zona de influencia, todo ello bajo la tutela y directrices del Estado Central pero para ello había que involucrar al Ministerio de la Gobernación y la Dirección General de Arquitectura para unificar por un lado, los intereses supramunicipales de todos los Ayuntamientos de la Comarca y por otro lado, facilitar el proceso administrativo de la aprobación del Plan.



El Gallo. Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao



1943. Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao. Pedro Bidagor

Tras dos meses de trabajo entre el equipo de la Dirección General de Arquitectura llegado de Madrid y el equipo técnico del Ayuntamiento de Bilbao, en Octubre de 1943 se redactó el Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao.

El Plan Comarcal se basaba en los grandes proyectos que la JOPB había planteado en el Plan del Puerto de 1937 y que se hallaban sin realizar por falta de crédito: el Canal de Deusto, la dársena del río Galindo y la canalización de la Ría de Asúa.

Sobre estos tres proyectos que habían sido no solamente estudiados sino también aprobados por Madrid, se desarrollaba el Plan Comarcal de Bilbao y la solución de las comunicaciones entre los 21 pueblos que formaban la Comarca y su comunicación con el exterior. Se favorecía un desarrollo portuario a lo largo de la Margen Derecha.

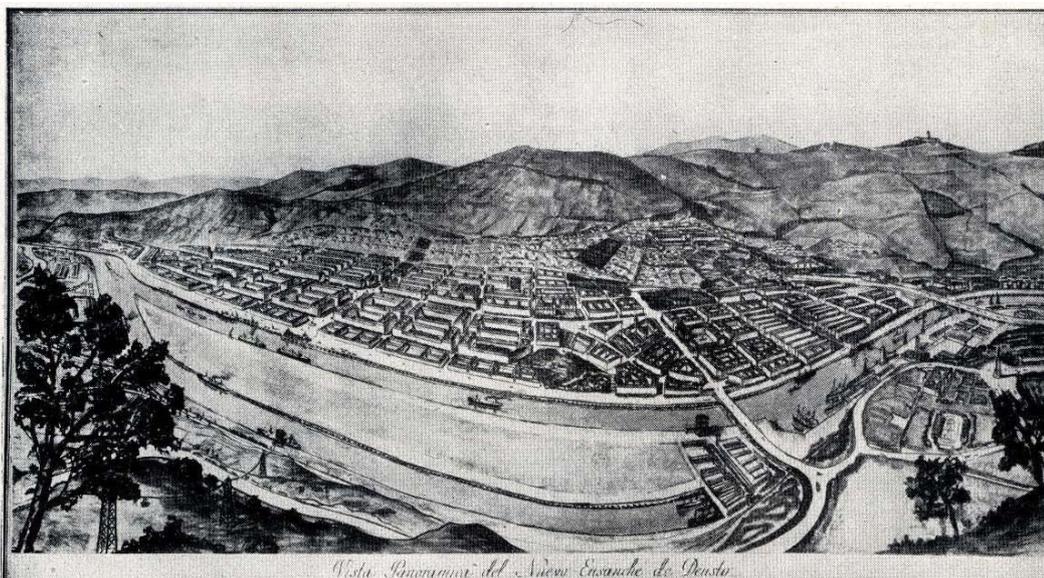
Era sabido que el Puerto suponía un enriquecimiento del territorio común al Nervión y el crecimiento de la Metrópoli entorno a la actividad portuaria desde el puerto interior de Bilbao hasta El Abra.

La capital bilbaína necesitaba expandirse y cuanto más actividad económica entorno al Puerto, más recaudación podía haber para posteriormente favorecer el desarrollo urbanístico. Tal y como Zuazagoitia planteó, el Gran

Bilbao debía basarse en dos realidades una geográfica en torno a la Ría y otra la económica cuyo eje era la actividad portuaria.⁵⁸

Pero a pesar del apoyo del Estado Central para el desarrollo de la Comarca de Bilbao, el crédito no acababa de gestionarse ya que existían reticencias políticas de personajes con tanto peso político como el Ministro Peña Boeuf.

Incluso el régimen financiero del Gran Bilbao había quedado exiguo ya que tenía unos gastos ordinarios que los cubrían todos los Ayuntamientos de la Comarca y unos gastos extraordinarios derivados de la ejecución del Plan que se autofinanciaban con las obras ejecutadas, subvenciones, créditos y con la enajenación o aprovechamiento de los solares resultantes de la ejecución del Plan; y todo ello resultaba escaso para la ejecución del Plan.



1943. Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao. Nuevo Ensanche de Deusto. Pedro Bidagor

El Anteproyecto de Ley sobre las Bases para la Ordenación Urbanística y Comarcal de Bilbao y su zona de influencia del 17 de julio de 1945 quedaba aprobado por las Cortes franquistas⁵⁹. El 11 de octubre de 1946 quedaba

⁵⁸ Zuazagoitia, J. (7 de Marzo de 1946). Problemas Urbanísticos de Bilbao y su zona de influencia. *Conferencia pronunciada en el Aula Magna del Instituto* (págs. 5-19). Madrid: Publicaciones del Instituto de Estudios de Administración Local.

⁵⁹ Zuazagoitia defendió el Plan en las Cortes. *Boletín Oficial de las Cortes españolas*, 13.07.1945, nº 111, pp. 2318-2321, en Op.Cit. (Aguirreazkuenaga & otros, Bilbao desde sus Alcaldes Volumen III (1937-1979), 2002) Pág. 269. La Ley de sobre las Bases para la Ordenación Urbanística y Comarcal de Bilbao y su zona de influencia del 17 de Julio de 1945, Boletín Oficial del Estado Nº 200 del 19 de Julio de 1945 pág. 423.

aprobado por Decreto el Plan de Ordenación Urbanística Comarcal de Bilbao y su Área de Influencia.⁶⁰

El 18 de julio de 1945 José María Fernández Ladrera había sustituido a Peña Boeuf en el Ministerio de Obras Públicas, este hecho unido al final de la 2ª Guerra Mundial propició la apertura económica y de libre comercio con Europa y América. Bilbao pasó a ser puerto estratégico en la flota internacional por su situación y la importancia de sus instalaciones.

Ladrera rechazaba la tendencia seguida por Peña Boeuf y tomaba a cargo del Ministerio los gastos de ejecución material de numerosas entidades públicas o corporaciones para poder elaborar un Plan de Acceso y Comunicaciones establecidas en el Plan Comarcal de Bilbao para desatascar el impedimento político de Boeuf para el buen desarrollo de la Comarca del Nervión.

Con todo ello, en julio de 1946 el Ministerio de Obras Públicas previó un Plan de Renovación Portuaria Nacional que se tradujo en un Proyecto de Ley, que finalmente se le fue autorizado mediante la Ley del 18 de diciembre de 1946, para la concesión de préstamos y por el que se autorizaba la emisión de 1.700 millones de pesetas para mejoras en los puertos españoles.

A la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, se le autorizaba un empréstito por valor de 225 millones de pesetas para ampliar y mejorar sus instalaciones que hasta entonces había sido imposible realizarlas por falta de crédito.⁶¹

Entre estas obras se preveía principalmente la realización del Canal de Deusto como infraestructura clave en desarrollo portuario para la creación de amplias zonas industriales y comerciales.

El Plan del Puerto de 1937 se encontraba suspendido desde entonces por falta de inversión y la emisión del préstamo de 225 millones de pesetas generaba una confianza en la Junta del Puerto que finalmente vio cumplida su expectativa de crecimiento comarcal en torno a la Ría.

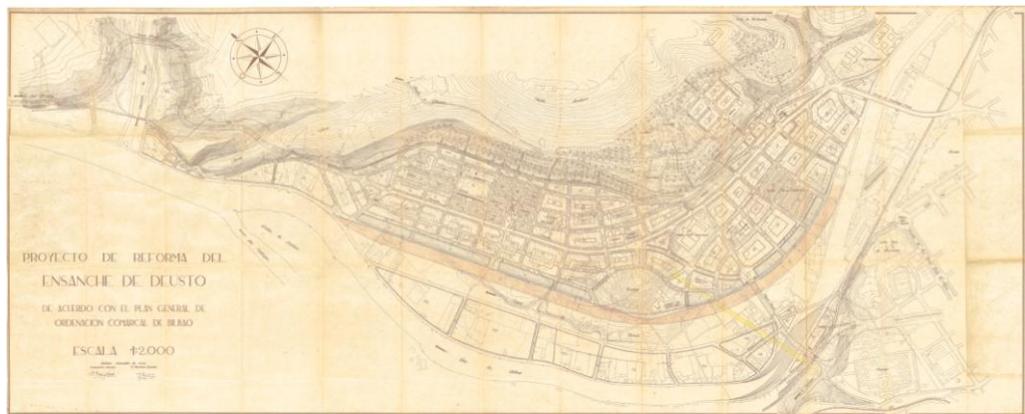
De los 225 millones de pesetas se dedicaba 56 millones de pesetas al Canal de Deusto y 72 millones de pesetas para otras obras como la dársena del río Galindo y la canalización del río Asúa. Todo ello permitió que en 1948 se reactivaran los proyectos del Puerto y se presentaran varios proyectos al Ministerio de Obras Públicas para su aprobación.

⁶⁰ Boletín Oficial del Estado Nº 315, 11 de Noviembre de 1946. Pág. 8.182. en Archivo Histórico Foral de Bizkaia. Sección Administración de Bizkaia. Régimen Municipal y Urbanismo. Exp AR 03890/001.

⁶¹ Bilbao, J. d. (1946). *Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*. Bilbao: Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes.

5.5.1. Reclamación de la J.O.P.B.

Cuando se redactó el Proyecto de Reforma de Urbanización en la Vega de Deusto, el 4 de marzo de 1946, se inició el periodo de exposición pública para alegaciones y reclamaciones al mismo. Se formularon 19 reclamaciones de particulares y empresas. Entre las reclamaciones existía una de la Junta de Obras del Puerto que se podía considerar la de mayor interés por la importancia y magnitud de la empresa que se quería iniciar con la apertura del nuevo Canal de Deusto. Los intereses de la JOPB, del Ayuntamiento de Bilbao y del Gran Bilbao debían coordinarse al unísono para un desenlace satisfactorio de la urbanización de Deusto así que la JOPB no podía dejar de alegar las discrepancias que en principio surgían y que diferían del proyecto presentado por la Junta y aprobado por el Ministerio de Obras Públicas⁶².



1946, Proyecto de Reforma del Ensanche de Deusto

La discrepancia de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao se refería sobre todo al proyecto del nuevo Canal de Deusto que había sido ya aprobado y que el Proyecto de Reforma de Urbanización de Deusto había variado de su concepción original. El proyecto original de la JOPB establecía una sección del Canal con 50 metros de ancho desde la línea de atraque para vías y tinglados, a continuación se establecía 20 metros de ancho para calles de acceso a muelles y circulación portuaria y tráfico, 40 metros de ancho más dedicados a almacenes y finalmente otra calle de 15 metros sobre la que se podían edificar viviendas.

El nuevo proyecto de Deusto variaba esta sección de la zona destinada al Puerto y reducía sus dimensiones situando las viviendas a 50 metros de la línea de atraque de forma que estas tenían servidumbre de paso y luces sobre los propios muelles. El Puerto de Bilbao veía mermada sus posibilidades de crecimiento y expansión por la sustancial reducción que se había producido. El crecimiento del Puerto se había vinculado siempre al crecimiento de Bilbao por eso las directrices necesarias para la expansión del mismo se debían respetar

⁶² El Proyecto del Canal fue sometido a aprobación por R.O del Ministerio de Obras Públicas el 9 de Julio de 1928 y el proyecto definitivo fue aprobado por R.O. el 10 de octubre de 1929.

por considerarse de interés común y por la incompatibilidad de las actividades portuarias con otro tipo de actividades de carácter residencial.

La segunda reclamación se trataba de la modificación sufrida en el Puente de Olaveaga tanto en trazado como en estructura del puente mismo. El puente que se había previsto era móvil de tres tableros por donde iba a circular a parte del tráfico general y pesado, también el F.C. de Vía ancha hacia la Margen Derecha, el Proyecto de Reforma de Urbanización de Deusto se había convertido en un puente fijo de un único tablero. La JOPB reivindicaba la importancia de la línea de F.C. de vía ancha que no solamente iba a comunicar ambas orillas con la vía ancha sino que iba a proporcionar a las dotaciones portuarias de una línea directa de ferrocarril para sus mercancías.

Como la gestión del suelo para la expropiación de terrenos para la construcción del Canal estaba vigente desde hacía tiempo parecía razonable no modificar en exceso ningún proyecto ya aprobado y que resultaba de estratégica importancia para el Puerto y en consecuencia para Bilbao.

El Ayuntamiento al estudiar ambas reclamaciones de la JOPB optó por acceder a la primera reclamación sobre la sección de terreno destinado al Puerto, ya que consideró de vital importancia una favorable expansión del Puerto y no quiso ser el responsable de una precariedad en sus instalaciones que fueran en detrimento de los beneficios de la Villa de Bilbao.

En cuanto a la segunda alegación, sobre el Puente de Olaveaga, no se pudo dar satisfacción a la JOPB. Existían razones no solamente de índole económicas ya que la estructura de puente móvil de tres tableros resultaba excesivamente gravosa sino que además la decisión de disponer de vía ancha desde Olaveaga había quedado obsoleta por la idea de una nueva vía ancha de F.C. desde la nueva área residencial que se estaba gestando en Asúa.

La situación del Puente de Olaveaga correspondía a un lógico trazado urbano donde la urbanización en ambas partes de la Ría debía generar las directrices del trazado del puente y no viceversa, donde un trazado más o menos arbitrario fuera el generador de la trama urbana residencial de una zona en expansión. Por otro lado, el trazado perpendicular o normal al nuevo Canal hacía que el Puente de Olaveaga fuera de longitud menor con lo cual se reducían costes y facilitaba su construcción. Por lo tanto la segunda alegación se dio por rechazada.

El 5 de abril de 1947 se aprobó el Proyecto de Ensanche de Deusto por la Comisión Central de Sanidad Local de Madrid aunque con ciertas recomendaciones con respecto a la urbanización en contacto con el Puerto. El Ministerio de Fomento desde Madrid exigió que hubiera un estudio detallado de la urbanización de Deusto para lo cual debía haber un contacto entre la J.O.P.B. y del Excmo. Ayuntamiento de Bilbao. Existían escasas relaciones entre la Junta de Obras del Puerto de Bilbao y la Dirección de Arquitectura del Ayuntamiento de Bilbao en cuanto a proyectos en común que tenían ambas Corporaciones. No existía falta de voluntad pero la realidad es que por faltaba una comunicación entre ambas. Por ello, el 21 de marzo de 1953, se creó una

Comisión formada por miembros de la J.O.P.B. y del Excmo. Ayuntamiento de Bilbao para una colaboración mutua sobre proyectos y terrenos en común a ambas Corporaciones. La Comisión unificaba intereses y fomentaba la colaboración y el intercambio entre ambas.

Los Planos de 1940-1948

Las Memorias Anuales de la Junta del Puerto de Bilbao suponían una recopilación exhaustiva de todas las obras a llevar a cabo en el Puerto de Bilbao. En este sentido, el proyecto del Canal de Deusto fue seguido año tras año desde sus primeros intentos en la Memoria Anual de 1919 hasta la Memoria Anual de 1969.

Cuando hablamos de los planos del Canal de Deusto, no solamente se hacemos referencia a la representación gráfica de los proyectos existentes sino aquella que se resumía como actuación realizada a lo largo de todo un año y que aparecía en las Memorias Anuales de la Junta.

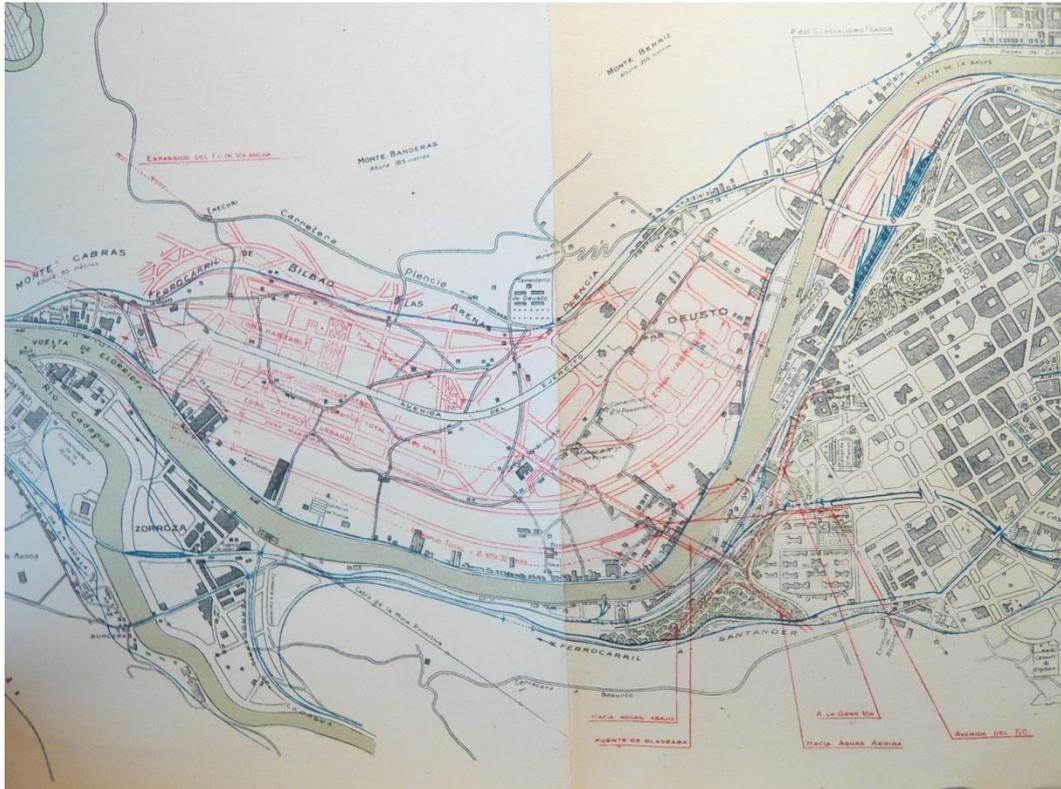
Desde la aprobación el 22 de abril de 1936 del "*Proyecto de Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto*" redactado en 1935, los planos de la Memoria Anual de 1936-1940 habían evolucionado considerablemente en su definición y suponían una primera propuesta consolidada de la urbanización de la Vega de Deusto junto con el Canal de Deusto.

En el plano escala 1/10.000 denominado "*Plan General del Abra y Ría de Bilbao. Con indicaciones de proyectos del Canal de Deusto, Puerto Pesquero de Santurce, Habilitaciones de las dársenas de Sestao, Rías de Asúa y Galindo y Vega de San Mames*" del 25 de enero de 1941 firmado por el Ingeniero Director del Puerto Gregorio Sanz Gallego⁶³, el Canal de Deusto articulaba junto con la Avenida del Ejército, que se encontraba ya realizada, toda la urbanización de Deusto.

La urbanización de Torre Madariaga de Ricardo Bastida y Emiliano Amann (1942-1950) no reflejaban los 8 bloques paralelos con espacios verdes entre ellos para el acceso a los edificios que acabaron siendo.

El Barrio de San Ignacio (1944-1945) que era una iniciativa municipal y con el apoyo de la Obra Sindical del Hogar, se planteaba similar al proyectado urbanísticamente hablando pero sustancialmente disparejo en cuanto a la inserción en la topografía de Deusto ya que la Avenida de Ejercito que se encontraba ya realizada atravesaba sin criterio el Barrio rompiendo su geometría simétrica de tipología edificatoria.

⁶³ *Ibídem* (Bilbao, Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos, 1936-1940) Plano final.



Plan General de El Abra y Ría de Bilbao. Con indicaciones de proyectos del Canal de Deusto, puerto pesquero de Santurce, habilitaciones de las dársenas de Sestao, Rías de Asúa y Galindo y Vega de San Mames. Memoria Anuales de 1941-1942, 1943, 1944 y 1945.

En las Memorias Anuales sucesivas de 1941-1942, 1943, 1944 y 1945, se recogía el mismo plano que en la Memoria Anual 1936-1940 "Plan General del Abra y Ría de Bilbao. Con indicaciones de proyectos del Canal de Deusto, Puerto Pesquero de Santurce, Habilitaciones de las dársenas de Sestao, Rías de Asúa y Galindo y Vega de San Mames" y que resumía como se ha dicho anteriormente todas las directrices marcadas por el "Proyecto de Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto" redactado en 1935. No existía ninguna variación porque realmente se estaba a la espera de la aprobación definitiva por parte de la Superioridad del "Proyecto Modificado de Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto" del 3 de febrero de 1941, que solamente adaptaba los precios del proyecto original actualizándolos a los precios de postguerra.⁶⁴

En la Memoria Anual de 1946 no existía ningún tipo de representación gráfica de Deusto ya que seguía sin haber modificaciones de trazado, a la espera de la aprobación de Madrid. Pero en la Memoria se daba cuenta del préstamo recibido mediante la Ley del 18 de diciembre de 1946 que facilitaba la celeridad de la resolución del trámite administrativo para el comienzo del

⁶⁴ En la prensa de octubre de 1942, se valoraba el proyecto hasta en 48 millones de pesetas y el valor de las expropiaciones en 16 millones de pesetas. *Nuevo Canal en la Ría bilbaína*. Varios artículos de revistas y recortes de prensa 1941/1942. AHFB Sección Institucional, Sign CIM 0030/025

Canal de Deusto. En dicha Memoria Anual, por primera vez, existía una referencia a la reciente creación de la Corporación del Gran Bilbao formada para gestionar el Plan Comarcal y la complacencia de ésta frente al proyecto del Canal de Deusto que se incorporaba al Plan Comarcal de Bilbao. "Este proyecto ha sido bien acogido por el Gran Bilbao que pondera la importancia de su proximidad al actual núcleo habitado y su influencia decisiva en el Ensanche de Deusto, ya iniciado, con lo que seguramente recibirá nuevo impulso"⁶⁵.

El Ingeniero Director de la Junta de Obras del Puerto, Gregorio Sanz Gallego, falleció en noviembre de 1946 y fue sustituido por el Ingeniero Eulogio Isasi que se le podía considerar como el artífice material del estudio del Canal de Deusto. Isasi ingresó en 1919 como Ingeniero Auxiliar en la Junta de Obras del Puerto, ascendió a Ingeniero subdirector el 2 de marzo de 1945 y a Ingeniero Director a la muerte de Sanz Gallego.

Isasi falleció el 15 de septiembre de 1947 después de haber dedicado toda su vida profesional a dos proyectos fundamentales para el Puerto, el puerto pesquero de Santurce y el Canal de Deusto. No pudo ver ni siquiera iniciada la obra que tanto entusiasmo profesional le llevó y a la que tan diligentemente consagró su esfuerzo personal.⁶⁶

Tras el fallecimiento de Eulogio Isasi y con la incorporación de Antonio Aguirre como Ingeniero Director y gracias al empréstito que disponía el Puerto, comenzaba una nueva etapa en la que el final de todo el proceso administrativo de aprobación del proyecto del Canal de Deusto estaba a punto de finalizar. La Memoria Anual de 1947 daba cuenta de esta nueva etapa publicando un plano muy significativo. Suponía un plano de etapas que definía pormenorizadamente las sucesivas fases a afrontar en la ejecución del Canal. Estaba firmado por Antonio Aguirre como Ingeniero Director y databa del 13 de junio de 1948.

La apertura del Canal se planteaba en una primera fase, denominada como 1ª etapa donde se ejecutaban las obras de la parte central del Canal y su apertura hacia la Curva de Elorrieta y con el proyecto pendiente de aprobación. La segunda fase de las obras se denominaba 2ª etapa y siguientes donde se completaba la apertura del Canal y se ejecutaban muelles y sobre todo se realizaba el Puente de Olaveaga y se cegaba el cauce original para convertir la Ría en una dársena. Esta segunda fase todavía se encontraba en estudio y anteproyecto.⁶⁷

⁶⁵ Op.Cit (Bilbao, Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos, 1946)

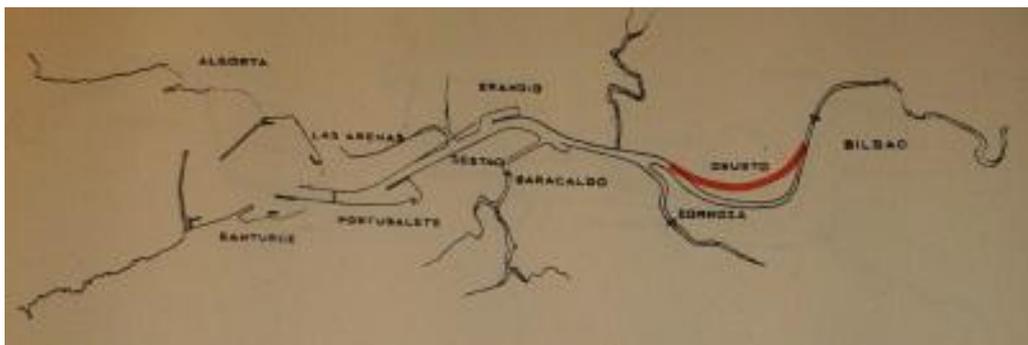
⁶⁶ Bilbao, J. d. (1947). *Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*. Bilbao: Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes. Pág 1

⁶⁷ *Ibidem* (Bilbao J. d., 1947). Plano final.



Plano de etapas de la obra del Canal. Memoria Anual 1947

Por otro lado, la Ley para la Ordenación Urbanística y Comarcal de Bilbao y su zona de influencia, del 1 de marzo de 1946, establecía la articulación del Plan Comarcal de Bilbao y su Área de Influencia, mediante Planes Parciales. El Proyecto de Reforma de Urbanización de la Vega de Deusto, redactado por la Dirección de Arquitectura del Ayuntamiento de Bilbao, se había redactado el 4 de marzo de 1946 y el 13 de diciembre de 1946 se aprobó por la Comisión de Fomento.

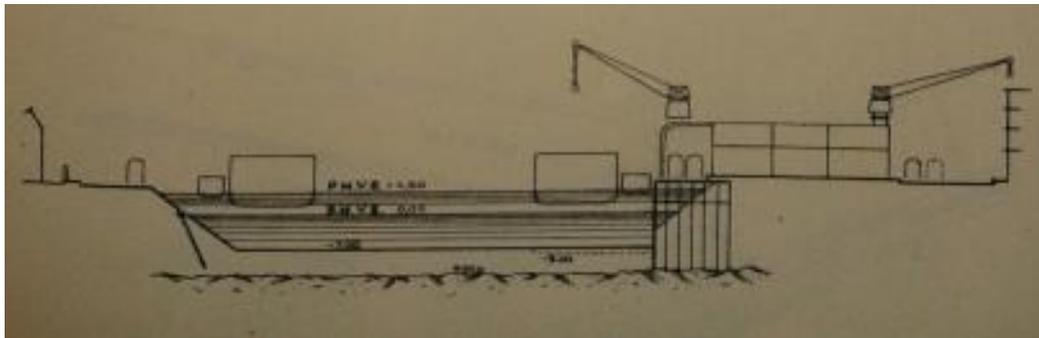


Canal de Desviación de la Ría por la Vega de Deusto. Memoria Anual 1948

El Plan Comarcal no solamente había adoptado el Canal de Deusto como bueno sino que el Proyecto de Reforma de la Vega de Deusto había hecho suyo el Canal de Deusto convirtiéndose de ahora en adelante en una infraestructura urbana de Bilbao. La aceptación del Canal de Deusto por parte del Plan Parcial de Deusto hacía que la urbanización que estaba a punto de desarrollarse iba a tomar un nuevo rumbo, asentándose unas bases claras y

precisas de cómo iba a resultar la expansión de Bilbao en Deusto. El Canal no solamente establecía unas directrices de orientación de cuadrícula urbana sino que zonificaba el Ensanche de Deusto convirtiendo Zorrozaurre en península industrial urbana y mediante el Canal se aislaba el uso intensivo industrial del uso residencial de la ladera sur de Archanda.

El hecho de que en un planeamiento pormenorizado municipal apareciera el Canal de Deusto aportaba a la ejecución del mismo una credibilidad que hasta el momento no se le había otorgado. Resultaba una fuerte apuesta de futuro de la Villa orientándose y fomentando su crecimiento hacia su área de influencia o mejor dicho hacia su área metropolitana. Bilbao dejaba así de ser únicamente la Villa de sus límites jurisdiccionales para convertirse en algo más, para convertirse en Metrópolis.



Sección tipo del Canal de Desviación de la Ría por la Vega de Deusto. Memoria Anual 1948

En diciembre de 1946 se redactaron los planos del *"Proyecto de Reforma del Ensanche de Deusto, de acuerdo con el Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao"* a escala 1: 2000 y redactados por el Arquitecto Director Manuel Muñoz Monasterio y el Arquitecto Ayudante Germán Aguirre. En dicho plano no solamente se incorporaba el Canal de Deusto definido tal y como se había proyectado por la J.O.P.B., sino que la urbanización de todo el crecimiento residencial se ajustaba fielmente a la realidad que finalmente acabó siendo. El grupo residencial de Torre Madariaga se definía tal y como acabó se construyó. También, el Barrio de San Ignacio se organizaba con el detalle que establecía su real urbanización, al igual que el parque de Sarrico. Archanda se ordenaba como una Ciudad Jardín a lo largo de su ladera Sur que finalmente acabó sin ser ejecutada y la unión con Olaveaga por medio del Puente de Deusto y su conexión con la urbanización de Deusto en la Margen Derecha estaba perfectamente implantada en la topografía aunque tampoco se llevó a cabo.

El Plan se había definido perfectamente en torno al Canal de Deusto que resultaba implantado a la perfección con la orografía del lugar. Se generaba Zorrozaurre como terreno exento en la Ría lo que favorecía usos que fueran a la vez necesarios como molestos. El carácter fabril de Zorrozaurre no fue más que el resultado de un aprovechamiento residual de un terreno baldío y muy

cercano a la ciudad. Por otro lado, había que favorecer la relación simbiótica entre la actividad económica del Puerto y la actividad residencial de la Villa de Bilbao, ofreciendo los terrenos que en un principio más necesitaba el Puerto, cerca de la Ría, para su expansión. Zorrozaurre fue el precio que Bilbao tuvo que pagar para que el Puerto se desarrollara y fomentara una actividad económica necesaria para el crecimiento de la ciudad.

La definición pormenorizada del plano hacía pensar que ya no había vuelta atrás para Deusto y que lo propuesto tarde o temprano iba a ser ejecutado. Ya no cabía dar más vueltas como hasta entonces y después de veinte años de planteamientos urbanísticos en Deusto estaba llegando una realidad urbana que poco a poco se ejecutaba en la Vega de Deusto.

5.6. La construcción del Canal de Deusto

La ejecución del proyecto del Canal era necesaria para evitar que el progreso del Puerto siguiera detenido, al dar a los terrenos adquiridos su verdadero valor y poder obtener de ellos el correspondiente rendimiento. Era ineludible dar paso a una nueva situación que tan inminentemente se iba a producir y que influía en el desarrollo del Puerto y del aprovechamiento industrial y comercial del Valle bajo del Nervión y sus afluentes.

Con el beneplácito del Gran Bilbao y del Ayuntamiento de Bilbao se daba luz verde al Canal de Deusto. Gracias al crédito autorizado por la Ley del 18 de diciembre de 1946, la Junta disponía de los medios económicos necesarios para afrontar dicho proyecto.

Cualquier nuevo retraso en el comienzo de las obras, llevaría consigo graves consecuencias para el desarrollo del futuro Puerto. Había que evitar posibles entorpecimientos como consecuencia del estado en el que se encontraban algunos expedientes de expropiación. Por todo ello, con fecha 24 de mayo de 1948 se aprobó la solicitud de declaración de urgencia a los efectos de aplicación de la Ley de Expropiación Forzosa de 7 de octubre de 1939, reconociéndose por este hecho y de forma explícita la necesidad de iniciar las obras con rapidez.

5.6.1. *“Proyecto Parcial Nº 1 de Explanación y Muelles para el Canal de Deusto”*⁶⁸

Según el proyecto de 1936, se desarrolló en el 18 de diciembre de 1948 por el Ingeniero auxiliar de la Junta Pablo Otaola y de La Maza y firmado por el Ingeniero Director Antonio Aguirre, una primera etapa que como el mismo nombre del proyecto definía era de explanación y muelles para el Canal de

⁶⁸ *Proyecto Parcial Nº 1 de Explanación y Muelles para el Canal de Deusto*. Bilbao: Junta de Obras del Puerto de Bilbao. Exp Nº 209, Original Nº 3. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. 18 de Diciembre de 1948. Ingeniero Director Gregorio Sanz Gallego

Deusto. Se estableció así esta primera etapa para que se pudieran desarrollar las obras dentro de un plan armónico.⁶⁹



Proyecto Parcial Nº 1 de Explanación y Muelles para el Canal de Deusto .Plano General. 1948

El alcance de este proyecto estaba más limitado que en el proyecto de 1936 y el motivo de esa reducción se encontraba en la conveniencia de afectar directamente al menor número de viviendas, en atención a la escasez de estas en la Comarca y por cuya razón se crearía un problema grave si se desalojaban todas las viviendas comprendidas dentro de la zona del Canal.

Esta exigencia de tipo social fue la que marcó principalmente los límites de la obra sin consideraciones de tipo técnico ni constructivo, en lo que se refiere al Canal propiamente dicho.

Por otra parte, la necesidad de desviar el colector municipal de saneamiento, obligaba a realizar la explanación a lo largo de los muelles.

⁶⁹ Se daba cuenta de la redacción del *Proyecto Parcial Nº 1 de Explanación y Muelles para el Canal de Deusto*, en la Memoria Anual de 1947. Bilbao, J. d. (1947). *Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*. Bilbao: Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes.



Proyecto Parcial Nº 1 de Explanación y Muelles para el Canal de Deusto. Ubicación de la obra. 1948

Todo lo que en un principio estaba previsto en una primera etapa relativa a las vías y a pavimentos, desapareció inicialmente porque no tenía sentido preverlo hasta que no estuviera resuelto el acceso de la vía ancha a la Margen Derecha del Nervión y eso era un asunto que no estaba del todo claro desde la Corporación bilbaína por su apuesta de traer la vía ancha desde el Valle de Asúa.

Por todo ello, el proyecto se reducía y se limitaba a preparar la explanación de una parte de lo que se designaba como Trozo 2º del Canal, a construir los muelles y revestimientos de taludes en esa zona, a colocar las tuberías de saneamiento de muelles y a ejecutar la desviación del Colector Municipal de Saneamiento.

Las obras consistían básicamente en el revestimiento de los taludes de la Margen Derecha con pilotes y tablestacas de madera de haya con un revestimiento de escoria de Altos Hornos de Vizcaya con objeto de evitar socavaciones. En la zona de depósito de mercancías, se contemplaban los rellenos y fábricas suficientes para dejar el piso en buenas condiciones como base del carril Phoenix tipo puerto previsto al igual que los accesorios de bolardos y saneamiento. El nuevo colector poseía una dificultad añadida y era que la nueva traza se desarrollaba por terrenos que todavía no estaban expropiados por lo cual no era posible realizar estas obras en el momento deseado, sin embargo, figuraba en el proyecto para tenerlo en cuenta ya que

no se podía demorar más la obra y mucho menos debido a un colector y unas expropiaciones.

En cuanto al plazo de ejecución, se previó un ritmo de ejecución mucho más lento que el que se supuso al proyectar la construcción del Canal. La dilación del plazo fue debida principalmente a que la dificultad para la adquisición de algunos medios auxiliares, poco corrientes pero que eran de gran utilidad en la obra, limitaban la capacidad de extracción de material de 3.000 m³ por jornada hasta 1.500 m³ por jornada. Todo ello, retrasaba sustancialmente la excavación. El volumen de material suelto de tierra más roca era del orden de 1.500.000 m³, con lo cual se precisaban de 1.000 días o sea 4 años de excavaciones. También, para la preparación de acopios de medios auxiliares e instalaciones previas se necesitaban 8 meses en vez de los 6 previstos inicialmente. Los muros y demás obras accesorias podían hacerse casi simultáneamente con las excavaciones, es decir con 4 años era suficiente. De esta forma, se requería para la terminación de la obra 5 años y estimándose una prórroga del 20% por imprevistos se llegaba hasta los 6 años como plazo máximo fijado en este parcial N° 1.

El presupuesto había variado sustancialmente y no solamente por la actualización de precios con el último proyecto modificado que databa del 3 de febrero de 1941, sino que también el proyecto había sufrido pequeñas modificaciones aunque solamente en su ámbito de ejecución, es decir se iba a realizar un proyecto menos ambicioso, sin vías ni pavimentos, lo cual suponía un proyecto más contenido y ajustado a las verdaderas necesidades del momento.

El presupuesto del proyecto del 3 de febrero de 1941 incluía:

- Por concepto de obras por contrata, un importe de 32.554.611,28 pesetas.
- Por concepto de obras por administración 1.455.724,80 pesetas. –
- Todo ello suponía un importe total de la obra de 34.010.336,08 pesetas.

El presupuesto del proyecto parcial N° 1 del 18 de diciembre de 1948, incluía:

- Por concepto de obras por contrata, un importe de 56.624.884, 21 pesetas.

PRESUPUESTO GENERAL del Proyecto Parcial N° 1 del 18 de diciembre de 1948

I-Presupuesto de Ejecución Material

A- Obras del canal

1- Excavaciones	39.318.128,03 pts
2- Agotamientos	1.190.000,00 pts
3- Obras de la Margen Izquierda	2.411.154,42 pts
4- Obras de la Margen Derecha	3.713.081,13 pts
TOTAL A	46.632.363,58 pts

B- Desviación del colector municipal de saneamiento	
TOTAL B	1.764.973, 35 pts
TOTAL Presupuesto de Ejecución Material	48.397.336,93 pts
II- Presupuesto de Ejecución por contrata	
A- Obras del Canal	
TOTAL contrata A	54.559.865,39 pts
B- Desviación del colector municipal de saneamiento	
TOTAL contrata B	2.065.018,82 pts
TOTAL Presupuesto de contrata	56.624.884,21 pts

El importe total de la obra había aumentado un 67% más del total previsto en 1941.

El Proyecto presentaba un anejo de planos en escala 1:2.000 de planos del parcelario de Deusto en el que se indicaban todas las propiedades pendientes de expropiación. No solamente constituía un plano informativo sino que resultaba un verdadero plano de replanteo ya que pormenorizadamente se definía el trazado del Canal.

La ubicación de la obra se definía en otro plano a escala 1:20.000. La base de este plano era la propuesta ya realizada en las Memorias Anuales sucesivas de 1941-1942, 1943, 1944 y 1945, y que recogía el mismo plano que en la Memoria Anual 1936-1940 "*Plan General del Abra y Ría de Bilbao. Con indicaciones de proyectos del Canal de Deusto, Puerto Pesquero de Santurce, Habilitaciones de las dársenas de Sestao, Rías de Asúa y Galindo y Vega de San Mames*".⁷⁰ La ubicación de la obra se determinó concretamente frente al Colegio de Sordomudos y junto al proyectado Puente de Olaveaga por todas las razones expuestas anteriormente de facilidad de ejecución material y sobre todo la exigencia de tipo social de afectar directamente al menor número de viviendas.

Todo ello, supuso una propuesta real y viable al enquistamiento del proyecto de apertura del Canal de Deusto. La posibilidad de iniciar la obra rápidamente aceleró la redacción y la tramitación administrativa en Madrid. Finalmente el "*Proyecto Parcial Nº 1 de Explanación y Muelles para el Canal de Deusto*" se aprobó por Orden Ministerial el 18 de mayo de 1949.

⁷⁰ En el *Proyecto Parcial Nº 1 de Explanación y Muelles para el Canal de Deusto*, se utilizó el plano de "*Plan General del Abra y Ría de Bilbao. Con indicaciones de proyectos del Canal de Deusto, Puerto Pesquero de Santurce, Habilitaciones de las dársenas de Sestao, Rías de Asúa y Galindo y Vega de San Mames*" de la Memoria Anual de 1943 que databa del 5 de Enero de 1944 y firmado por Ingeniero Director Gregorio Sanz Gallego. El Plano del Proyecto Parcial Nº 1 señalando la zona de la obra, estaba firmado por encima por el Ingeniero Director en 1948, Antonio Aguirre .

Comienza la Obra del Parcial N° 1

Gracias al empréstito autorizado, se comenzó un vasto plan de transformación del Puerto. Entre los años 1948 y 1950 se consiguió redactar hasta 45 proyectos con un presupuesto total de 150 millones de pesetas. Todo ello favoreció para que el progresivo movimiento comercial del Puerto, iniciado en 1945 llegara en 1950 a su record de 3.244.169,066 toneladas de mercancías movilizadas en 1950.



Maquinaria para excavación en tierra



Maquinaria para excavación en roca



Alimentando el cargadero de la cinta transportadora

A pesar de todas las dificultades para la ejecución del Canal de Deusto, parecía que eran momentos de esplendor y crecimiento para el Puerto y ello benefició el fomento de una infraestructura tan necesaria para el futuro desarrollo del Puerto como el Canal. Después de dos décadas de espera, había llegado el momento del inicio de las obras.



Cinta transportadora



La cinta transportadora sobre la carretera de Bilbao a Las Arenas



Gánguil para el vertido al mar de los productos de excavación.

Después de realizada la subasta de las obras, éstas fueron adjudicadas a la Sociedad Constructora de Aeropuertos y Pistas Sociedad Anónima (CAPSA) y por la cantidad de 47.448.431,62 pesetas, que resultó ser la oferta más económica, ya que representaba una baja de 9.176.452,59 pesetas de ahorro

para el Estado respecto al presupuesto propuesto de contrata de 56.624.884,21 pesetas.⁷¹ En los primeros meses de 1950 llegó parte de la maquinaria y en marzo de 1950 comenzaron los trabajos preparatorios.⁷² Como director de las obras se nombró al Ingeniero Director Antonio Aguirre.

El inicio de una obra de tal envergadura no podía dejar impasible a las autoridades estatales y portuarias ya que suponía además un acicate propagandístico muy frecuente en la época. Así pues, se anticipó una promoción previa al inicio de las obras que consistía en la inauguración oficial de las Obras del Canal de Deusto por medio de un acto presidido por el Ministro de Obras Públicas, José María Fernández Ladreda y el Director General de Puertos, Luis Martín de Vidales y bendecidas por el Arcipreste de la Diócesis, Domingo Abona, con la asistencia de la representación de las fuerzas vivas vizcaínas como el Gobernador Civil en funciones, Luís Felipe Gómez y Fernández de Mariaca, el Presidente de la Diputación, Javier de Ybarra, el Alcalde de Bilbao, Joaquín Zuazagotia, el delegado de Hacienda, Jefe Superior de la Policía y otras autoridades y representaciones como las de la Junta de Obras del Puerto como el presidente del Puerto Alfonso Churruga.



La bendición de la obra



El Ministro de Obras Públicas José María Fernández Ladreda, en la inauguración

⁷¹ B.O. del E. Nº362 del 28 de Diciembre de 1949, página 3460.

⁷² Bilbao, J. d. (1949-1950). *Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*. Bilbao: Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes. Pág. 62



Las autoridades presenciando la puesta en marcha de la maquinaria.

La difusión de la noticia fue amplia y no solamente los periódicos locales dieron fe de la inauguración de las obras sino que incluso el NODO de la época realizó un reportaje que difundía la inauguración y el inicio de las obras a todos los españoles.⁷³

En el acto de inauguración de las obras del Canal de Deusto hubo un discurso del Presidente de la Junta de Obras del Puerto Alfonso Churruga agradeciendo el esfuerzo nacional para fomentar la gran empresa cuyas obras comenzaban. *"Hoy inauguramos el corte de Deusto, obra de la mayor trascendencia que, al mismo tiempo que ha de facilitar grandemente la navegabilidad de la Ría en su mitad superior, ha de procurarnos una zona de dos kilómetros y medio de atraque; de almacenaje y de facilidades para nuestras comunicaciones ferroviarias.*

*Y tan vital la estimamos para nuestras necesidades, que hemos tenido el mayor interés en que el propio señor Ministro fuese quien inaugurase esta gran obra de nuestra Ría bilbaína, por considerarla, además, como símbolo de todo lo que tenemos proyectado y como inauguración de una nueva era."*⁷⁴

Por otro lado, el discurso del Ministro de Obras Públicas Fernandez Ladreda, comenzó elogiando la figura del ingeniero Eulogio de Isasi que fue el artífice material del proyecto del Canal de Deusto. Después del paso de varios años,

⁷³ *Noticiero y Documentales (NO-DO Nº 399A) (28 de Agosto de 1950). [Película].* La película de la inauguración se encuentra sin sonido por estar deteriorado. En las imágenes se ve al Ministro de Obras Públicas José María Fernandez Ladreda y el Director General de Puertos Luis Martín de Vidales y all Arcipreste de la Diócesis Domingo Abona bendiciendo el acto. Los asistentes al acto hicieron un recorrido por el inicio de las obras viendo de cerca la maquinaria a emplear para el vaciado del Canal y el traslado por medio de buques cargaderos del material extraído. La expectación era máxima por un lado por el inicio de las obras y por otro lado por la llegada desde Madrid de la comitiva gubernamental.

Noticieros y Documentales (NO-DO Nº 622A) (6 de Diciembre de 1954). [Película]. Esta película se conserva en buen estado de sonido y gracias a ello se puede dar cuenta del trascurso de las obras en el año 1954. Los trabajos iban por buen camino a pesar de la complicación técnica y presupuestaria. No obstante, en la película se describe y se observa la magnificencia de tal empresa.

⁷⁴ El Ministro de Obras Públicas inauguró ayer las Obras del Canal de Deusto. (12 de Agosto de 1950). *Correo*.

las obras daban comienzo esperando Fernandez Ladreda que se llevaran a cabo con la máxima rapidez para lo cual el Gobierno dispondría del máximo de facilidades para su ejecución. A raíz de la visita del Ministro de Obras Públicas a Bilbao, se informó de las numerosas familias que quedaban sin vivienda a cuenta de las expropiaciones del Canal, para lo cual prometió la designación de diez millones de pesetas para la construcción de nuevas viviendas. "Si seguís, bilbaínos, con este entusiasmo, tened la seguridad de que el Ministro de Obras Públicas será un bilbaíno más, y seguramente de los mejores"⁷⁵.

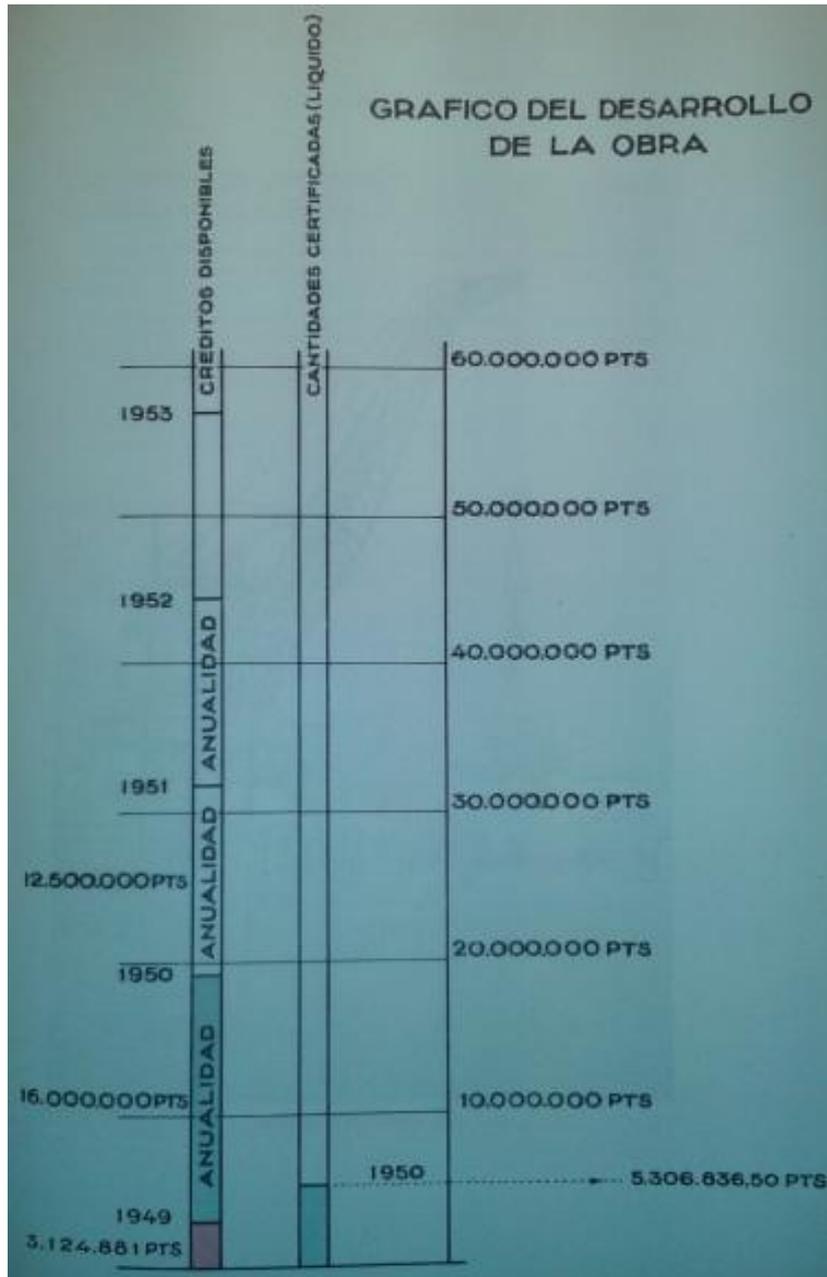


Gráfico del desarrollo de la obra. 1er Trozo .Memoria Anual 1949-1950

⁷⁵ Ibídem (El Ministro de Obras Públicas inauguró ayer las Obras del Canal de Deusto, 1950)

El comienzo de la obra trascurrió según el normal devenir de la misma y a finales de 1950 ya se abonó la primera certificación anual de 1950 que ascendió a la cantidad de 5.306.836,50 pesetas.

En este sentido, el devenir de la obra se expresó en un gráfico del desarrollo de la obra en la Memoria Anual de 1949-1950. Durante los años 1951 y 1952 el importe de las obras certificadas ascendía a 9.817.841,16 pesetas lo que correspondía a un total de 15.124.677,66 pesetas facturadas a fecha de 1952.



Visita del Conde de Vallellano como Ministro de Obras Públicas

Las obras continuaban su normal devenir a excepción de notables visitas como la del Conde de Vallellano como Ministro de Obras Públicas de 1951 a 1957, que cursó visita a la misma para hacer constancia del buen ritmo de las mismas.

Lo que según el gráfico del trascurso de la obra reflejaba era un considerable retraso en la ejecución de las obras. Al finalizar 1952 debían haber estado acabadas más del 50% de las obras, con más de 40.000.000 de pesetas facturadas y la realidad era diferente y a penas se alcanzaba el 25 % de ejecución de las mismas con las 15.124.677,66 pesetas facturadas a fecha de 1952.

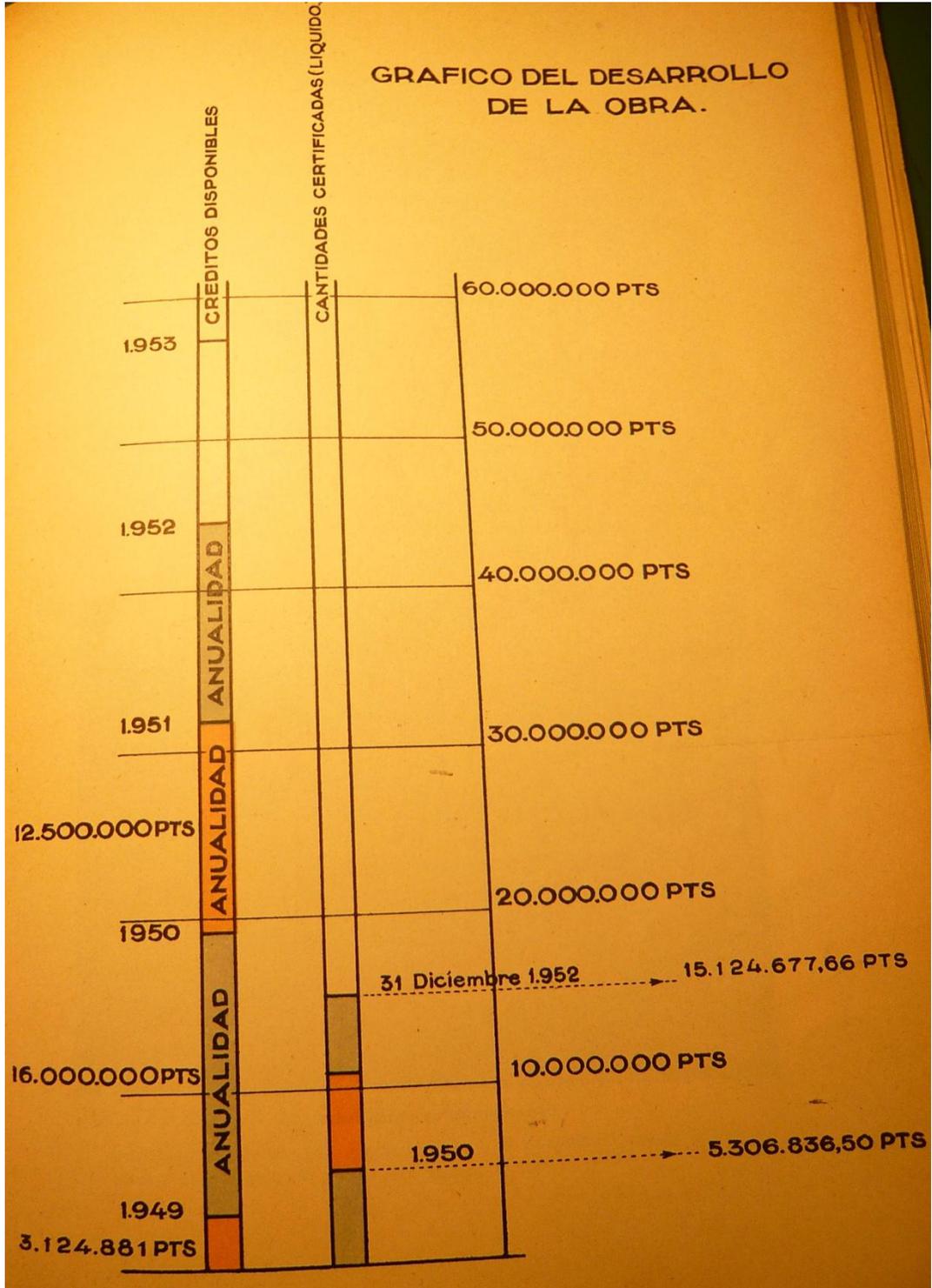


Gráfico del desarrollo de la obra. 1er Trozo. Memoria Anual 1951-1952

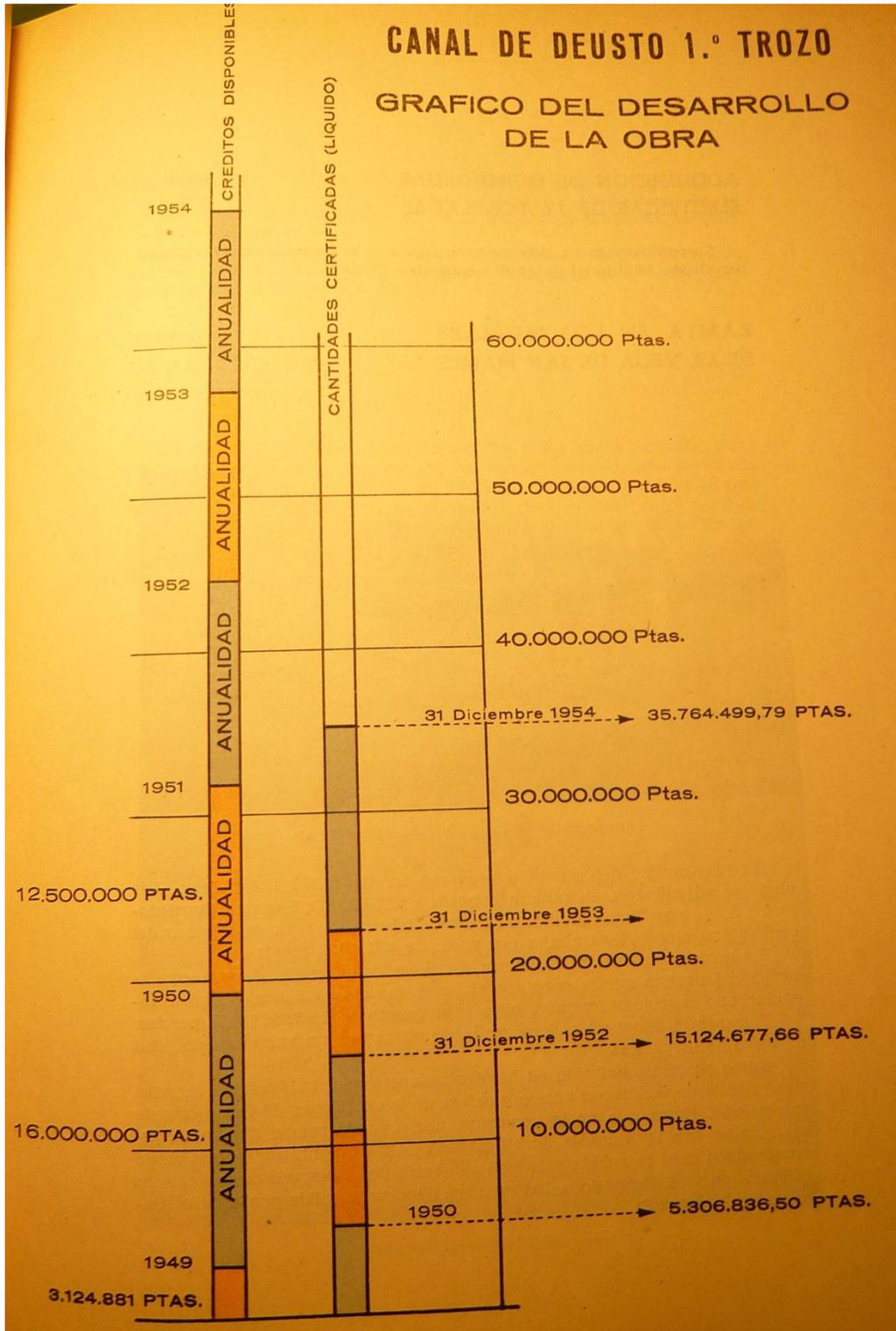


Gráfico del desarrollo de la obra. 1er Trozo. Memoria Anual 1953-1954

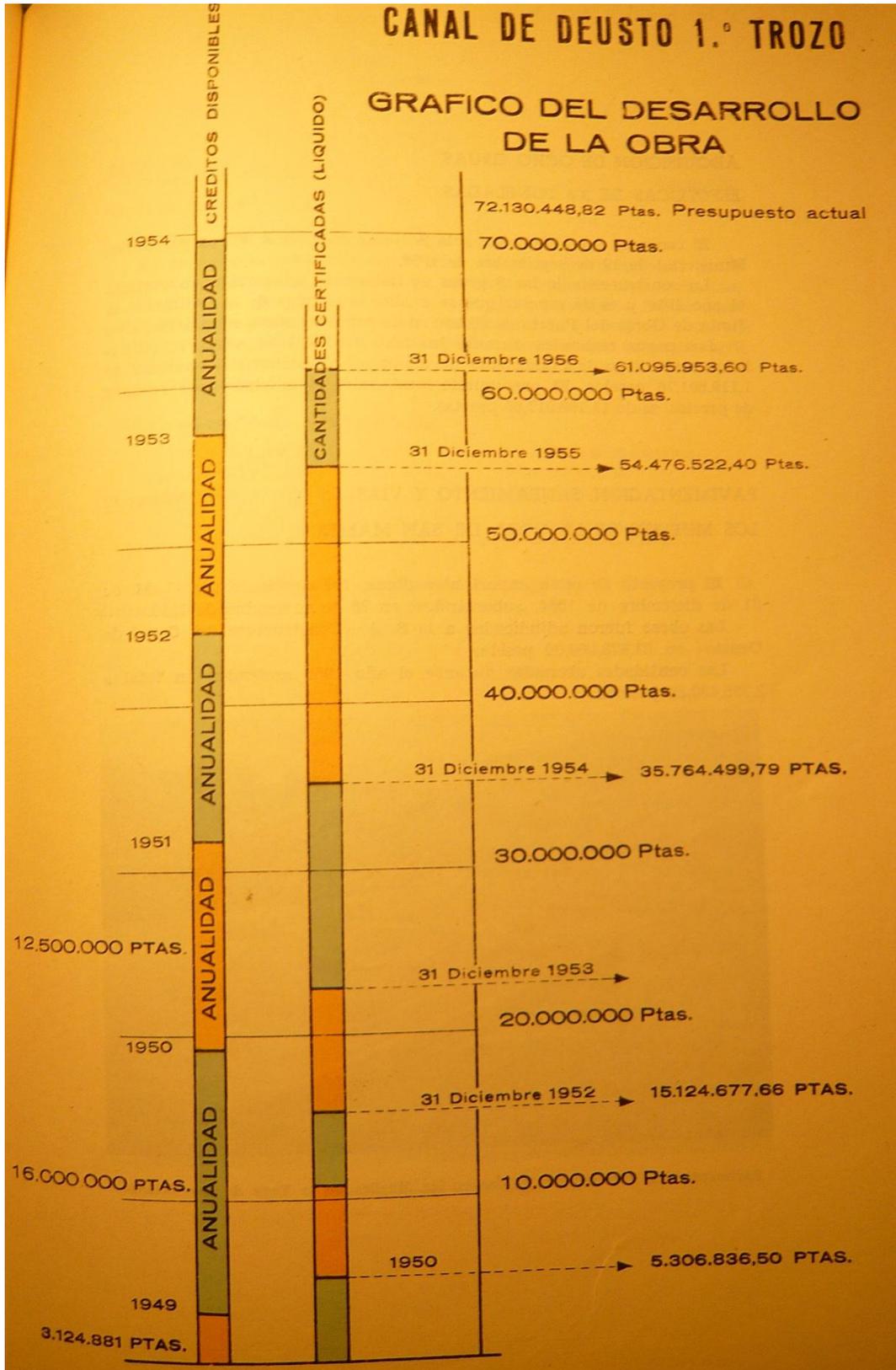


Gráfico del desarrollo de la obra. 1er Trozo. Memoria Anual 1955-1956

Durante el año 1953-1954 se realizaron trabajos del tramo 1º de la apertura de Deusto con valor de 20.853.305,81 pesetas, con lo cual el valor de lo abonado hasta entonces era de 35.977.983,47 pesetas.⁷⁶ Para el 31 de diciembre de 1954 había una disponibilidad del crédito del 100%, es decir, más de 60.000.000 de pesetas figuraban como créditos disponibles pero solamente el 60% del crédito estaba dispuesto por el retraso en la obra.

Llevaban ya 5 años de obras de la primera etapa de la misma y la dificultad técnica de la misma hacía imposible alcanzar los hitos marcados desde un principio en cuanto a tiempo se refería.

También, por aquella época, las expropiaciones seguían su curso y ya habían sido resueltas y abonadas 9.211.476,17 pesetas de los expedientes expropiatorios.

El 31 de diciembre de 1955 se había abonado ya la cantidad de 54.476.522,40 pesetas, ya que existía crédito suficiente disponible para la Junta de Puerto pero que superaba con creces la cantidad adjudicada en 1949 de 47.448.431,62 pesetas. Así que en 1956 se realizó el Proyecto Reformado Parcial Nº 1 de explanación y muelles para el Canal de Deusto⁷⁷ como reformado del proyecto inicial donde el presupuesto se aumento considerablemente desde 47.448.431,62 pesetas como importe adjudicado en 1949 hasta las 72.130.448,82 pesetas en 1956, es decir, en 7 años se había aumentado un 52,01% el presupuesto original de 1949.

Con todo, para el 31 de diciembre de 1956, la cantidad abonada ascendía a 61.095.953,60 pesetas. Todos estos imprevistos de presupuestos perjudicaron la buena marcha de la obra retrasando considerablemente la finalización de la misma.⁷⁸

En 1957 se seguía invirtiendo en la realización de la obra del Parcial Nº 1 del Canal. A lo largo de 1957 se liquidó 22.517.663,97 pesetas, con lo cual para el 31 de diciembre de 1957 se había abonado ya 84.613.617,57 pesetas en total con el Parcial Nº 1 del Canal de Deusto, es decir, se había superado en un 78,32% el presupuesto inicial de 1949.⁷⁹

⁷⁶ Bilbao, J. d. (1953-1954). *Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*. Bilbao: Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes. Pag 19

⁷⁷ El 2 de Junio de 1956 Antonio Aguirre firmó el *Proyecto Reformado Parcial Nº 1 de explanación y muelles para el Canal de Deusto*

⁷⁸ Bilbao, J. d. (1955-1956). *Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*. Bilbao: Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes. Pag 19

⁷⁹ Bilbao, J. d. (1957). *Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*. Bilbao: Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes. Pag 19



Canal de Deusto. Obra del 1er Trozo.



Canal de Deusto. Obra del 1er Trozo.

Hubo, a lo largo de décadas, gran cantidad de proyectos reformados, terminaciones del Parcial N° 1, Reformados del modificado de terminación del Parcial N°1, propuestas de liquidaciones, liquidaciones, que no hicieron más que aumentar el presupuesto de un proyecto que parecía que no tenía fin.



Obras a realizar a lo largo de la Ría. Memoria Anual 1949-1950

Así el último proyecto que se tiene constancia del Parcial Nº 1 se trata del "Proyecto Reformado del Modificado del de terminación del Parcial Nº1 de Explanación y muelles para el Canal de Deusto" que data del 11 de junio de 1970 y su autor fue el Ingeniero Rodríguez y el " Proyecto Reformado de Pavimentación, cierre, vías de grúas, líneas eléctricas y redes de agua potable correspondientes a las zonas de los parciales 1 y 2 del Canal de Deusto" con fecha 15 de abril de 1972 firmado por Rodríguez. Es decir, habían pasado 23 años desde el inicio de las obras hasta que se realizó el último proyecto del Parcial Nº 1, lo cual denotaba una autentico error en todos los aspectos, por la duración de las obras, por el derroche presupuestario difícil de justificar en multitud de ocasiones con reformados de modificados y liquidaciones varias.⁸⁰

⁸⁰ La secuencia de proyectos sobre el Parcial Nº 1 de Deusto, del Archivo del Puerto de Bilbao, es la siguiente:

- 1.- Exp Nº 209. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Proyecto Parcial Nº 1 de Explanación y Muelles para el Canal de Deusto*. Aguirre. 19 de Diciembre de 1949.
- 2.- Exp Nº 343. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Proyecto Reformado Parcial Nº 1 de explanación y Muelles para el Canal de Deusto*. Aguirre. 2 de Junio de 1956
- 3.- Exp Nº 171. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Propuesta de liquidación de las obras del Proyecto Reformado del Parcial Nº 1 de explanación y muelles para el Canal de Deusto*. Argenti. 12 de Febrero de 1963.
- 4.- Exp Nº 434. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Terminación del Parcial Nº 1 de explanación y muelles para el Canal de Deusto*. Argenti. 8 de Febrero de 1964.
- 5.- Exp Nº 461. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Proyecto Modificado del de terminación del parcial Nº 1 de explanación y muelles para el Canal de Deusto*. Argenti. 7 de Enero de 1965.



Excavaciones del Canal de Deusto. Obra del 1er Trozo.



Excavaciones del Canal de Deusto. Obra del 1er Trozo.

6.- Exp Nº 518. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Proyecto Reformado del Modificado del de Terminación del Parcial Nº 1 de explanación y muelles para el Canal de Deusto.* Rodríguez. 30 de Septiembre de 1967.

7.- Exp Nº 559. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Reformado de pavimentación, cierre, vías de grúas, líneas eléctricas y redes de agua potable correspondientes a las zonas de los Parciales Nº1 y Nº2 del Canal de Deusto.* Rodríguez. 18 de Marzo de 1969.

8.- Exp Nº 274. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Reformado del Modificado del de terminación del Parcial Nº 1 de explanación y muelles para el Canal de Deusto.* Rodríguez. 11 de Junio de 1970.

9.- Exp Nº 310. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Reformado de pavimentación, cierre, vías de grúas, líneas eléctricas y redes de agua potable correspondientes a las zonas de los Parciales Nº1 y Nº2 del Canal de Deusto.* Rodríguez. 15 de Abril de 1972.

La negligencia resultaba evidente y las causas podían ser varias: La dificultad técnica de la intervención por la envergadura de la misma, la falta de medios que favorecía la demora de la misma, la evolución a la alza de los precios, la inevitable inflación de la época ya que España quería salir de la recesión económica de la postguerra, la dilación de la obra por causas ajenas, la falta de previsión de la misma, y otras serie de causas derivaron en una fatal secuencia de las tareas a seguir que finalizaron por una pésima gestión de la misma. Una obra que había comenzado con todos los honores de las autoridades del momento, había quedado finalmente relegada a un olvido institucional o una desidia de una obra faraónica que no aportaba más que derramas continuas que superaban las posibilidades del crédito de la Junta del Puerto.



Excavaciones del Canal de Deusto. Obra del 1er Trozo.



Excavaciones del Canal de Deusto. Obra del 1er Trozo.



Imagen aérea de 1959 con el perfil del futuro canal y los caminos habilitados para sacar la tierra extraída con camiones

5.6.2. "Proyecto Parcial Nº 2 de Explanación y Muelles para el Canal de Deusto"⁸¹

Una vez que la obra del Parcial Nº 1 del Canal de Deusto había comenzado y que se habían resuelto todos los problemas de habitación relativos a la primera etapa, se procedió a estudiar la continuación de las obras del Canal para que este no sufriera más demoras de las previstas.



Proyecto Parcial Nº 2 de Explanación y Muelles para el Canal de Deusto. Plano General. 1951

Con la segunda etapa de las obras se completaban las obras en seco relativas a las excavaciones en tierra y en roca, muros de muelles y revestimientos de taludes. Quedaba así para sucesivas etapas los dragados de los extremos del Canal y las Vías y las pavimentaciones de los muelles. Los límites de la segunda etapa se habían definido en conformidad con los sondeos realizados para determinar la excavación de tierras a lo estrictamente necesario para descubrir la roca y poder excavar ésta en seco. En las márgenes se previó la ejecución de terraplenes para aprovechar los productos de los desmontes.

La excavación se proyectó hasta la cota -7,00 metros, excepto en las fosas de atraque que se previó bajar hasta los 8 metros. La excavación se trataba de un volumen de 778.170,711 m³ de roca y 372.808,517 m³ de tierra. La ejecución de la excavación se realizó a cielo abierto.

⁸¹ Proyecto Parcial Nº 2 de Explanación y Muelles para el Canal de Deusto. Bilbao: Junta de Obras del Puerto de Bilbao. Exp Nº 238. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. 27 de diciembre de 1951. Ingeniero Director Aguirre e Ingeniero Auxiliar Pablo Otaola y de la Maza.



Proyecto Parcial Nº 2 de Explanación y Muelles para el Canal de Deusto. Ubicación de la obra. 1951

Se incluía en el Parcial Nº 2 la ejecución de muros de muelles a ambas márgenes que podían construirse directamente sobre roca que resultaba más económico y empleándose materiales provenientes de la excavación. Los muros se preveían de mampostería ordinaria con mortero puzolánico y con un revestimiento de mampostería careada de 0,4 m de espesor.

El revestimiento de los taludes de la Margen Izquierda se preveía de una escollera de piedra de la excavación para el aprovechamiento de ésta. Los taludes eran 5/3 desde la cota -7,00 metros a +1,00 metro. Todo ello se asentaba sobre una cimentación de tablestacado inclinado formado por tablestacas de madera de haya de 0,15m de espesor y unos 10,00 metros de longitud, encepadas en sus cabezas por de escuadría de madera de haya.

El saneamiento de pluviales se previó de tuberías de gres colocadas cada 10,00 metros transversalmente a los muelles, de 0,30 metros en la Margen Derecha y 0,25 metros en la Margen Izquierda.

Los voladizos de los muelles eran de hormigón armado y extendían la superficie del mismo hasta la vertical del pie del muro.

Los bolardos eran de fundición e iban sujetos al muelle. Las defensas se proyectaron de madera de roble por su facilidad de sustitución en caso de desgaste.

En cuanto a plazos, en este el 2º Parcial se previó un ritmo de extracción de material similar al del 1er Parcial, a pesar de los retrasos que habían surgido en

este primer parcial; es decir, a razón de 1.500 m³ de extracción de productos sueltos con lo cual el plazo de excavaciones sería de 1.000 días de trabajo que podía asimilarse a 4 años de obras de excavaciones. A este plazo había que añadirle 8 meses previos de preparación y acopios de medios auxiliares, construcción del cargadero de evacuaciones de productos y demás instalaciones auxiliares. También se contaba con 4 meses posteriores a la excavación para terminar las obras de fábrica y accesorios. Todo ello daba un total de 5 años de obras. A pesar de todo, se contaba que el ritmo de la obra fuera mayor que en el primer Parcial ya que era de esperar que las facilidades respecto a la adquisición de medios auxiliares hubieran aumentado. Por otro lado, también se preveía que el adjudicatario de las obras de este 2º Parcial fuera el mismo que la 1ª Parte de esta forma se podía armonizar las obras de ambas partes para obtener un mayor rendimiento. Pero no fue así. En consecuencia no se consideró necesario una ampliación del 20% de tiempo tal y como sucedió en el 1er Parcial y se fijaba el plazo de finalización en cinco años. La previsión del plazo de ejecución fue excesivamente halagüeña ante el antecedente del retraso del 1er Parcial.

Para el presupuesto de la obra se tomó comobase la experiencia del 1er Parcial donde concursaron más de media docena de empresas constructoras con una baja máxima del 16% del presupuesto original que propuso el adjudicatario de la misma. Por ello en el presupuesto del 2º Parcial se tomaron como buenos estos precios propuestos con el necesario incremento por la revisión legal de precios. Con todo ello, el Presupuesto de Ejecución Material ascendía a 63.818.795,50 pesetas que finalmente resultaba 65.733.359,36 pesetas de ejecución por la administración y 74.667.990,74 pesetas de ejecución por contrata.

El proyecto contenía un juego de 9 planos donde se contemplaba la obra del 2º Parcial íntegra. Estos planos contenían información desde una escala territorial a 1: 20.000 del Plano General de El Abra y la Ría de Bilbao, pasando por perfiles longitudinales y transversales, una sección tipo y los detalles de voladizos, bolardos y defensas del muelle. A pesar de lo escueto de la documentación realizada, la información aportada por estos 9 planos se leía con suficiente para el desarrollo de esta gran obra de infraestructura urbana.

El plano de mayor interés suponía el Plano General de El Abra y la Ría de Bilbao a escala 1:20.000, donde se ubicaba el desarrollo de la obra del 2º Parcial y su situación respecto al resto de la obra a realizar en el Canal. El plano base para ubicación de esta obra fue el realizado el 15 de enero 1946 por el Ingeniero Director Gregorio Sanz Gallego.

La Obra del Parcial Nº 2

Proyecto Parcial Nº 2 de Explanación y Muelles para el Canal de Deusto fue aprobado por Orden Ministerial el 30 de junio de 1951, siendo adjudicadas las obras a la Compañía Constructora del Ferrocarril de Zamora a Orense, el 17 de marzo de 1952 por un importe de 73.921.310,84 pesetas. Es decir, hubo una baja

del 0,1%, prácticamente se adjudicó la obra por lo presupuestado en el proyecto.⁸² Apenas hubo bajas por parte de las contratatas debido a lo ajustado del presupuesto inicial previsto porque se había basado en precios ya revisados del año 1949.



Excavaciones del 2º Trozo del Canal



Excavaciones del 2º Trozo del Canal

⁸² Bilbao, J. d. (1951-1952). *Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*. Bilbao: Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes. Pag 61



Excavaciones del 2º Trozo del Canal

La obra se inició sin ningún tipo de publicidad mediática. Ya había pasado la época de ensalzar los beneficios que aportaba el Canal a Bilbao y a Puerto y esta segunda fase se inició sin pena ni gloria y esperando que no hubiera tantas demoras como en la primera fase de la misma.



Excavaciones del 2º Trozo del Canal

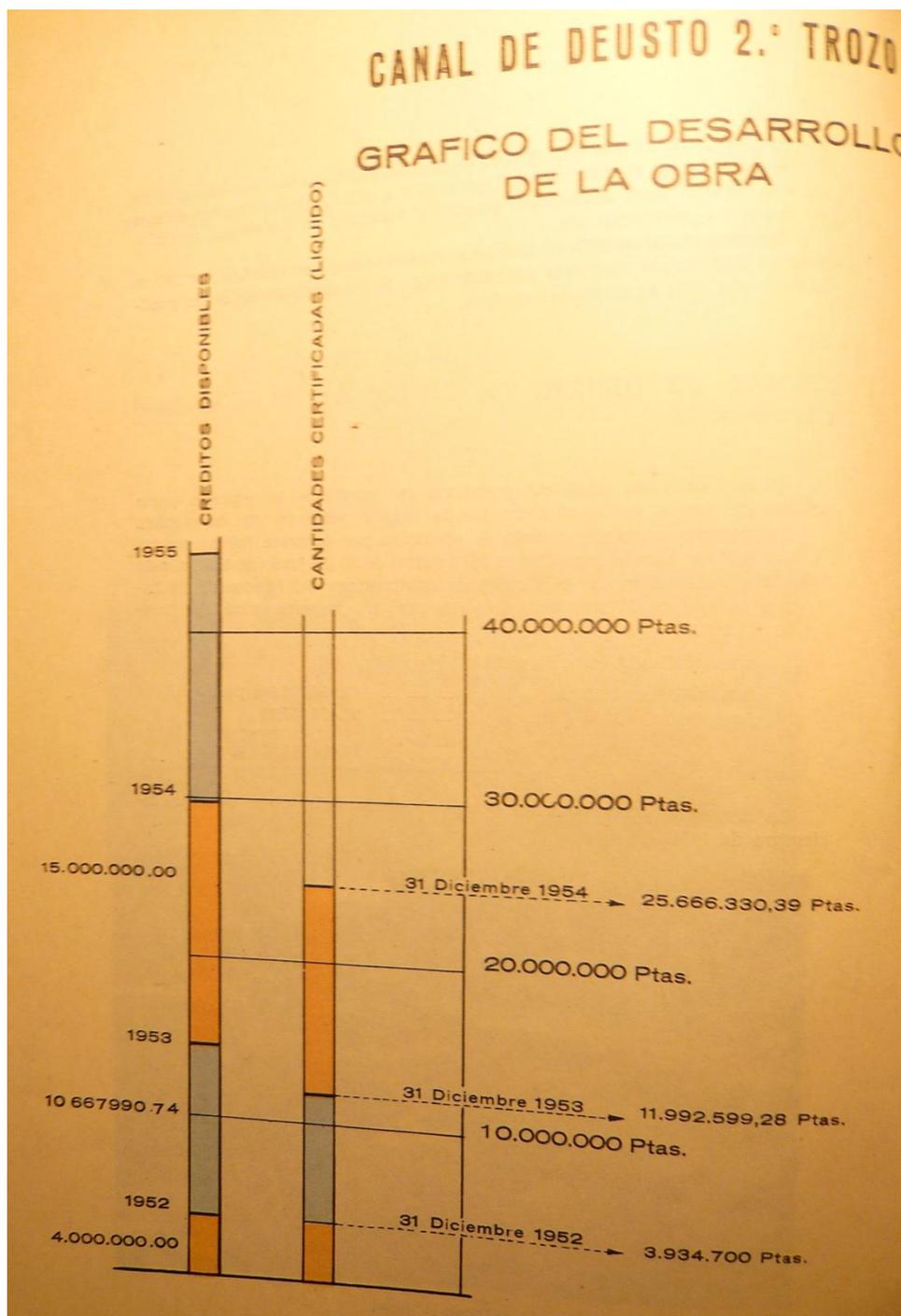


Gráfico del desarrollo de la obra. 2º Trozo. Memoria Anual 1953-1954

Con arreglo a lo dispuesto en el pliego de condiciones facultativas del proyecto, se abonó a la Sociedad Constructora adjudicataria, a lo largo de 1952, la cantidad de 3.934.700,00 pesetas con cargo a la maquinaria adquirida para la ejecución de las obras.

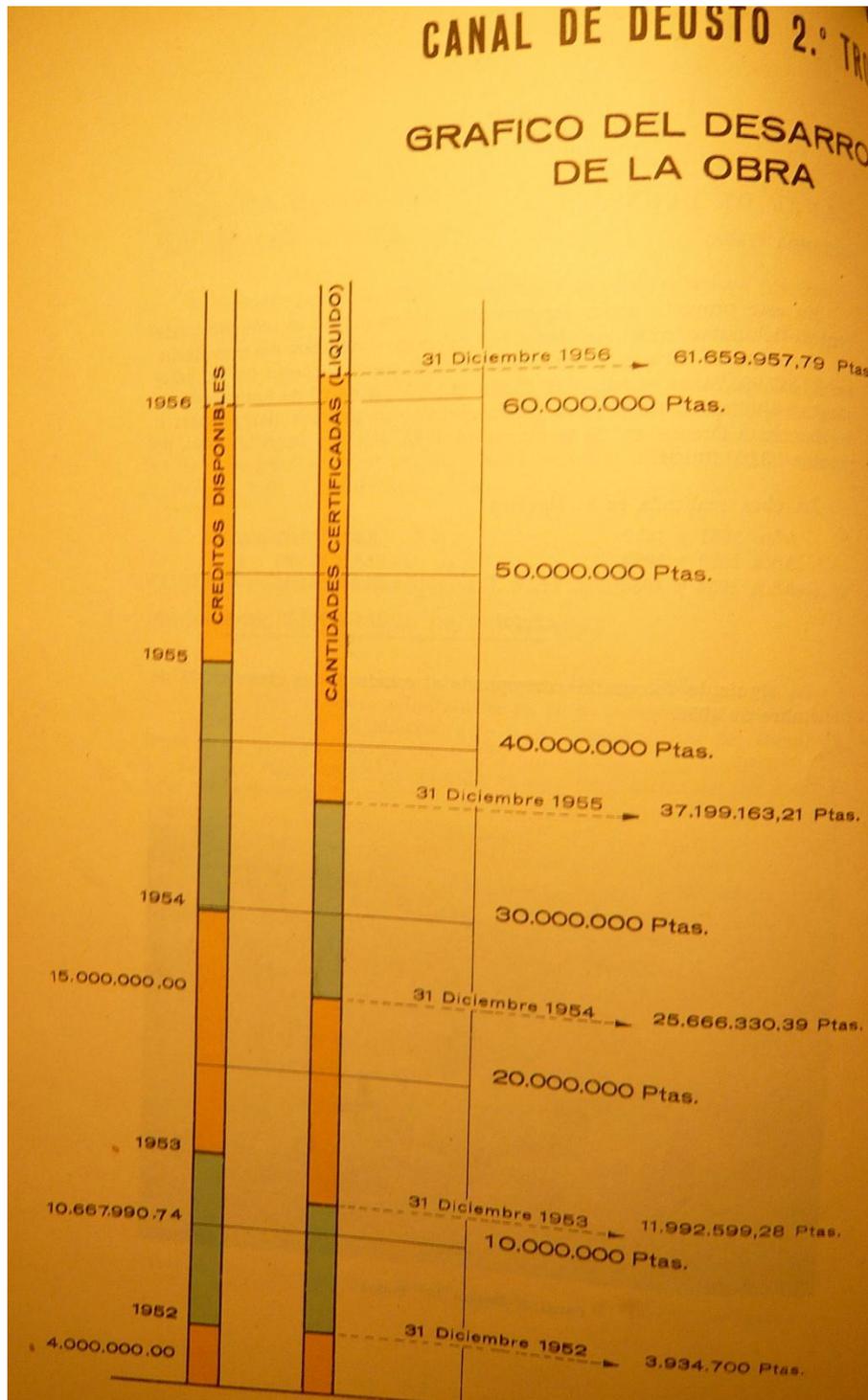


Gráfico del desarrollo de la obra. 2º Trozo. Memoria Anual 1955-1956

La obra había comenzado con buen pie y la agilidad de los trabajos presagiaba que los retrasos no iban a suponer un impedimento al buen devenir de los mismos. Para el 31 de diciembre de 1953 se había facturado la cantidad total de 11.992.599,28 pesetas que suponía una cantidad similar a la prevista según el crédito disponible. En el 31 de diciembre de 1954 se había certificado ya 25.666.330,69 pesetas y se había sobrepasado el 50% de la obra prevista. Las cantidades certificadas en la obra equivalían a las previsiones de los créditos

disponibles, con lo cual la obra estaba resultando bastante viable, no en vano se había aprendido ya de los errores realizados en la primera etapa. A lo largo de los dos años siguientes se siguieron certificando cantidades y para el 31 de diciembre de 1955 ya se había reembolsado una cantidad de 37.199.163,21 pesetas, y el 31 de diciembre de 1956 era la cantidad de 61.659.957,76 pesetas la que se había certificado.

La situación de la obra del 2º Parcial a finales de 1956 cambió sustancialmente ya que la Junta del Punto disponía de un crédito de 60.000.000,00 de pesetas para esta obra a fecha de 1956 y la certificación de ese año había superado el crédito en 1.659.957,76 pesetas. La financiación hasta el momento había supuesto una agilidad de ejecución de la obra pero parecía evidente que a partir de ese momento las cosas iban a cambiar y los retrasos e imprevistos iban a estar patentes en el transcurso de la misma. En el año 1957 se facturó 20.817.973,62 de pesetas con lo cual suponía que la totalidad de la obra había ascendido a 82.817.973,62 de pesetas. No solamente existía falta de liquidez para el proyecto sino que se había sobrepasado el presupuesto inicial en un 12,03%, es decir, la cantidad adjudicada de 73.921.310,84 pesetas había pasado a ser 82.817.973,62 de pesetas sin haber terminado la obra. También los plazos previstos de 5 años se habían modificado surgiendo retrasos inherentes a la falta de liquidez de la obra.

Después de la redacción del proyecto inicial del 2º Parcial, hubo que redactar un proyecto reformado del mismo para poder asumir todas las desviaciones presupuestarias debidas a los precios contradictorios, con todo se redactó "*Proyecto Reformado del Parcial Nº 2 de Explanación y Muelles para el canal de Deusto*" con fecha 2 de junio de 1959 y firmado por Antonio Aguirre.

Al igual que en las obras del 1er Parcial, en estas obras comenzaron a redactarse varios proyectos para poder adaptarse a las circunstancias e imprevistos que surgían y a pesar de que la falta de liquidez era un factor decisivo para el transcurso de la obra, también la complejidad de llevar las obras del 1er y 2º Parcial a la vez con sus respectivos problemas a resolver perjudicó que se llegara a buen fin con lo previsto.⁸³

⁸³ Los proyectos que se redactaron para el Parcial Nº 2 de Deusto del Archivo del Puerto de Bilbao fueron los siguientes:

- 1.-Exp Nº 238. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Proyecto del Parcial Nº 2 de Explanación y Muelles para el canal de Deusto*. 27 de Febrero de 1951 y firmado por Antonio Aguirre.
- 2.- Exp Nº 368. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Proyecto Reformado del Parcial Nº 2 de Explanación y Muelles para el canal de Deusto*. 2 de Junio de 1959 y firmado por Antonio Aguirre.
- 3.- Exp Nº 427. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Obras del Proyecto Reformado del Parcial Nº 2 de Explanación y Muelles para el canal de Deusto, Segunda propuesta de revisión de precios*. 30 de Julio de 1963 y firmado por Argenti.
- 4.-. Exp Nº 451. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Obras del Proyecto Reformado del Parcial Nº 2 de Explanación y Muelles para el canal de Deusto, Tercera propuesta de revisión de precios*. firmado por Argenti.
- 5.- Exp Nº 241. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Segundo Reformado del Parcial Nº 2 de Explanación y Muelles para el canal de Deusto*. 30 de Mayo de 1968 y firmado por Rodríguez.



Plano General de El Abra y Ría de Bilbao. Etapas de obras a realizar. 1958



Zona de unión de los dos trozos. Memoria Anual 1957

6.- Exp Nº 559. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Reformado de pavimentación, cierre, vías de grúas, líneas eléctricas y redes de agua potable correspondientes a las zonas de los Parciales Nº1 y Nº2 del Canal de Deusto.* Rodríguez. 18 de Marzo de 1969.

7.- Exp Nº 310. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Reformado de pavimentación, cierre, vías de grúas, líneas eléctricas y redes de agua potable correspondientes a las zonas de los Parciales Nº1 y Nº2 del Canal de Deusto.* Rodríguez. 15 de Abril de 1972.



Vista del Primer tramo. Memoria Anual 1957



Vista del Primer tramo. Memoria Anual 1957



Vista del segundo tramo. Memoria Anual 1957

El último proyecto previsto para el 2º Parcial fue como hemos comentado anteriormente con el Parcial 1º, el "*Proyecto Reformado de Pavimentación, cierre, vías de grúas, líneas eléctricas y redes de agua potable correspondientes a las zonas de los parciales 1 y 2 del Canal de Deusto*" con fecha 15 de abril de 1972 firmado por Rodríguez.

La Obra del Canal de Deusto se había enquistado y parecía imposible finalizarla o al menos en los términos que se habían proyectado. Incluso en las Memorias Anuales del Puerto que se había informado consecutivamente del desarrollo de la obra del Canal, a partir de la Memoria Anual de 1958 dejó de hacerse eco de la misma hasta que en 1968 se abrió definitivamente el Canal y fue entonces cuando se hicieron referencias visuales de fotografías y planos generales de la Ría con el Canal finalizado.

La desinformación era tal que incluso hay Memorias Anuales que ni siquiera nombraban esta obra de tal envergadura para el Puerto, como por ejemplo en la Memoria de 1961 y en la Memoria de 1969, en la que parecía del todo lógico que debía darse cuenta de la apertura del canal en el año 1968. Es decir, la obra del Canal cayó en un completo olvido y sucumbió a todas las previsiones adversas hasta la finalización de la misma.



Vuelta de Olaveaga y obras del Canal. Memoria Anual 1963

5.6.3. Otras obras y actuaciones en torno al Canal

Lo que se puede denominar como otras obras del Canal no respondían más que a obras auxiliares o en cualquier caso a obras necesarias y complementarias al mismo.



Obra de ensanche de la carretera de Las Arenas junto a la Avenida del Ejército en Deusto. Memoria Anual 1955-1956

Englobamos en este tipo de obras a 3 de ellas que a pesar de la trascendencia y el empaque social de las mismas no dejaron de ser complementarias a la magnitud de la empresa emprendida con la apertura del Canal. Por un lado, estaba el "Proyecto de Parcial Nº 3 de explanación y muelles para el Canal de Deusto"⁸⁴ que consistía en la apertura Ría abajo del Canal. Por otro lado, estaban todos los proyectos que afectaban socialmente a la Vega de Deusto como los referentes a las casas para expropiados y los expedientes de expropiación propiamente dichos. Y por último, existían una serie de proyectos de urbanización ligados a la adecuación final del Canal y su entorno. Es decir, existían varios proyectos afectados colateralmente por el Canal de Deusto.



Parcial Nº 3 de explanación y muelles para el Canal de Deusto.1964



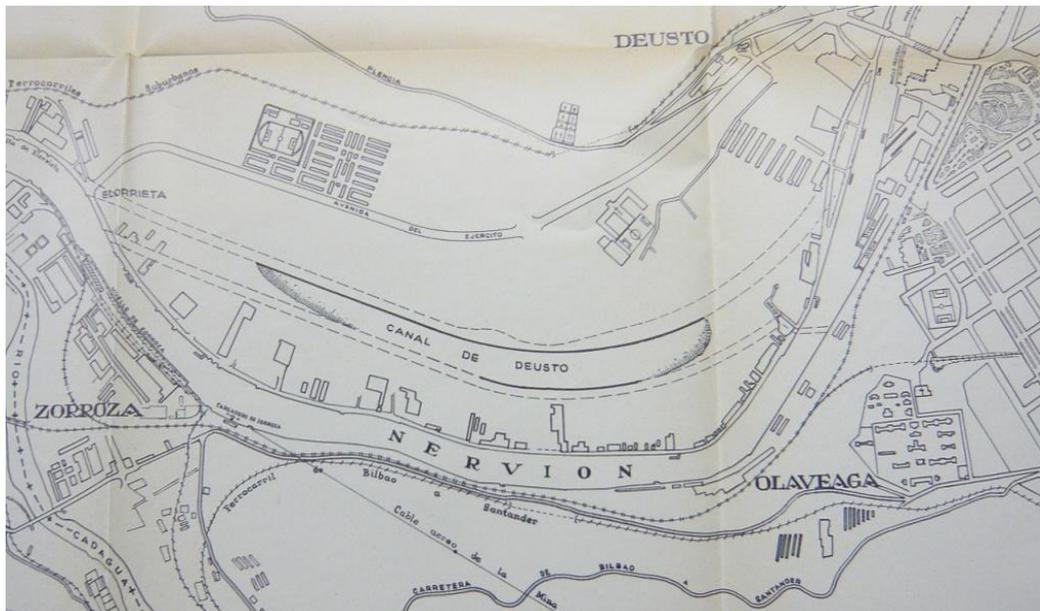
Obra del Parcial Nº 3 de apertura del Canal.

⁸⁴ Los proyectos que se redactaron para el Parcial Nº 3 de Deusto del Archivo del Puerto de Bilbao fueron los siguientes: 1.-Exp Nº 435. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Proyecto del Parcial Nº 3 de Explanación y Muelles para el canal de Deusto*. 8 de Febrero de 1964 y firmado por Argenti. 2.-Exp Nº 512. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Proyecto Reformado del Parcial Nº 3 de Explanación y Muelles para el canal de Deusto*. 22 de Mayo de 1967 y firmado por Rodríguez. 3.- Exp Nº 275. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Proyecto Reformado del Parcial Nº 3 de Explanación y Muelles para el canal de Deusto*. 11 de Junio de 1970 y firmado por Rodríguez

-Lo que en un principio se consideró como Parcial N° 3 dentro de la obra del Canal no correspondió a lo que finalmente se consideró como tal. En un principio el 3º Parcial de la obra del Canal de Deusto consistía en la apertura del Canal, se ejecutaban muelles y sobre todo se realizaba el Puente de Olaveaga y se cegaba el cauce original para convertir la Ría en una dársena. Finalmente el Parcial N°3 acabó siendo únicamente la apertura del canal en la Curva de Elorrieta. Todas las expectativas iniciales del Canal quedaron reducidas, a lo largo del tiempo, en posibilidades que iban sucumbiendo a adversidades diversas.

El Canal, debía finalizarse en un plazo medianamente razonable pero no era posible una delimitación del mismo. A partir de 1962 fue cuando por primera vez se consideró la posibilidad de la no consumación del mismo Ría abajo, en Astilleros Euskalduna.⁸⁵ En la Memoria Anual de 1962, se reflejaba un plano de la Vega de Deusto, toda la obra realizada del Parcial N° 1 del Canal, es decir de la parte central del Canal y del Parcial N° 2 hacia la Curva de Elorrieta.

A pesar que la apertura total del Canal estaba prevista, era la primera vez que se consideraba el Canal en la situación que realmente se encontraba, es decir, a medio hacer. Vista la situación a medio hacer del mismo y visto que los plazos habían superado cualquier expectativa imaginable, era de suponer que no había mejores alternativas que la de decisiones drásticas pero acertadas. No cabía una vuelta atrás pero, eran momentos de tomar las riendas de una situación desbordada económicamente y cuyo crédito disponible no podía hacer frente a tal escenario.



Plano de la zona del Canal. Memoria Anual de 1962

⁸⁵ Bilbao, J. d., Públicas, M. d., & Marítimas, D. G. (1962). *Memoria Anual del Puerto de Bilbao. Año 1962*. Bilbao. Plano Final

A partir de 1960, el proyecto del Canal de Deusto cayó progresivamente en el olvido. Ya no salía en el NO-DO, ya no se publicaban los resultados favorables de las obras, ya no había noticias publicadas al respecto. Simplemente era una obra que había que acabar y no existía crédito para ello. La documentación en archivos disminuyó, ya no había interés al respecto. Habían pasado casi 10 años y se continuaba con el mismo propósito. Hasta 1969 hubo fímidas noticias, fotos o incluso planos en las Memorias Anuales del Puerto que ejercían de crónica activa del mismo. A partir de 1970 no hubo ninguna mención al Canal de Deusto a pesar de que todavía se estaba liquidando alguna obra del mismo.



Casas para expropiados en la zona del Canal de Deusto

-Por otro lado, otra obra trascendental para los expropiados del Canal de Deusto era la construcción de casas donde estaba previsto que se les realojara a los mismos. El 27 de noviembre de 1950 se redactó "Proyecto de casas para

*expropiados del Canal de Deusto y Vega de San Mames (Grupo1)*⁸⁶ que fue aprobado por O.M. de 14 de abril de 1951. A partir de esta fecha hubo una serie de proyectos al respecto que reubicaban a los expropiados de la obra del Canal en Olaveaga.

En 1951 se adquirieron los terrenos para la construcción de casas por parte de la Junta del Puerto por el valor de 1.368.551,52 pesetas.⁸⁷ Cuando se comenzó con las obras de las viviendas, surgieron dificultades en la cimentación de algunas viviendas, en algunos tramos de las fachadas más cercanas a la Ría, que obligaron a la redacción de un proyecto reformado, "*Proyecto Reformado de casas para expropiados del Canal de Deusto y Vega de San Mames*" del 27 de julio de 1953 y que fue aprobado el 12 de enero de 1955. Las obras fueron ejecutadas con toda normalidad por la empresa adjudicataria "Edificios y Obras S.A.", siendo recibidas oficialmente el 15 de diciembre de 1955 por un importe total de 2.997.465,14 pesetas.⁸⁸



Casas para expropiados en Olaveaga

⁸⁶ Los proyectos que se redactaron para las casas de expropiados del Canal de Deusto del Archivo del Puerto de Bilbao fueron los siguientes:

- 1.-Exp Nº 235. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Proyecto de casas de expropiados para el canal de Deusto y Vega de San Mames (Grupo1)*. 27 de Noviembre de 1950 y firmado por Antonio Aguirre.
- 2.-Exp Nº 239. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Proyecto de casas de expropiados para el canal de Deusto y Vega de San Mames (Grupo2)*. 30 de Marzo de 1951 y firmado por Antonio Aguirre.
- 3.-Exp Nº 271. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Proyecto Reformado de casas de expropiados para el canal de Deusto y Vega de San Mames (Grupo2. Bloques B7 y C)*. 27 de Julio de 1953 y firmado por Antonio Aguirre.
- 4.- Exp Nº 327. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Proyecto de Bases para la adquisición de viviendas para el traslado de inquilinos de fincas a derribar por las obras del canal de Deusto*. 5 de Abril de 1956 y firmado por Antonio Aguirre

⁸⁷ Op. Cit (Bilbao J. d., Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos, 1951-1952)

⁸⁸ Op.Cit (Bilbao J. d., 1955-1956)

El segundo grupo de viviendas para expropiados en Olaveaga se redactó el 30 de marzo de 1951 "*Proyecto de casas para expropiados del Canal de Deusto y Vega de San Mames (Grupo2)*", fue aprobado el 31 de octubre de 1951 y su reformado fue aprobado el 12 de enero de 1955.

Las obras fueron ejecutadas por la misma contrata que el grupo 1 "Edificios y Obras S.A.", y se recibieron el 12 de junio de 1956. Con todo ello se consiguió un total de 80 viviendas en Olaveaga para los expropiados del Canal de Deusto.⁸⁹

El 5 de abril de 1956 se redactó el "*Proyecto de Bases para la adquisición de viviendas para el traslado de inquilinos de fincas a derribar por las obras del Canal de Deusto*", y por O.M. de 16 de junio de 1956 fue aprobado el proyecto de bases para la obtención de casa por un presupuesto de 6.500.000,00 pesetas.⁹⁰



Construcción de cajones de cimentación para la obra exterior del Puerto en el Canal de Deusto. Memoria Anual 1966

⁸⁹ Op.Cit (Bilbao J. d., 1955-1956)

⁹⁰ (Bilbao J. d., Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos, 1957) Pag 60



Obra del Canal.

-A parte de las grandes obras de infraestructura ligadas al Canal de Deusto como excavaciones y entibaciones, existían varias obras de urbanización de calles y muelles de Deusto que completaban la obra del Canal. Los proyectos de estas obras se habían redactado cuando las previsiones de las necesidades eran inminentes. Es decir, a medida que las grandes obras de excavación y de realización de escolleras y muelles se encontraban en una fase avanzada de ejecución, existía la necesidad de una urbanización del entorno y de las calles de acceso a los muelles. Se iban redactando los proyectos según las vicisitudes de la obra.



Carretera en la margen derecha del Canal de Deusto. Primer proyecto.

Así el primer proyecto redactado en este sentido data del 15 de enero de 1957 y consistía en el "*Proyecto de camino en la zona de servicio de la Margen Derecha del Canal de Deusto, entre las calles S y R*". Este tipo de proyectos fue

sucedándose a lo largo de los años hasta que finalmente se terminó con “La liquidación del Proyecto de Pavimentaciones en la Margen Derecha del Canal de Deusto” el 31 de marzo de 1973.⁹¹ Todo ello ofreció una visión de la magnitud de la obra realizada ya que una vez puesto en servicio el Canal en 1968, las obras de adecuación del mismo continuaron 5 años más.



Camino en la margen derecha del Canal de Deusto entre las calles Q y P

⁹¹ Los proyectos que se redactaron para la urbanización del Canal de Deusto del Archivo del Puerto de Bilbao fueron los siguientes: 1.-Exp Nº 349. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Proyecto de camino en la zona de servicio de la Margen Derecha del Canal de Deusto, entre las calles S y R.* 15 de Enero de 1957 y firmado por Antonio Aguirre. 2.-Exp Nº 360. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Proyecto de camino en la zona de servicio de la Margen Derecha del Canal de Deusto, entre las calles R y Q.* 15 de Marzo de 1958 y firmado por Antonio Aguirre 3.-Exp Nº 365. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Proyecto de camino en la zona de servicio de la Margen Derecha del Canal de Deusto, entre las calles Q y P.* 15 de Octubre de 1958 y firmado por Antonio Aguirre 4.-Exp Nº 160. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Liquidación de las obras del camino en la zona de servicio de la Margen Derecha del Canal de Deusto, entre las calles S y R.* 12 de Agosto de 1961 y firmado por Rodríguez 5.-Exp Nº 161. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Liquidación de las obras del camino en la zona de servicio de la Margen Derecha del Canal de Deusto, entre las calles R y Q.* 28 de Agosto de 1961 y firmado por Rodríguez 6.-Exp Nº 167. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Liquidación de las obras del camino en la zona de servicio de la Margen Derecha del Canal de Deusto, entre las calles Q y P.* 18 de Abril de 1962 y firmado por Álvarez 7.-Exp Nº 471. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Pavimentación, cierre, Vías de grúas, líneas eléctricas y redes de agua potable correspondientes a las zonas de los Parciales 1 y 2 del Canal de Deusto.* 30 de Junio de 1965 y firmado por Argenti. 8.-Exp Nº 488. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Alumbrado de los Parciales 1 y 2 del Canal de Deusto.* 21 de Marzo de 1966 y firmado por Rodríguez. 9.-Exp Nº 520. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Calle de acceso a la zona de servicio de la Margen Izquierda del Canal de Deusto.* 30 de Septiembre de 1967 y firmado por Rodríguez. 10.-Exp Nº 555. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Pavimentaciones de la Margen Derecha del Canal de Deusto.* 31 de Octubre de 1968 y firmado por Rodríguez. 11.-Exp Nº 556. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Pavimentaciones de la Margen Izquierda del Canal de Deusto.* 31 de Octubre de 1968 y firmado por Rodríguez. 12.-Exp Nº 559. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Reformado de Pavimentación, cierre, Vías de grúas, líneas eléctricas y redes de agua potable correspondientes a las zonas de los Parciales 1 y 2 del Canal de Deusto.* 18 de Marzo de 1969 y firmado por Rodríguez. 13.-Exp Nº 269. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Liquidación de Alumbrado de los Parciales 1 y 2 del Canal de Deusto.* 25 de Febrero de 1970 y firmado por Rodríguez. 14.-Exp Nº 276. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Liquidación de Calle de acceso a la zona de servicio de la Margen Izquierda del Canal de Deusto.* 24 de Junio de 1970 y firmado por Rodríguez. 15.-Exp Nº 310. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Liquidación de Reformado de Pavimentación, cierre, Vías de grúas, líneas eléctricas y redes de agua potable correspondientes a las zonas de los Parciales 1 y 2 del Canal de Deusto.* 15 de Abril de 1972 y firmado por Rodríguez 16.-Exp Nº 319. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Liquidación de Pavimentaciones de la Margen Izquierda del Canal de Deusto.* 18 de Diciembre de 1972 y firmado por Rodríguez 17.-Exp Nº 318. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. *Liquidación de Pavimentaciones de la Margen Derecha del Canal de Deusto.* 31 de Marzo de 1973 y firmado por Rodríguez

Las Expropiaciones

Dentro de las diversas actuaciones contempladas por la Junta para el Canal de Deusto se encontraba el gran problema de las expropiaciones. Desde que el Decreto del 6 de septiembre de 1927 para asumir el Canal de Deusto dentro de Plan de Extensión Urbana de Bilbao, exigía a la JOPB la gestión de las expropiaciones, planes parcelarios y adjudicación de justiprecios de los terrenos a utilizar, toda la gestión de los terrenos fue compleja y dificultosa. En la opinión pública existían discrepancias al respecto de la gestión del suelo, ya que la expropiación de terrenos no se veía como una traba por la aplicación estricta de la Ley que garantizaba un justiprecio adecuado. Pero por otro lado, existía la oposición de los habitantes de Deusto que vieron dividir su territorio en dos.

Los terrenos afectados eran 467.689,33 metros cuadrados que pertenecían a 101 propietarios con lo cual se preveía una tramitación para la adquisición de terrenos dificultosa⁹². Aunque el sentir general de los afectados era de aceptación de la situación por el bien de la utilidad pública de la obra y únicamente se limitaban a reclamar el abono del justiprecio en un tiempo razonable. Para establecer los terrenos afectados por la expropiación había previamente que tomar en cuenta las prescripciones del Consejo de Obras Públicas que preveía una distribución razonable de los terrenos. Cuando se daban expropiaciones parciales de un terreno, el Estado, a diferencia del Ayuntamiento, no poseía medio legal que le permitiera participar de la plusvalía de fincas. Por otro lado, el Estado limitaba el derecho de los propietarios. Además era condición previa necesaria para el inicio de las obras la adquisición de los terrenos afectados, por ello se debía expropiar los terrenos en primer lugar. Se envió primeramente a la Superioridad los datos necesarios para obtener la autorización de incoar los expedientes de expropiación de los terrenos. Es decir, que existieron multitud de trabas administrativas para la buena y eficaz gestión de los suelos y una rápida expropiación de los mismos.⁹³ Por otro lado, la Ley de Expropiaciones Forzosas del 24 de julio de 1918 disponía que los expropiados pudieran recobrar su propiedad dentro de un plazo marcado pero por medio de un nuevo justiprecio. Las dificultades cada vez eran mayores en torno a las expropiaciones.

En 1931, el ingeniero de Caminos Ignacio de Rotaeche fue asignado para la tramitación del expediente de expropiaciones y para la supervisión de los trabajos.⁹⁴ Para 1933 todas las mediciones de fincas estaban realizadas excepto 2 que se retrasaron debido a la gran complejidad de los problemas que suscitaban. Pero existía la dificultad de la valoración de todas las fincas.

⁹² Op. Cit. (Bilbao J. d., Informe sobre los escritos presentados durante el periodo de reclamaciones por los propietarios de terrenos afectados, febrero 1929)

⁹³ Op. Cit. (Bilbao J. d., Informe sobre los escritos presentados durante el periodo de reclamaciones por los propietarios de terrenos afectados, Febrero 1929)

⁹⁴ Op.Cit. (Bilbao J. d., Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos, 1931)

“Debido a las disposiciones relativas a los nuevos derechos reconocidos a los inquilinos de fincas, resulta que en el expediente de cada una de ellas no se puede dar expresa representación a tales derechos más que a través del perito del propietario, lo que fácilmente se comprende que habrá de originar disconformidad en muchos casos; obedeciendo todo ello a que no se ha reformado la Ley de Expropiaciones en el sentido de señalar el procedimiento de dar participación a aquellos nuevos derechos. Por ello se ha solicitado a la Superioridad una aclaración, pidiendo que, en tanto no se dicte una disposición general adecuada al nuevo estado de derecho, se autorice a la Junta para efectuar la expropiación de los derechos del propietario y del inquilino independientemente, máxime cuando estos últimos exigirán mucho tiempo para hacerlos efectivos” ⁹⁵ Debido a la reforma de la Ley de Expropiaciones, donde se otorgaba nuevos derechos a los inquilinos de las fincas, se retrasó enormemente el proceso expropiatorio.

En 1935 la mayor parte de los terrenos del Canal estaban ya expropiados y no quedaban más que la supervisión por parte de la Superioridad de varias fincas pero que podían ocuparse. Por ello la Junta del Puerto decidió que se debía comenzar con el Proyecto de Ejecución del Canal de Deusto y se lo encomendó al Ingeniero Auxiliar Eulogio Isasi, que lo redactó para el 28 de agosto de 1935.



1940. Plano base para llevar a cabo las expropiaciones del Canal de Deusto

Hasta 1935 se había abonado la cantidad de 8.141.010,09 de pesetas en concepto de expropiaciones en la Vega de Deusto para la ejecución del Canal y en el primer trimestre de 1936 se abonó la cantidad de 341.240,66 pesetas por el mismo concepto. Todo ello, hacía un total de 8.462.250,75 de pesetas que suponían las dos terceras partes de los terrenos, el 80% de los terrenos, y en valor pasaban del 50% del valor de los mismos.⁹⁶ Es decir, cuando estalló la Guerra Civil quedaban 21 fincas por expropiar con un valor aproximado de 7.500.000 pesetas. Tras la contienda la Junta la Junta del Puerto se encontraba endeudada en 10.000.000,00 de pesetas y cualquier actuación

⁹⁵ Op.Cit (Bilbao J. d., Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos, 1932) Pág. 8

⁹⁶ Op. Cit. (Bilbao J. d., Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos, 1936-1940) Pág. 19

suponía un desembolso monetario que no era posible llevarse a cabo. Pero que a la vez era imprescindible para la reactivación de la actividad económica del Puerto. *"Debido a la circunstancia de haber sido despojada la Junta durante el dominio rojo-separatista de sus fondos, entre los que se contaban las cantidades necesarias para llevar a término el total de las expropiaciones, hubieron estas de paralizarse, pero sin embargo, durante el año 1941 se ha estimado que era preciso reanudar la marcha de los expedientes de expropiación, y así se ha hecho en relación con los que están pendientes de superior resolución."*⁹⁷



P

lano del Canal de Deusto con la expropiación de terrenos afectados

A lo largo de los años no se había abandonado el asunto de las expropiaciones y se gestionaban los procedimientos pertinentes para reactivarlas, preparando al efecto, nuevos expedientes para obtener la conformidad de los interesados y a la espera de autorizaciones y subvenciones para preceder al pago, pero no había suficiente dinero para finalizar las expropiaciones. Los expedientes quedaban paralizados por las reclamaciones de los propietarios de las fincas afectadas que quedaban pendientes del pago.

Por medio de la Ley del 18 de diciembre de 1946 se autorizó un empréstito a la Junta del Puerto que permitía disponer de los medios económicos para afrontar las necesidades financieras del Proyecto del Canal de Deusto. Una de estas necesidades y supuestamente la más urgente era la del abono de las cantidades fijadas por el justiprecio en las expropiaciones de los terrenos afectados por el proyecto y de las edificaciones perjudicadas. El proceso expropiatorio se estaba dilatando en exceso debido por una parte por la falta de crédito disponible pero también por el estado en el que se encontraban algunos expedientes de expropiación.

Con fecha 24 de mayo de 1948 se solicitó la declaración de urgencia a los efectos de aplicación de la Ley de Expropiación Forzosa de 7 de octubre de 1939. Finalmente, por Decreto de 15 de julio 1948, se declaró de urgencia la ejecución de las obras del "Proyecto de Canal de desviación de la Ría de

⁹⁷ Bilbao, J. d. (1941-1942). *Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*. Bilbao: Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes. Pag 15

*Bilbao por la Vega de Deusto*⁹⁸. Esta declaración de urgencia para el inicio de las obras se solicitó realmente debido a la incapacidad de gestionar una serie de terrenos pertenecientes a diversos propietarios que ponían inconvenientes a la ocupación de los mismos. Es decir, no se llegaba a un acuerdo, pero las obras debían de iniciarse ya que se había invertido demasiado tiempo, esfuerzo y sobre todo dinero en este proyecto y no podía quedar paralizado por la casuística particular de ciertos propietarios. Cualquier retraso que surgiera ocasionaría graves perjuicios para el interés público, el del Puerto de Bilbao y el de la Metrópoli. *"Dicha zona comprende terrenos pertenecientes a diversos propietarios, y como algunos de éstos podrían poner inconvenientes dilatorios a la ocupación y se precisa iniciar las obras con rapidez pues cualquier retraso que surgiera irrogaría graves perjuicios para el interés público y el del Puerto de Bilbao, la Junta de Obras de este Puerto solicita la declaración de urgencia. Se hace, por consiguiente, necesario declarar ésta en la ejecución de aquel proyecto, a los efectos de la aplicación de la Ley de siete de Octubre de mil novecientos treinta y nueve sobre procedimiento en las Leyes de Expropiación forzosa"*⁹⁹

El 11 de agosto de 1950 quedó inaugurada la obra del Canal pero todavía los expedientes expropiatorios seguían sin resolverse. Las expropiaciones se habían vuelto un mal endémico de la obra del Canal de Deusto ya que algunos expedientes continuaban paralizados a consecuencia de las reclamaciones presentadas por algunos de los propietarios de las fincas afectadas.

Gracias al préstamo concedido a la Junta en 1946 se pudo empezar a abonar a los propietarios por las expropiaciones forzosas. A fecha del 31 de diciembre de 1952 se había abonado ya la cantidad de 9.441.375,67 pesetas en concepto de expropiaciones a propietarios¹⁰⁰.

En el primer trimestre de 1936 se había abonado la cantidad de 8.462.250,75 de pesetas y hasta finales de 1952 no se había vuelto a abonar ninguna cantidad más. Es decir, desde el comienzo de la Guerra Civil, solamente había habido un desembolso de 979.124,92 pesetas, lo cual suponía una cantidad ínfima en relación con los 16 años de expedientes expropiatorios abiertos y sin resolver. Lo cual se preveía que los avances en el sentido de resolución del problema de gestión del suelo se encontraban aun en un estado de paralización difícil de superar. A finales de 1957 se había abonado un total de 11.271.296,61 pesetas y permanecía en depósito la cantidad de 681.316,25 para futuras

⁹⁸ Decreto de 15 de julio 1948, por el que se declara de urgencia la ejecución de las obras *del Proyecto de Canal de desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto*. Ministro de Obras Públicas José María Fernández- Ladreda y Menéndez Valdés. B.O. del E. de 23 de Julio de 1948. Nº 205, página 3403.

⁹⁹ Decreto de 15 de Julio 1948, por el que se declara de urgencia la ejecución de las obras *del Proyecto de Canal de desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto*. Ministro de Obras Públicas José María Fernández- Ladreda y Menéndez Valdés. B.O. del E. de 23 de Julio de 1948. Nº 205, página 3403.

¹⁰⁰ Op. Cit (Bilbao J. d., Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos, 1951-1952)

adquisiciones, con lo cual parecía que poco a poco podía finalizar el proceso expropiatorio.¹⁰¹



Vista Aérea años 60 desde Basurto. Durante la construcción del Canal

5.7. El Final de una Etapa

La construcción del Canal de Deusto estaba llegando a su fin. El Canal no se realizó por completo y quedó reducido a una dársena de carga, descarga y almacenamiento para el Puerto. En agosto de 1968 el Canal de Deusto entró en funcionamiento a falta de 400 m de terrenos fangosos que impidieron su apertura definitiva. Los obstáculos en la ejecución del mismo¹⁰² y las dificultades en la financiación de la obra y las expropiaciones, impidieron una terminación

¹⁰¹ Op Cit (Bilbao J. d., Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos, 1957) Pág. 48

¹⁰² El curso de las obras se tuvo que paralizar debido al mal estado del terreno en varias ocasiones. Las tierras blandas del cauce obligaban a los ingenieros a ralentizarlas y a plantear soluciones complejas. A comienzos de la década de los 60 del siglo pasado cuando los medios y las técnicas constructivas eran las que eran, impidieron la finalización del Canal. Hoy en día, esos fondos débiles no son problema técnico.

del Canal tal y como se había previsto inicialmente y el Canal acabó si quedar abierto.



Vista Aérea años 60 desde San Mames. Durante la construcción del Canal



Dragas trabajando en la conexión del Canal y la Ría en Elorrieta. 1968



Una draga retira tierra de la última zona en la que se realizaron trabajos

El Canal acabó costando más de 1.400 millones de pesetas, cifra descomunalmente superior a la prevista inicialmente. La primera valoración económica del Canal de 1928 según el "Proyecto de desviación del cauce de la Ría en Deusto" fue aproximadamente de 30 millones de pesetas de obras y 11 millones de pesetas aproximadamente en expropiaciones de terrenos y edificios. Con lo que en 40 años de proyectos y obras el valor de las mismas se incrementó en un 3.400 % a pesar del incremento y de la inflación anual a lo largo del tiempo. También es cierto que las obras pensadas inicialmente y valoradas como 30 millones habían sido superiores que las finalmente realizadas por 1.400 millones. Con todo, el aumento presupuestario era difícilmente asumible para una infraestructura de este tipo y de cuestionable viabilidad y utilidad.



1968 cuando fueron inaugurados los muelles. Archivo Autoridad Portuaria

El Canal de Deusto, nunca llegó a ser canal a pesar de su nombre y acabó siendo una ensenada artificial de longitud 2.936 metros en el Margen Izquierdo, 2.409 metros en el derecho, y una profundidad de siete metros por debajo de la bajamar que permitía que arribaran buques de hasta 10.000 toneladas de peso muerto para la descongestionar la carga y descarga en la Ría. La ensenada construida fue suficiente para conseguir el objetivo con que se inició, atender en sus casi cuatro kilómetros de muelles el creciente tráfico del Puerto.

El proyecto no se modificó sino que únicamente no se terminó y el Parcial N° 3 se redujo únicamente a la apertura del Canal en la Curva de Elorrieta. El Canal no se acabó de abrir hacia los Astilleros Euskalduna y tampoco se realizó el Puente de Olaveaga. Las obras que se realizaron a lo largo de más de tres lustros acabaron con la inquietud de unos, la desidia de otros y sobre todo la insatisfacción de la mayoría.¹⁰³

La funcionalidad del Canal comenzó a suscitar desconfianzas e incluso se divulgó un informe del Banco Económico Mundial donde se dudaba de la viabilidad económica ante el costo de la obra y por el incremento del tonelaje de los barcos que impedía su acceso y la utilización de las instalaciones.¹⁰⁴ En dicho informe se recomendaba volver a rellenar el Canal antes de su inauguración. Pero finalmente el Canal se abrió aunque no en su totalidad. No cabía una vuelta atrás después de 42 años de proyectos, obras y demás vicisitudes en torno al Canal de Deusto. El cegar de nuevo el Canal hubiera sido una frustración generalizada y no solamente de la Junta del Puerto sino del mismo Bilbao, tanto de sus gobernantes como de la ciudadanía. Había que continuar hacia delante aunque ello supusiera un despropósito ya previsto desde hacía tiempo.

La frustración de una obra inacabada llevó a la Junta del Puerto a una puesta en servicio de todas las instalaciones realizadas hasta 1968 y solamente una tímida inauguración de la puesta en servicio del Canal fue realizada por el Ministro de Obras Públicas Silva Muñoz en septiembre de 1968. Las referencias en prensa fueron escasas.¹⁰⁵

A lo largo de más de cuarenta años, la península fue creciendo en instalaciones industriales. Algunas grandes, como Artiach o Vicinay Cadenas. La mayoría medianas o pequeñas: La Coromina Industrial, fábrica de anhídrido carbónico; una fábrica de cerveza de Jacobo Geiler; una de hierro colado de Tiburcio Acha; una de calderas para vapores de Jose Cortadi; una fábrica de hierro y calderas de Agustín Cortadi; una de jabón y bujías de Tapia hermanos. Las empresas crecían desde las traseras de las casas que formaban la fachada

¹⁰³ La facultad de Económicas inaugurada en Sarriko en 1964 se situaba contigua a las obras que se realizaban y cuyos alumnos tenían que cerrar las ventanas para evitar los ruidos de las dragas y excavadoras

¹⁰⁴ *Ibíd*em (Uriarte, 2008)

¹⁰⁵ Aplazada la inauguración del Canal de Deusto. (10 de Julio de 1968). *ABC*, pág. 64. En septiembre próxima sera inaugurado oficialmente el Canal de Deusto. (29 de Octubre de 1968). *ABC*, pág. 39. Sale a información pública el proyecto de una gran Dársena-Muelle en la Ría bilbaína. (25 de Abril de 1968). *ABC*, pág. 59.

fluvial tradicional que se había desarrollado a lo largo de siglos. El tejido empresarial colmató en pocos años todo el territorio desde el cauce original del Nervión hasta el Canal artificial. Este Canal debía dar servicio a estas empresas que eran concesionarias de las instalaciones portuarias. Todo el engranaje económico creció simbióticamente en torno a la Ría.



Comarca Metropolitana del Bajo Nervión. Década de los 70

La puesta en servicio de las nuevas riberas acogió a partir de 1973 barcos mercantes que cargaban y descargaban materias, aunque en momentos de tormentas también se abrigaban en el Canal los barcos pesqueros provenientes de puertos más expuestos a las tempestades.

El crecimiento de la actividad portuaria obligó a replantearse nuevas estrategias de tráfico portuario para agilizar el movimiento de mercancías debido a su aumento.

En 1970 se trasladó a la Margen Izquierda del Canal de Deusto, el Depósito Franco que hasta entonces se había situado en Uribitarte. Este traslado supuso ganar espacio libre céntrico para Bilbao consiguiendo así liberar suelo urbanizable para la ciudad. Es decir, se comenzó un traslado progresivo de las instalaciones portuarias hacia el exterior de la Ría para la utilización de los terrenos portuarios en torno a la Ría de Bilbao a favor de un aprovechamiento residencial de los mismos.



El Puerto Exterior de El Abra. Década de los 70

La crisis de los años 80 obligó a muchas empresas a cerrar y otras muchas se vieron abocadas a una reconversión industrial donde las obsoletas instalaciones industriales daban paso a nuevos modelos económicos más contenidos.

En la península de Zorrozaurre muchas empresas cerraron y un centenar de ellas continuaron en activo pero en clara decadencia hacia cierre de las mismas o hasta el traslado de sus instalaciones hacia nuevos centros empresariales.¹⁰⁶

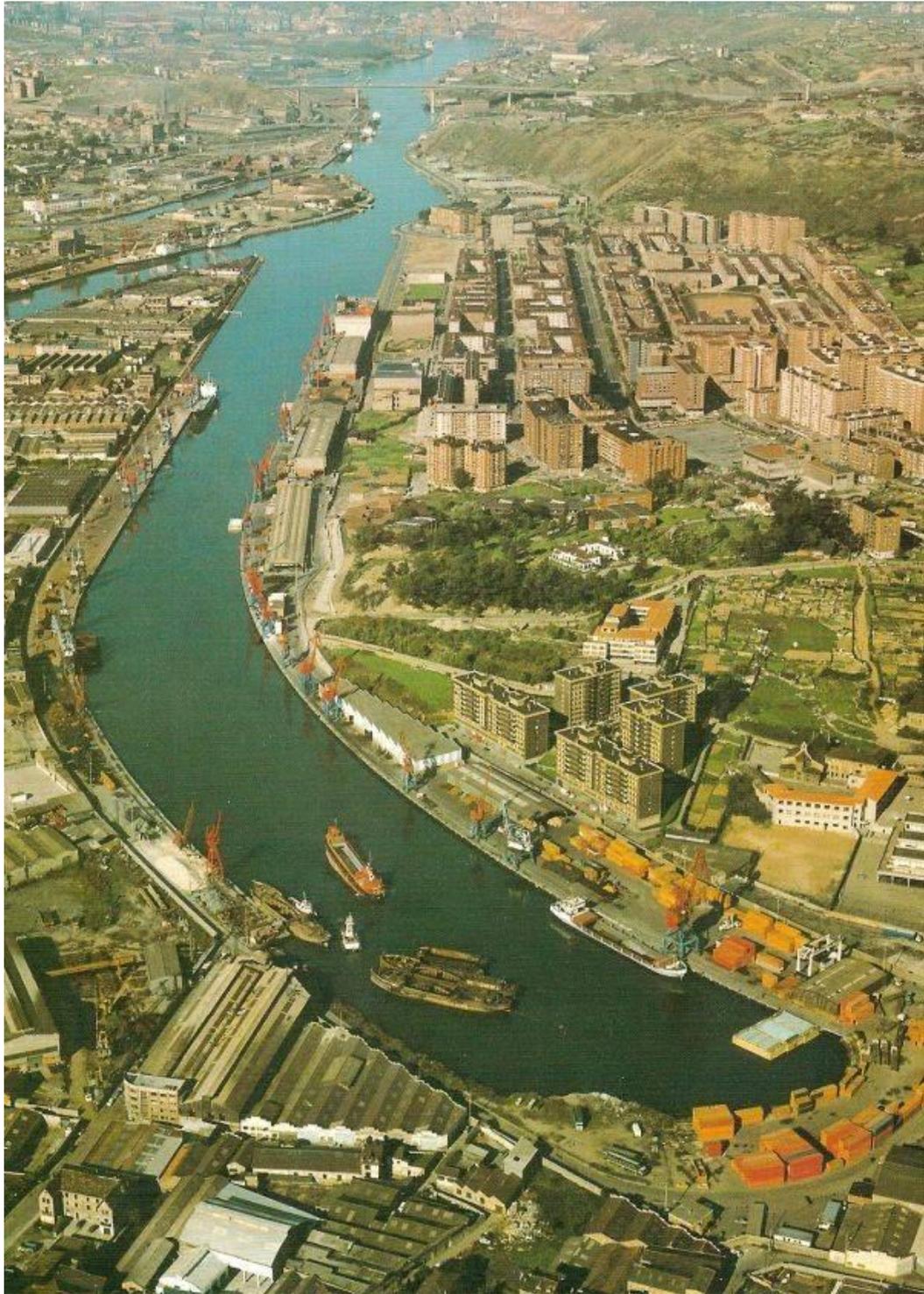
A partir de 2002, toda la actividad del Canal de Deusto se trasladó a Santurtzi y Cierbena donde se ofrecía al tráfico de mercantes unas ventajas de facilidad de accesos e instalaciones que el Canal no podía ofrecer. Solamente la empresa Cadenas Vicinay mantuvo un mínimo servicio portuario debido a su capacidad exportadora y a la capacidad y tamaño de tal empresa. Finalmente, el 7 de febrero de 2006 la Autoridad Portuaria cerró la dársena de Deusto con el último buque mercante que zarpó de sus muelles el "Fri River" con una carga de 3.000 bobinas de acero.

En este enclave territorial, una población residente de 500 vecinos ha convivido junto con el tejido industrial en una periferia urbana al margen de las dinámicas urbanizadoras de la ciudad.

¹⁰⁶ La mayor empresa de la península, Vicinay Cadenas, cuyas instalaciones ocupaban una extensión de 30.000 metros cuadrados se trasladó en 2003 a Sestao.



Canal de Deusto en la actualidad desde San Mames Barria



Canal de Deusto en plena actividad portuaria.

CONCLUSIONES

CAPÍTULO 5

5. Conclusión.

El Canal de Deusto 1926-1968

La Ría suponía el eje vertebral de una Comarca en ebullición y donde convergían intereses muy variados entre diferentes organismos e instituciones, que a veces resultaban simbióticos y complementarios pero otras veces resultaban antagónicos. En este contexto convulso de desarrollo socioeconómico, político y territorial se concibió el Canal de Deusto. El Canal constituyó una de las obras de ingeniería de mayor calado y envergadura que se realizaron en Bilbao a lo largo del Siglo XX, tanto desde un punto de vista constructivo como económico. Pero sin lugar a dudas, el Canal originó la gran transformación urbanística que se dio en Bilbao y que aportó una nueva visión urbana a la expansión de la ciudad.

Inicialmente el Canal de Deusto estaba previsto para que fuera la catarsis urbanística de Bilbao y su Ría. Es decir, que el Canal iba a depurar por un lado, toda la congestión urbana del Ensanche bilbaíno, articulando la nueva área de expansión de la ciudad y por otro lado, reorganizaba nuevas áreas de carga y descarga en la Ría, liberando terrenos pertenecientes al Puerto en Abando y Uribitarte.

En cuanto a las necesidades del Puerto, la maniobrabilidad en la Curva de Elorrieta fue el pretexto necesario para la modificación del trazado de la Ría que fue promovido por la Junta de Obras del Puerto de Bilbao. Pero el Canal también suponía una apuesta de futuro para la expansión urbana de la Villa por parte del Ayuntamiento de Bilbao. Ambas Corporaciones involucradas resultaban incompatibles al hablar del nuevo futuro para Deusto pero a la vez eran simbióticas y se complementaban siendo necesarias para un desarrollo favorable de Bilbao y su Puerto.

La Junta de Obras del Puerto asumía por un lado, la ejecución de todas las obras necesarias para el buen funcionamiento del mismo y por otro lado, ejercía la potestad de la conservación y mantenimiento de todas sus instalaciones. A pesar de que la Junta de Obras del Puerto, por ser el organismo de ejecución y gestión del Puerto, era conocedora de todas las necesidades y problemas en torno al mismo, la Junta no poseía jurisdicción sobre los terrenos del Puerto y no poseía competencia decisoria sobre cuestiones del mismo. Finalmente, todo acababa pasando por la aprobación de la Superioridad del Estado Central en Madrid, es decir, la competencia decisoria recaía siempre en la Dirección General de Obras Públicas, en la Sección de Puertos. Las instalaciones portuarias eran cedidas en concesión a las empresas que se disponían a lo largo de la Ría y que generaban el tejido industrial que suscitaba el desarrollo económico de la Comarca del bajo Nervión. La repercusión económica tanto de la Junta, del Estado y de Bilbao resultaba totalmente justificada, en cuanto al simbiótico encuentro entre empresa-Ría. El entramado económico-industrial era exigente con los medios que necesitaba para desarrollar su actividad económica, para lo cual las empresas precisaban de facilidades de maniobrabilidad, de carga y descarga, comunicaciones y en definitiva de un apoyo logístico impecable para que las empresas afincadas en la Ría pudieran ser competitivas en su actividad comercial y mercantil. Los concesionarios gozaban de grandes apoyos institucionales debido a la importancia que tenían en cuanto al desarrollo económico de la Comarca. Si un

concesionario prosperaba en su actividad esto repercutía directamente en el progreso socio económico bilbaíno aportando puestos de trabajo, favoreciendo actividades colaterales de servicios y empresas asistenciales. Todo suponía una cadena de crecimiento que no debía fracturarse sino que se debía favorecer. En esta coyuntura económica, todos los engranajes debían encajar a la perfección es decir, que había que favorecer la satisfacción de algunas empresas concesionarias a lo largo de la Ría para que su producción mercantil generara riqueza a Bilbao y su Comarca. Así pues, empresas como Altos Hornos de Vizcaya o Astilleros Euskalduna eran especialmente mimadas por las Instituciones y Corporaciones como la Junta de Obras del Puerto. Éstas exigían que la Ría estuviera en perfecto estado de conservación y con unas condiciones favorables de navegabilidad, fondos de Ría, rectificación de trazado, conservación de muelles y cargaderos e instalaciones adecuadas.

Muchas veces el universo de los negocios y proyectos empresariales de primeros del Siglo XX, era enormemente complejo y grandes industriales como Víctor Chávarri, Ramón de la Sota, Emilio Ybarra y otros, concurrían en todo tipo de cargos comerciales y políticos. Cargos como el de consejeros de todo tipo de empresas (Vidrieras de Llodio, Argón, Vidrieras de Álava, Valca, Arenas de Arijia, Potensa, Tubos Reunidos, Petronor, Vidrieras de Arte, Elorriaga Eléctrica, Delta Eléctrica, Financiera Española, CAMPSA, Altos Hornos de Vizcaya, Compañía Euskalduna, etc) que se sumaban a los nombramientos de viso político como los de Presidente de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, Presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, etc, desde los que a menudo defendían los intereses y necesidades de la industria vasca y particularmente su propio interés.

A menudo, la Junta de Obras del Puerto de Bilbao estaba presidida por los dueños fundadores de las empresas concesionarias de la Ría, esto generaba una verdadera presión para que las obras realizadas en la Ría se ejecutaran según las necesidades particulares de cada concesionario. En este contexto, podemos ubicar la decisión de la ejecución del Canal de Deusto.

A pesar de que durante años hubo un cierto debate sobre cómo enfocar la mejora del cauce de la Ría, y aunque, es cierto que la decisión no se tomó en el momento en que el dueño de la Compañía Euskalduna, Sir Ramón de la Sota y Llano, ejercía como Presidente de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, las influencias y presiones para su ejecución seguramente fueron las que determinaron que la balanza se decantara por la ejecución del Canal de Deusto. Era un momento particularmente propicio para influir y verse influido por otros dominios en y por la industria y la política en particular.

El Canal de Deusto eliminaba la Curva de Elorrieta y modificaba el cauce de la Ría atravesando la Vega de Deusto hasta desembocar directamente a los Astilleros de la Compañía Euskalduna de la que Ramón de la Sota y Llano había sido el fundador junto con su primo Eduardo Aznar y de la Sota en 1900. El beneficio de la operación infraestructural de la apertura del Canal de Deusto favorecía sobre todo a los intereses de la Compañía Euskalduna. Con todo ello, cabía pensar, que los apremios para la toma de la decisión de un proyecto de tal calado como el Canal de Deusto fueron intensos y que supusieron conversaciones y recomendaciones interesadas por parte de los que en mayor medida iban a quedar respaldados por tal operación. A pesar de los frutos y provechos particulares de la Compañía Euskalduna, bien es cierto que

Bilbao y su Comarca iban a salir siempre ganados por los réditos que económicamente se iban a producir en este sentido. Por un lado, la Compañía Euskalduna daba salida directa a sus barcos de gran calado por el Canal de Deusto con la consiguiente facilidad de maniobra que ello suponía. Por otro lado, se ampliaban los metros cuadrados de muelles para el almacenaje de mercancías para el resto de concesionarios. Y por último, la Junta rentabilizaba al máximo sus instalaciones aumentando su jurisprudencia a nuevos terrenos interiores reconvirtiéndolos en ribera utilizable. Con lo cual, el Canal de Deusto suponía a priori una operación sistémica de una infraestructura urbana de la cual iba a haber un rendimiento a medio plazo para Bilbao y su Comarca. Qué lejos de todo lo imaginado;

La propuesta de Camiña como Ingeniero Director del Puerto para la apertura del Canal en 1926 fue el inicio de un proyecto que no llegó nunca a terminarse y que estuvo vigente durante 42 años en diversos estadios del mismo. El proyecto de Camiña fue, con pocas variaciones, el que se acabó aprobando y realizando, es decir, que la idea inicial fue la que se intentó llevar a cabo aunque con poco éxito ya que no se finalizó por diversas razones. Sin lugar a dudas, ésta supuso un proyecto ambicioso para el Puerto y Bilbao.

Las primeras opciones de obras en el cauce de la Ría estaban enfocadas a una mejora del mismo según el Plan de Obras Nuevas que se había presentado en 1918 por parte de la J.O.P.B. Desde 1918 hasta 1926 se planteó una controversia en el seno de la Junta de Obras del Puerto para definir la actuación más conveniente para el Puerto. Existían dos opciones: Por un lado, la mejora de los fondos de la Ría, rectificación de trazado, conservación de muelles y cargaderos e instalaciones adecuadas; Y por otro lado, una nueva concepción de la infraestructura portuaria en la Ría, es decir, se proponía ejecutar un corte a la Vega de Deusto, suprimiendo las curvas del meandro de Deusto y facilitando así las condiciones de navegabilidad apropiadas a las necesidades de los buques. Finalmente, el cúmulo de circunstancias y de intereses añadidos ponderó la decisión a la elección más arriesgada tanto constructivamente como económicamente pero también, esta determinación suponía una decisión que supuestamente iba a resultar la más rentable para la actividad económica de la Ría.

Las intenciones de la Junta estaban claras pero no se había tenido en cuenta un factor imprescindible para llevarlas a cabo que era el beneplácito del Ayuntamiento de Bilbao. El 1926 y en correlación con el Concurso de Proyectos para un futuro Plan de Expansión Urbana de Bilbao, se entabló una tímida relación con 2 de los participantes en el Concurso internacional, Ugalde y Agüero, que por iniciativa propia decidieron demandar información a la Junta de sus planes de futuro para la Vega de Deusto para poder así incluirlas en sus propuestas urbanas del Concurso del Plan de Extensión Urbana. Solamente Ugalde propuso abrir un nuevo Canal por la Vega de Deusto asesorado por la Junta aunque no tuvo mayor repercusión ya que no obtuvo ningún premio para su propuesta en el concurso. Por lo tanto, la idea del Canal continuó en el ostracismo hasta que posteriormente saltó a la luz pública al ver que el Plan de Extensión Urbana de Bilbao tomaba aspecto de llevarse a cabo.

A pesar de ser tiempo de superposición de intereses públicos y privados en torno a la Ría, no existía ningún tipo de relación entre el Ayuntamiento de Bilbao y la Junta de

Obras del Puerto de Bilbao. Ambas Corporaciones se regían autónomamente bajo criterios diferentes y particulares ya que la jurisdicción de ambas estaba completamente definida y no existía un punto de encuentro entre ambas, a pesar de que las dos convergían en un mismo soporte territorial que era la Ría. Al igual que el Puerto estableció la Ría como centro neurálgico de su actividad y columna vertebral de su desarrollo, Bilbao había actuado siempre de espaldas a la Ría, siempre había sido considerada la Ría como una infraestructura necesaria para el desarrollo económico pero un verdadero impedimento y frontera física para el desarrollo urbano de la ciudad y un obstáculo de comunicación entre las dos orillas donde se extendía la ciudad. En esta coyuntura prosperó una incomunicación entre Corporaciones que era fruto de las necesidades particulares de cada una de ellas.

Tras el Concurso de ideas y la elaboración del Plan por parte de la Oficina técnica, Dirección Topográfica del Excmo. Ayuntamiento de Bilbao, el Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao se aprobó inicialmente el 14 de junio de 1927 y posterior se abrió un periodo de reclamaciones al mismo. Fue a partir de entonces donde La Junta de Obras del Puerto de Bilbao y el Ayuntamiento de Bilbao tomaron conciencia del problema de la falta de comunicación que había existido hasta aquel momento que estaba perjudicando el normal desarrollo de la elaboración de un Proyecto común en Deusto ya que no había habido comunicación entre ambos organismos para establecer criterios comunes de actuación.

Entre ambas Corporaciones hubo acusaciones cruzadas por la falta de entendimiento mutuo, aunque la realidad fue que ninguna de las dos instituciones tuvo, a priori, demasiado interés en saber de los planes ajenos ya que pensaban individualmente que la jurisprudencia les otorgaba el beneplácito de la razón sin pensar en que la Corporación análoga ostentaba también ciertos derechos sobre los terrenos de la Vega de Deusto. Las discrepancias llevaron a que el proyecto del Canal quedara postergado hasta llegar a un punto común donde hacer que el proyecto evolucionara hacia un buen puerto.

Se llegó a un punto de negociación donde se designó una Comisión para que estudiara en común el asunto del Canal entre el Ayuntamiento de Bilbao junto con la Junta de Obras del Puerto. En la Comisión mixta, los representantes municipales estudiaron el proyecto de Canal del Ingeniero Director del Puerto, Camiña, y otorgaron su aprobación pero la nota discordante estuvo en la figura de Arrola que argumentaba su discrepancia sobre la base de un perjuicio para la Villa. Arrola sostenía que la anexión de Deusto a la Villa de Bilbao fue principalmente por la necesidad de terrenos donde expansionar la ciudad. No cabía pensar que se iba a ceder la zona más rica de la Vega de Deusto y por dónde la extensión urbana tenía visos de ser más favorable, a un reencauzamiento de la Ría para servir a las necesidades del Puerto. Era evidente que en cierta forma Arrola ofrecía un razonamiento bien argumentado y, a todas luces lógico, ya que la Villa de Bilbao proporcionaba al Puerto los mejores terrenos edificables de Deusto a cambio de una reactivación económica de la Ría que favoreciera a la ciudad. La Cámara de Comercio de Bilbao, una vez conocido el proyecto del Canal de Deusto, aprobó por unanimidad su apoyo a dicho proyecto ya que estaba convencida de las ventajas mercantiles y generales que aportaría a la Villa.

El Canal hacía variar sustancialmente la configuración territorial y de comunicaciones de toda la Comarca cuyos pueblos quedaban sujetos a las nuevas comunicaciones entre orillas. También la extensión de Bilbao quedaba a la espera de la ejecución del Canal. Bilbao se jugó toda su nueva configuración urbana a todo o a nada con el Canal de Deusto ya que la ejecución del mismo conllevaba una sustancial modificación de la imagen urbana de la ciudad. El Canal constituyó una apuesta arriesgada de futuro ya que suponía una operación urbanística a gran escala y que podía fracasar por multitud de razones, económicas, plazos, constructivas, estratégicas o motivos ajenos al devenir de la ciudad. Finalmente, fue exactamente lo que ocurrió.

El Ayuntamiento, solamente obligaba a la Junta del Puerto a cumplir con una serie de exigencias relativas a plazos, gestión y tramitación administrativa del Plan, y responsabilidad jurídica frente a los propietarios, es decir que el Ayuntamiento de Bilbao buscaba las garantías necesarias para que la ejecución del Canal se llevara a cabo. Pero el Ayuntamiento actuó con demasiada condescendencia con la Junta del puerto y sus exigencias no estuvieron a la altura de los perjuicios para Bilbao si es que el Canal no se llegaba a realizar. No hubo ningún tipo de sanción por objetivos no cumplidos, así que la Junta podía actuar como mejor le viniera a sus propios intereses y el Ayuntamiento de Bilbao que contribuía con el soporte físico de los terrenos de su jurisdicción, solamente fue el espectador pasivo de las necesidades del Puerto.

Finalmente, todas las exigencias de garantías se tradujeron en una Ley según un proyecto redactado por la Junta de Obras del Puerto de Bilbao y aprobado el 9 de julio de 1928 por el Ministerio de Fomento llamado "*Proyecto de desviación del cauce de la Ría en Deusto*". Este proyecto se podía considerar como el primer proyecto aprobado por la Superioridad para el corte de Deusto y como característica principal podemos señalar que la totalidad de la operación del Canal de Deusto estaba presupuestada en el Proyecto de Luís Camiñas del 28 de febrero de 1928 en 47.571.811,12 pesetas, 30.846.476,49 pesetas de la obra y 16.725.334,63 pesetas referente a los expedientes expropiatorios. En cuanto al plazo de ejecución previsto para llevar a cabo el Canal era de 7 años y medio. La complejidad técnica del proyecto era elevada y las primeras previsiones de la obra auguraban soluciones técnicas demasiado evidentes como para que no surgieran imprevistos. No existía una certeza real de la tipología de los terrenos a excavar y todas las previsiones habían sido demasiado tangibles como para que resultaran efectivas

Por otro lado, la opinión pública se encontraba dividida entre los adeptos al Canal que confiaban en la solvencia de la Junta del Puerto para acometer tal obra y por otro lado, se hallaba la oposición al Canal que recogía la mayoritaria disconformidad de los habitantes de Deusto que veían su "Modus vivendi" amenazado por la separación física de un terreno que conformaba una unidad territorial definida como la Vega de Deusto. Las reticencias estaban también en parte de la ciudadanía deustarra que necesitaba ejercer los derechos constructivos para conseguir una plusvalía sobre sus terrenos. Con la apertura del Canal y la tramitación del Ensanche de Deusto, habían quedado suspendidos todos los expedientes de construcción en Deusto lo cual imposibilitaba una expansión de Bilbao al ritmo que el Ayuntamiento y el pueblo querían. Es decir, nunca hubo un claro apoyo al proyecto del Canal ya que la desconfianza propia de un proyecto de tal entidad favorecía a una lógica incredulidad que debía despejarse ante la ejecución material del corte de Deusto.

Nadie se acababa de creer que pudiera darse una obra de infraestructura semejante a la del Canal de Deusto.

Una vez aprobado por la Superioridad el corte de Deusto, comenzó un periodo arduo de recopilación de datos de las parcelas afectadas por el corte. Según las conversaciones con el Ayuntamiento de Bilbao, la Junta del Puerto era la encargada de enviar a la Superioridad los datos necesarios para obtener la autorización de incoar los expedientes de expropiación de los terrenos. Este periodo de expropiaciones supuso una de las grandes trabas en la materialización física del Canal. La mayoría de los afectados aceptaban la utilidad pública de la obra y únicamente se limitaban a reclamar el abono del justiprecio en un tiempo razonable, ya que estaban pendientes de una rápida aprobación de expedientes administrativos para la ejecución de sus obras en el futuro Ensanche de Deusto. Solamente hubo problemas de divergencia de criterios con escasos propietarios pero supusieron un gran escollo que estuvo presente durante décadas. Pero sin lugar a dudas, uno de las mayores causas para el retraso final de la obra fue la dificultad de liquidación de ciertos expedientes expropiatorios. En el desarrollo de la obra, la Junta se quedó sin crédito suficiente para abonar las cantidades necesarias a los expropiados. Es decir, no solamente hubo desavenencias con los propietarios sino que no había medios económicos suficientes como para remunerarlos por sus terrenos. Todo ello supuso un quiste en el desarrollo global de la obra.

Tras la aprobación con la R.O. de 10 de octubre de 1929, el proyecto del Canal cayó en un estancamiento debido a causas externas como el declive financiero mundial, al progresivo empobrecimiento de la Junta del Puerto por falta de ingresos y a la dificultad de las expropiaciones. Todo ello favoreció a la paralización del proyecto hasta 1935. El Ayuntamiento seguía la urbanización de Deusto sin esperar ningún avance del Canal, solamente se mantenía la localización del mismo que en cierta forma condicionaba la geometría de la retícula en el nuevo Ensanche de Deusto. La acertada decisión del Ayuntamiento de Bilbao de continuar sus planes de expansión en Deusto produjo una lógica y coherente ocupación progresiva del nuevo barrio que crecía simultáneamente a su urbanización y su demografía y en cierta manera, al margen del desarrollo del Canal cuya finalidad era básicamente el uso industrial del mismo mientras que la urbanización residencial se desarrollaba en la ladera de Archanda.

Con todo ello, en 1935 se reactivó el proyecto del Canal y se redactó el proyecto de *“Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto”*. Una de las mejores propuestas para abordar la construcción del Canal fue el establecimiento de etapas de construcción. El Canal se dividió en 3 trozos para acometer sus obras. Esto supuso una decisión muy acertada y que facilitó la financiación de las obras y que por otra parte, aportaba credibilidad a la misma. Plantear etapas en la obra suponía que existían metas a medio plazo que se podían alcanzar, es decir, existían objetivos próximos que conseguir, lo cual era importante para suscitar un vestigio de éxito ante la opinión pública.

El infortunio pesó sobre el proyecto de *“Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto”* del 28 de agosto de 1935, que después de su aprobación por Orden de la Dirección General de Obras

Hidráulicas y Puertos de de 22 de abril de 1936, quedó relegado al olvido debido al Alzamiento Militar, lo cual supuso un nuevo obstáculo para su ejecución porque el expediente quedó paralizado hasta que el 3 de febrero de 1941 se redactó un proyecto "Modificado de Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto".

Tras la Guerra, la intención política del Estado Central, en cuanto a Puertos se refiere, consistía en un aprovechamiento de los recursos existente para la rápida reconstrucción del País. No había crédito suficiente para sufragar grandes proyectos que suponían grandes desembolsos económicos. En Madrid no estaban interesados en ampliaciones y crecimiento para el Puerto de Bilbao, solamente había un único interés, la reconstrucción nacional. La Guerra y la posguerra habían dejado al Estado y a la Junta del Puerto sin recursos y con grandes endeudamientos. No cabía pensar en el Canal de Deusto por la envergadura de tal empresa pero no dejaba de ser una inversión a futuro ya que la rentabilidad de la inversión podía ser máxima a largo plazo. Pero el Estado no estaba dispuesto a favorecer inversiones largoplacistas que endeudaban todavía más las arcas del Estado. Además, Bilbao no había sido una ciudad "amiga" del Régimen y el amplio apoyo rojo-separatista, al igual que el soporte nacionalista, no ayudó a que hubiera un aval para las iniciativas del Puerto de Bilbao frente a otros puertos de la vertiente Cantábrica. Es decir, que no existían muchas razones a favor de un apoyo al Canal. Además, el problema añadido de las expropiaciones perjudicaba gravemente el problema. Definitivamente, después de la Guerra ya no había dinero para abonar a los expropiados, y mientras, los expedientes quedaban totalmente en suspenso por falta de financiación. La Junta del Puerto nunca había abandonado la idea de la realización del Canal aunque ya todo proyecto perdía sentido ante la falta de apoyo y financiación del Estado Central.

A partir de 1943, Bilbao se vio inmersa en una nueva etapa de reconstrucción urbana con la redacción del Plan Comarcal en Bilbao y su zona de influencia que impulsó el interés urbanístico de la Comarca. Desde Madrid existía un verdadero interés en la revitalización urbana de la Comarca y en la Ordenación Territorial del bajo Nervión, todo ello, bajo la tutela de Pedro Bidagor en la Dirección General de Arquitectura y las directrices del Estado Central. El Plan Comarcal que se basaba en los grandes proyectos de la JOPB, había planteado en el Plan del Puerto de 1937 y que se hallaban sin realizar por falta de crédito: El Canal de Deusto, la dársena del río Galindo y la canalización del río Asúa. Era el momento para el Canal. La antigua apuesta metropolitana de una Comarca que girara en torno a la Ría como una columna vertebral de comunicación interna y externa, retomaba fuerza. El Puerto suponía un enriquecimiento del territorio común al Nervión y el crecimiento de la Metrópoli entorno a la actividad portuaria desde el puerto interior de Bilbao hasta El Abra. La capital bilbaína necesitaba expandirse y cuanto más actividad económica entorno al Puerto, más recaudación podía haber para posteriormente favorecer el desarrollo urbanístico. Era una cadena que no podía romperse. Todo ello suponía una ratificación de la apuesta que la Junta había realizado con la aventura del corte de Deusto. Lo que era bueno para el Puerto, era bueno para Bilbao. Era un momento donde ya no cabían dudas respecto a la apertura del Canal. Se había llegado demasiado lejos como para no confiar en que era una apuesta segura de futuro: Había que abrir Deusto. El Puerto lo necesitaba para su expansión y en consecuencia, también Bilbao lo necesitaba. Pero el crédito no acaba de llegar.

En 1945 hubo un cambio de tendencia política en Madrid con el nombramiento de José María Fernández Ladrera que había sustituido a Peña Boeuf en el Ministerio de Obras Públicas. Ladrera cambió 180 grados la tendencia político-territorial con respecto a las decisiones de Peña Boeuf, gracias al final de la 2ª Guerra Mundial que propició la apertura económica y de libre comercio con Europa y América que favoreció el crédito. Ladrera promovió un Plan de Acceso y Comunicaciones para desatascar el impedimento político de Boeuf para el desarrollo de la Comarca del Nervión. Con todo ello, en diciembre de 1946, a la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, se le autorizaba un empréstito por valor de 225 millones de pesetas para ampliar y mejorar sus instalaciones que hasta entonces había sido imposible realizarlas por falta de crédito. De los 225 millones de pesetas se dedicaba 56 millones de pesetas al Canal de Deusto. Era el momento para la ejecución del Canal.

Por otra parte, el crecimiento urbano del barrio de Deusto continuaba y en cierta medida, al margen del expediente administrativo de la construcción del Canal. El Ayuntamiento de Bilbao había decidido continuar su expansión urbana sin tener mucho en consideración las pesquisas seguidas en el Canal ya que no podía quedar expuesto al lento devenir de una infraestructura que en cierta medida había quedado relegada a una periferia industrial muy localizada en la urbe. Así, el 5 de abril de 1947 se aprobó el Proyecto de Ensanche de Deusto por la Comisión Central de Sanidad Local de Madrid que completaba el crecimiento urbano de Bilbao y donde se contemplaba el Canal de Deusto completamente definido y dentro de la trama urbana pero sin haber siquiera comenzado la obra ni tener visos de un inicio a corto plazo.

Existían escasas relaciones entre la Junta de Obras del Puerto de Bilbao y la Dirección de Arquitectura del Ayuntamiento de Bilbao en cuanto a proyectos en común que tenían ambas Corporaciones. No existía falta de voluntad pero la realidad es que faltaba una comunicación entre ambas. Pero a partir de 1953 se creó una Comisión mixta para valorar proyectos en común y facilitar el intercambio entre ambas. El Plan Comarcal no solamente había adoptado el Canal de Deusto como bueno sino que el Proyecto de Reforma de la Vega de Deusto había hecho suyo el Canal de Deusto convirtiéndose de ahora en adelante en una infraestructura urbana de Bilbao. Bilbao traspasaba sus límites jurisdiccionales para convertirse en una auténtica Metrópoli.

Era completamente necesaria la construcción del Canal y tras más de veinte años de retrasos en el inicio del proyecto había llegado la hora de convertirse en una realidad tangible. Con fecha del 15 de julio de 1948 declaración de urgencia a los efectos de aplicación de la Ley de Expropiación Forzosa de 7 de octubre de 1939, la cual fue concedida por Decreto de fecha del 15 de julio de 1948, reconociéndose por este hecho, y de forma explícita, la necesidad de iniciar las obras con rapidez. De esta forma, se reactivó de nuevo el proyecto que tantas veces se había intentado impulsar por parte de la Junta del Puerto y el 18 de diciembre de 1948 se redactó el "Proyecto Parcial Nº 1 de Explanación y Muelles para el Canal de Deusto".

Este proyecto suponía el verdadero comienzo de las obras y la definición localizada del ámbito de actuación de las mismas. Este ámbito que inicialmente se definió en el proyecto como el más favorable socialmente en cuanto a que suponía el que menor perjuicio a los afectados por los terrenos colindantes al Canal aunque esta exigencia

de tipo social no fue la que verdaderamente marcó directamente los límites de la obra, sino que consideraciones de tipo técnico y constructivo fueron realmente las que decidieron el inicio de la obra. La zona central suponía una facilidad en la ejecución de los trabajos por ejecutarse los trabajos en seco, lo cual repercutía directamente en su coste. El proyecto de 1948 era mucho menos ambicioso que el previsto en 1941 y el coste de la obra a pesar del incremento por los años era 67% que el presupuesto del proyecto del 3 de febrero de 1941. La posibilidad de desatascar el proyecto aceleró los trámites administrativos para el inicio real de la obra.

Mientras, la actividad portuaria evolucionaba y crecía viento en popa. El Puerto de Bilbao experimentó un auge económico evidente que se tradujo en un record de toneladas de mercancías movilizadas en 1950. Era el momento propicio para una expansión de las infraestructuras portuarias. Finalmente, la apuesta a futuro de la Junta del Puerto parecía haber sido ratificada a lo largo de los años.

El inicio de la obra fue ensalzado con todos los honores del momento y supuso un acicate propagandístico para el Régimen. Finalmente, la gran obra en la Ría iba a comenzar y el Estado no escatimó en recursos propagandísticos para ponderar su supremacía política y económica. Ahora sí que podía llegarse a ver una realidad esperada durante años aunque no acabó como se había previsto.

El devenir de las obras resultó según lo previsto en precio aunque los retrasos de las obras quedaron evidenciados desde el primer momento. Se certificaban los trabajos a medida que se realizaban las obras y según la disponibilidad de crédito de la Junta del Puerto. Tras 5 años de obras el retraso quedó patente y la dificultad técnica de la misma hacía imposible alcanzar los hitos marcados desde un principio. En 1955 se había abonado ya la cantidad de 54.476.522,40 pesetas, que superaba con creces la cantidad adjudicada en 1949 de 47.448.431,62 pesetas.

Después de más de 5 años de obras comenzó a evidenciarse las dificultades técnicas que suponía el corte de Deusto. Los medios de la época eran escasos y los recursos técnicos insuficientes, la evolución a la alza de los precios y la inevitable inflación de la época ya que España quería salir de la recesión económica de la postguerra, precipitaron una situación inviable. Los plazos calculados para la obra eran imposibles de cumplir y las certificaciones superaban ampliamente el 20% de la cantidad adjudicada con lo cual comenzó a redactarse una secuencia de proyectos modificados de los anteriores que no hacían más que incrementar por un lado, la suma final de la obra y por otro lado, restar credibilidad a una obra que ya empezaba a ser poco rentable. Así, el presupuesto para el Modificado de 1956 había sido aumentado hasta alcanzar la cifra de 72.130.448,82 pesetas. Para finales de 1957 se había abonado ya 84.613.617,57 pesetas en total del Parcial Nº 1, y posteriormente se continuó con los proyectos modificados y reformados hasta las liquidaciones finales que databan de 1972.

Las continuas derramas que superaban las posibilidades de la liquidez de la Junta del Puerto obligaron a un voluntario olvido institucional de una obra que comenzaba a ser de difícil justificación.

Una vez comenzada la primera etapa ya no había marcha atrás y el inicio de la segunda etapa debía comenzarse prácticamente de forma simultánea. En esta

segunda etapa se había aprendido de los errores de la primera etapa en cuanto a ritmo de trabajo y presupuesto, lo cual llevó a un presupuesto de contrata de 74.667.990,74 pesetas y un plazo de 5 años de obra.

La obra de esta segunda etapa comenzó sin pena ni gloria, ya no hubo expresiones de júbilo ni inauguraciones mediáticas que ensalzaran al Régimen, ahora solamente se pensaba en poder finalizar la obra en un precio y plazo razonable. La obra del segundo parcial evolucionaba favorablemente hasta finales de 1956 donde el crédito comenzó a ser disponible. Es decir, comenzaba a agotarse también el presupuesto disponible para la segunda etapa lo que repercutía directamente en retrasos e imprevistos en obra. Tal y como ocurrió con el primer parcial, en este segundo parcial se comenzó con una secuencia de reformados y modificados al proyecto para poder adaptar el proyecto inicial a las nuevas exigencias presupuestarias.

No había manera de acabar una obra faraónica y lo peor de todo es que las previsiones presupuestarias superaban con creces los empréstitos del Puerto y la financiación era muy complicada. La obra que había comenzado con un gran engranaje de información pública acabó relegada al olvido y al ostracismo de su principal promotor, la Junta de Obras del Puerto de Bilbao. En las Memorias Anuales del Puerto se había informado consecutivamente del desarrollo de la obra, pero a partir de la Memoria Anual de 1958 hasta que la Memoria Anual de 1968 solamente existían referencias visuales de fotografías y planos generales de la Ría. Ni siquiera se informó de la inauguración oficial en 1968. Parecía como si la Junta hubiera querido omitir un fracaso anunciado paulatinamente a lo largo de los 18 años que duraron sus obras.

La tercera etapa prevista para finalizar las obras fue la que mayor dificultad tuvo para ser ejecutada. No se pudo terminar con las obras previstas para la misma, en realidad esta etapa fue únicamente la referida a la apertura del canal en la Curva de Elorrieta ya que la apertura total del Canal no pudo ser finalizada. Las obras que no se ejecutaron fueron: la ejecución de más muelles, el puente de Olaveaga, el cegado del cauce original de la Ría para conformar una dársena y sobre todo la apertura total del Canal hacia los Astilleros Euskalduna. En definitiva, casi no se realizó ninguna obra de la tercera etapa.

A partir de la década de los 60, el proyecto comenzó a decaer progresivamente hasta que las circunstancias económicas y técnicas obligaron a la Junta de Obras del Puerto de Bilbao a tomar una decisión que afortunadamente fue la correcta según el contexto de una obra que no aportaba más que mermas económicas. La justificación de imposibilidad de consumación del proyecto del Canal consistió en la explicación técnica de la imposibilidad de culminación de la apertura del Canal por la calidad de los suelos en la zona de los Astilleros Euskalduna.

No falta razón al argumento técnico de la dificultad de una ejecución de una obra sobre terrenos fangosos, pero también era cierta una realidad evidenciada por un saco sin fondo de una obra sin control presupuestario que demandaba continuamente una financiación imposible de suministrar. Con todo ello, el Canal se acabó a escasos 400 metros de su apertura final Ría arriba.

Los aproximadamente 1.400 millones de pesetas que acabó costado la operación completa de apertura del Canal eran difícilmente justificables ante la opinión pública y ante cualquier auditoría de ningún tipo ya que los continuos reformados y liquidaciones del proyecto eran sobre todo el resultado de una falta de previsión técnica de una obra que escapaba a la viabilidad de la época.

A parte de cuestiones exclusivamente tangibles, técnicas y monetarias, existía una argumentación difícil de justificar: Después del paso de los años y el devenir socio-económico de Bilbao, era realmente necesario el Canal de Deusto?, Qué aportaba a la economía local? El desembolso económico justificaba su finalización? Las cuestiones sobre las necesidades del Canal se multiplicaban al mismo tiempo que se intuía la frustración del proyecto.

El informe del Banco Económico Mundial que desconfiaba de la viabilidad económica para finalizar la obra y sobre todo de la necesidad real de dicha intervención en la Ría, fue el colofón de un fracaso anunciado. La configuración de los nuevos barcos había variado, su caldo, su tonelaje, lo cual impedía la utilización de las instalaciones del Canal a una flota moderna de buques mercantes. Dicho informe recomendaba rellenar el Canal de nuevo, esta actuación hubiera supuesto una ratificación del fracaso del Canal de Deusto incluso antes de su inauguración. La Junta se encontraba en un callejón sin salida ya que por un lado, el cegar de nuevo el Canal hubiera supuesto una frustración generalizada, y por otro lado, el continuar hacia delante también suponía un despropósito ya previsto desde hacía tiempo. No cabía una vuelta atrás después de 42 años de proyectos y obras.

Las empresas concesionarias de las instalaciones portuarias comenzaron un declive progresivo debido a la crisis económica de los setenta. Es decir, la presión económico-política que los concesionarios podían ejercer a la Junta del Puerto y demás Corporaciones para facilitar y mejorar su actividad económica se encontraba en total declive. La actividad económica a lo largo de la Ría se hallaba en profunda decadencia por la crisis mundial del petróleo. Muchas empresas como por ejemplo la Compañía Euskalduna, que iban a verse mejoradas por la puesta en marcha del Canal no prosperaban económicamente y la necesidad de la puesta en marcha del Canal se empezó a valorar como una acción que no modificaba sustancialmente la situación económica de aquellas empresas que a priori el Canal iba a beneficiar. La situación económica a lo largo de la Ría comenzaba a marchitarse y en esta circunstancia no cabía seguir potenciando una instalación cuya finalización solamente acarrearía gastos y cuya rentabilidad comenzaba a ser indeterminada.

Finalmente, en septiembre de 1968 se inauguró el Canal de Deusto. La tímida inauguración solamente supuso la puesta en servicio del Canal que en realidad era únicamente una dársena de servicio ya que nunca fue un canal propiamente dicho. El calado del Canal dejaba mucho que desear, la relativa utilidad que se le podía dar al mismo debido a los cambios en la navegación y al problema urbano que suponía el tráfico portuario de la Ría, favorecieron la falta de entusiasmo en la conclusión de la obra.

El Canal de Deusto quedaba convertido en el puerto interior de Bilbao, accesible a buques de hasta 10.000 toneladas de peso muerto, los cuales, si estaban cargados, quedaban temporalmente varados en el fondo mientras duraban las mareas bajas

más acusadas. Tales buques para entrar o salir cargados debían aprovechar la pleamar.

A partir de entonces la península de Zorrozaurre se convirtió en una zona industrial periférica de Bilbao que paulatinamente se fue degradando ambientalmente. Las industrias crecieron dentro de una racional anarquía según sus propias necesidades sin una pauta o normativa más que la escasa información que aportaban los Planes Parciales de Deusto que estaban más preocupados por reorganizar la zona residencial que crecía en la Margen Derecha del Canal que por reordenar un área industrial cuyos terrenos pertenecían muchas veces al Puerto. El residual desarrollo residencial de la península de Zorrozaurre no suponía un impedimento al crecimiento industrial de la zona y sobrevivía como podía a la asfixiante expansión del tejido empresarial que colmató en pocos años todo el territorio desde el cauce original del Nervión hasta el Canal artificial, creciendo simbióticamente en torno a la Ría.

A partir de la crisis de los años 80, la estrategia económica en torno a la Ría cambió hacia una expansión exterior del Puerto para facilitar la supervivencia de muchas empresas que se vieron abocadas a una reconversión industrial donde las obsoletas instalaciones industriales daban paso a nuevos modelos económicos más contenidos. El declive de la península de Zorrozaurre supuso un camino progresivo hacia una decadencia urbana y medioambiental con la que ha llegado a nuestros días.

La Ría ya no jugaba un papel trascendental en la economía bilbaína tal y como ocurrió en épocas pasadas. La Ría fue perdiendo su antigua actividad naval para convertirse en un cauce fluvial constreñido por construcciones urbanas y que poco a poco se iba liberando de esa angostura gracias a liberar espacios para la ciudad. Hoy el Puerto ha salido en gran parte fuera de la Ría y las actividades económicas no viven del Puerto sino que son ellas quienes proporcionan al Puerto la mayor parte de su dinamismo con lo cual los roles entre Puerto y ciudad han comenzado a invertirse.

CAPÍTULO 6

Del desarrollismo a la crisis.1956-1983

*Salgo
al muelle, llueve, llueve,
llueve, el Nervión navega hacia el Cantábrico...*

Blas de Otero. Que trata de España. 1964

6. Del desarrollismo a la crisis. 1956-1983

6.1. La herencia de la Autarquía

Después del eclecticismo del urbanismo bilbaíno del Plan Comarcal de 1945, donde se mezclaban teorías urbanas del racionalismo junto con esquemas organicistas y de Ciudad Jardín, surgió una etapa de revisión de ese mismo Plan Comarcal de 1945. La Primera Revisión del Plan Comarcal en 1961 se estableció como una consolidación de ciertas teorías del racionalismo, donde se afianzaron ciertas tendencias, teorías y pautas urbanas del Movimiento Moderno con la utilización del bloque aislado y abierto rodeado de grandes zonas verdes.

El Plan Comarcal de 1945 se podía considerar como un fracaso implícito ya que no solamente quedaban patentes las insuficiencias de la Corporación Administrativa del Gran Bilbao para desarrollar el Plan Comarcal a lo largo de las décadas de 1940 y 1950 sino que habían surgido nuevos problemas en la Comarca, y ante los que el Plan y el mismo Gran Bilbao resultaban inútiles. Habían pasado más de quince años desde la redacción del Plan Comarcal, y en 1959 se había aprobado el Plan de Urgencia Social de Vizcaya, que incluía la necesidad de que el Gran Bilbao procediera a la revisión inmediata del Plan de 1945.

Por otro lado, la aprobación de la Ley de Suelo y Urbanismo de 1956 mantuvo el régimen especial de la Comarca de Bilbao, a pesar de la relevancia que esta tuvo para otorgar a los poderes públicos la responsabilidad de la Ordenación Territorial y su planeamiento de desarrollo. Todo ello, derivó en el plano urbanístico con la puesta en marcha de la revisión del Plan Comarcal.

El Plan de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca, redactado en 1961 y aprobado definitivamente en 1964 tuvo como principal característica una continuidad o secuencia del Plan Comarcal de 1945. La prolongación conceptual del Plan se reflejó no solamente en una continuidad de su desarrollo urbanístico sino que el equipo técnico seguía siendo el mismo. La corporación del Gran Bilbao se mantenía y la Dirección de Arquitectura que había marcado la pauta del documento inicial continuaban sin cambios.

El cambio sustancial del Plan Comarcal de 1964 con respecto al Plan de 1945 era únicamente el aumento de superficie de suelo calificada. Era sin lugar a dudas el objetivo del Plan: El conseguir mayor rentabilidad a los suelos del Gran Bilbao. Las infraestructuras resultaban prácticamente las mismas y no variaban sustancialmente e incluso tras 15 años no había habido avances sustanciales en ese sentido. La inoperancia del Plan de 1945 había sido fruto principalmente de la falta de recursos iniciales. El Gran Bilbao no disponía de autonomía presupuestaria suficiente para acometer el Plan con lo cual se reducía simplemente a un instrumento de control territorial sin ningún tipo de poder ejecutivo.

La herencia del Plan Comarcal supuso una continuidad de criterios urbanos en los cuales se basaba la revisión del Plan Comarcal de 1964. El zoning configuraba el instrumento urbanístico a seguir por todos los Ayuntamientos que se diseminaban a lo

largo de la Ría y que conformaban la Corporación Administrativa del Gran Bilbao. De forma genérica, se difuminaban manchas imprecisas que definían usos y edificabilidad de manera muy vaga y donde no existía un planeamiento pormenorizado del territorio. Solamente existía un único interés que era la base del desarrollo comarcal: La ubicación de áreas industriales bien situadas para su explotación.



Imagen de la Ría de Bilbao en 1961. Corporación Administrativa del Gran Bilbao

La edificación residencial se desarrollaba entorno a los centros industriales privilegiados, creando conurbaciones periféricas residenciales sin ningún tipo de planeamiento. Surgieron así los suburbios residenciales de manera espontánea y caótica y ocupando las laderas de la gran Metrópoli.

Las chabolas que proliferaron a lo largo de la década de lo 50 continuaban siendo un problema a lo largo de la década de los 60. La problemática de la vivienda continuó siendo un tema sin resolver a lo largo de las siguientes décadas e incluso se agravó debido al desarrollismo incontrolado de crecimiento demográfico, económico y urbanístico.

Durante el mandato de Joaquín Zuazagoitia, el Plan Comarcal de 1945 se desarrollo y llegó a su fracaso. Para 1959 no se habían ejecutado la mayoría de las infraestructuras previstas en 1945.

El problema de la infravivienda que se desarrollaba incontroladamente y los problemas con el saneamiento que convirtió a la Ría en "cloaca navegable"¹ derivaron en un Plan que no era reconocible en el plano real de la ciudad de fines de los cincuenta.

A pesar de su falta de efectividad y con una clara aspiración rentabilista de aprovechamiento de usos y edificabilidades, el Plan Comarcal de 1961, al igual que el Plan Comarcal de 1945, tenía una clara voluntad de unidad metropolitana que confería una visión global de la Comarca del Nervión y que facilitaba y allanaba la llegada de una futura Ordenación Territorial.

¹ La Gaceta del Norte, 16-6-1957.



La Ría de Bilbao en los años 50 del Siglo XX. Ayuntamiento de Bilbao

6.1.1. La industrialización de la Ribera de Deusto

La Ribera de Deusto y Zorrozaurre siempre habían gozado de un carácter industrial dada su ubicación de fachada fluvial. Desde el tercer tercio del S.XV se habían asentado en la Ribera de Deusto talleres y constructores de naos. Su situación estratégica en la Ría favoreció el establecimiento de astilleros que se nutrían de pequeña industria auxiliar, lo que generó en la Ribera de Deusto un pequeño tejido industrial y artesanal autónomo que originó, desde tiempo antiguo, un florecimiento de la economía de ese territorio vizcaíno.



La Ribera de Deusto más residencial desde Olaveaga

En 1861 ya existían al menos 6 fábricas con suficiente entidad e importancia que se dedicaban a productos alimenticios, conservas, salitre artificial, ácido nítrico, cordelería y un astillero. En 1885 seguía creciendo la industria en la Ribera de Deusto y se asentaron las siguientes empresas: Una fábrica de cerveza, una de hierro colado, dos de calderas para vapores y una de jabón y bujías.

En 1919 ya existían en Deusto 63 empresas con un total de 1.887 obreros. Entre las más importantes se encontraba Talleres de Deusto con 362 obreros, Tubos Forjados con 130 obreros, Rochelt con 33 obreros, Talleres Ibaizábal con 160 personas.² Pero no todo en Deusto fue un crecimiento exponencial sino que el vaivén económico hacía mella en el tejido económico local y en el entramado industrial de la Vega de Deusto que también sufría las oscilaciones financieras internacionales y nacionales. En 1924 el número de factorías había descendido a 49 donde destacaban Artiach con 88 empleados, El Añil con 48 trabajadores y Coromina Industrial de anhídrido carbónico y sulfuroso.

Tras la fase de estancamiento económico que supuso la Guerra Civil y la Autarquía, se comenzó a consolidar cierta expansión económica fomentada por el Estado Central, como hemos dicho antes, con el Plan de Estabilización y diversos planes de desarrollo económico.

Hasta la década de los 60 no se levantaron grandes industrias en la Ría y las empresas que habían sobrevivido a las carencias de la posguerra continuaban su marcha empresarial lo mejor que podían y gracias a un emprendimiento innato y en el mejor de los casos, a una gran dosis de imaginación debido a la falta de medios y sobre todo a la falta de materias primas. El Gobierno no les ayudaba a progresar ni a superar las carencias del mercado y las restricciones eléctricas y la falta de materias primas para su manufacturación impedía un crecimiento y dificultaba la continuidad del tejido empresarial a lo largo de la Ría y en particular en Deusto por su carácter de mediana y pequeña empresa.

A partir de la década de los 60, se llegó a un ciclo expansivo en la Ría que duró tres lustros durante los cuales la industria renovó con gran esfuerzo sus instalaciones para adaptarse a un nuevo desarrollo tecnológico. Desde Botica Vieja hasta Zorrozaurre la industria fue ampliando sus instalaciones y asentándose con el mismo espíritu emprendedor que lo había hecho desde hacía 5 siglos. Las industrias más emblemáticas que desarrollaron su actividad en Deusto fueron: El Taller de Juan Muñoz Mendizábal (El Tigre) de correas de transmisión (1942-1943); Cadenas Vicinay; Artiach; Talleres Zar; Industrias Beta; Salf Nife España (Juan de Madariaga 1967); Cromoduro (1953); Tarabusi (1945) dedicada a transformadores; Mefesa (Luís M^a Gana 1962).³

² Villota Elejalde, Ignacio. *Deusto de ayer y de hoy*. Mensajero D.L.. Bilbao. 1987. p 160

³ Serrano Abad, Susana. *La Ribera de Deusto, Industrial y portuaria. Bilbao y sus barrios*. Ayuntamiento de Bilbao. 2007. Bilbao



La península de Zorrozaurre en plena actividad industrial y portuaria de los 70

El área quedó claramente definida como industrial cuando en 1968 se abrió el Canal de Deusto y el entorno físico delimitó una península en la que el uso industrial fue el destino no elegido de la misma. Ni siquiera los Planes urbanos que se habían elaborado hasta la fecha habían nunca estudiado el ámbito industrial de la península que se había creado con el Canal. Todo en la península de Zorrozaurre quedaba por definir. La densidad industrial de la península crecía inconmensurablemente y al albur no solamente de las necesidades físicas de cada factoría sino de la escasez de terreno donde poder expandir su actividad industrial y a pesar de la paupérrima situación de sus comunicaciones rodadas. La inexplicable inconexión de tráfico rodado de la península era evidenciada por dos circunstancias: Por un lado, la proximidad del área de crecimiento industrial, según el Plan Comarcal de 1945, al centro urbano lo que facilitaba supuestamente el acceso. Y por otro lado y por contra, Zorrozaurre se encontraba aislada completamente de Bilbao, a pesar de su cercanía al Ensanche, por la falta de ejecución de sus comunicaciones rodadas. La dilación de las obras del Canal y del Puente de Olaveaga perjudicó enormemente a Zorrozaurre como potencial zona de expansión de Bilbao, aunque fuera de expansión industrial, y la defenestró a una marginación propia de terrenos residuales y suburbanos siempre periféricos a la gran urbe.

Qué hubiera sido de Zorrozaurre si se hubiera finalizado en su momento el Canal de Deusto? Esta pregunta no debe dejarnos impasibles ante la cuestión que nos atañe ya que la evolución urbanística de Zorrozaurre hubiera sido bien distinta, a pesar de la desindustrialización de la década de los 80. La no

ejecución de las infraestructuras previstas supuso una de las claves para el declive urbanístico de Zorrozaurre.



Obreros a la salida del trabajo en la Ribera de Deusto

Por otro lado, el crecimiento residencial del barrio de Deusto acrecentaba la diferencia entre éste y el desarrollo industrial de Zorrozaurre que resultaba a fin de cuentas una barrera física y un límite de aproximación del barrio en expansión de Deusto a la Ría que no dejaba de ser la mayor avenida fluvial de Bilbao.

Las diferencias marcadas en la Vega por la delimitación física de Zorrozaurre gracias al Canal, incrementaban la segregación del área y en definitiva, conseguían lo que el Plan Comarcal estaba buscando, una definida zonificación de usos, a pesar de que era muy cuestionable la ubicación de usos industriales en el centro de la ciudad tal y como dice Isidoro Escagües de Javierre:

“Vizcaya posee zonas inmejorables para asentar las nuevas industrias y a su población obrera, sin que en aquellas se ofrezcan los peligros que ya han aparecido en la Ría industrializada. El hombre, organizador de los elementos de producción que la naturaleza le da, todavía puede encontrar muchos rincones en la provincia que ofrecen al vizcaíno elementos naturales para que en ellos manifieste su capacidad industrial creadora.”⁴

⁴ Ibídem (Escagües de Javierre, Isidoro. *Los espacios vacantes de la industrialización Vizcaína*. Urbis. Año VIII- 1959 Nº23. Bilbao)



Entierro en la Ribera de Deusto (1954. Archivo: Txema Luzuriaga.

6.2. Primera Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca de 1961⁵

La Revisión del Plan Comarcal de 1945 surgió fundamentalmente como consecuencia de la aplicación de las políticas urbanísticas que se habían generado estatalmente a final de la década de los 50. Por una parte, la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana del 12 de mayo de 1956 que en su artículo 37.1, disponía que los Planes Generales de Ordenación deberían revisarse cada 15 años, con lo cual se debía proceder a una revisión del Plan Comarcal del 45, y todo ello, según las prescripciones del Artículo 9.2. de la Ley del Suelo. Por otro lado, el Decreto del Ministerio de la Vivienda de 27 de mayo de 1959, por el que se establecía el Plan de Urgencia Social de Vizcaya, que en su artículo 14, disponía que la Corporación Administrativa del Gran Bilbao con el asesoramiento de la Dirección General de Urbanismo debía proceder a la revisión del Plan de Ordenación Urbanística Comarcal de Bilbao y su área de influencia según la Base 1ª de la Ley del 17 de julio de 1945.⁶ Aunque se podía decir que las verdaderas razones de la revisión del Plan Comarcal de 1945 fueron otras que analizaremos posteriormente y que se ajustaban básicamente

⁵ Los datos de este capítulo han sido tomados de : Excmo Ayuntamiento de Bilbao (1961). Plan General de Ordenación Urbana y su Comarca 1961. Bilbao. Dirección General de Arquitectura. Archivo Histórico Municipal de Bilbao.

⁶ Excmo. Ayuntamiento de Bilbao (1961). Plan General de Ordenación Urbana y su Comarca 1961. Volumen 0. Resumen del Plan.. Bilbao. Dirección General de Arquitectura. Archivo Histórico Municipal de Bilbao. Pág. 3-4

a criterios de aumento demográfico, a falta de previsión y a la ineficacia del Plan del 45.

Entre los precursores máximos de la Revisión del Plan estuvieron el entonces Alcalde Bilbao Lorenzo Hurtado de Saracho Arregui que hacía las veces de Presidente de la Comisión Ejecutiva del Gran Bilbao y Vicepresidente del Consejo General del Gran Bilbao en 1960 y por otro lado, José Macián Pérez como Gobernador Civil y Presidente del Consejo General del Gran Bilbao. Ambos estaban de acuerdo en que no se podía empezar la casa por el tejado y que no se podía construir ni edificar sin urbanizar previamente. Era fácilmente constatable que en Bilbao no había habido planificación y era preciso que los planes de edificación estuvieran precedidos por planes de urbanización. La ciudad surgía a golpe de necesidad y no por un planeamiento previsto desde las Administraciones. Los barrios periféricos surgían sin ningún tipo de urbanización previa y muchas veces ni siquiera los servicios mínimos de habitabilidad en cuanto a saneamiento y abastecimiento de agua y electricidad, es decir, el caos y el desorden comenzaba a ser la tónica de la Metrópoli. Por todo ello, había que reformular el Plan Comarcal.

Dentro del área técnica, los trabajos de anteproyectos del Plan recayeron en los Arquitectos Luis Lorenzo Blanc, Eugenio Casar Estelles, Emilio Larrodera López, Fernando Pueyo García y José Sanz Gironella. Se necesitaba una reactivación del Plan Comarcal de 1945 pero unido a una reorganización urbana de la inicial propuesta. Para ello, se planteó una labor a modo de Estudios Previos que sustentaba la nueva situación urbana, socio-cultural y de medio físico en la que se encontraba la Comarca de Bilbao tras 15 años del original Plan Comarcal. Estos estudios los realizaron los alumnos de la Universidad de Deusto junto con cuestionarios de trabajos urbanísticos de Madrid.⁷ Toda la información obtenida que supuso una gran cantidad de datos, se analizó y procesó en la Oficina Técnica del Gran Bilbao de la mano del estadístico Luis Benlloch Gregori. La finalidad era conseguir la información más veraz posible de los municipios de la Comarca para que finalmente los municipios pudieran tener un Plan General que marcara las pautas y estableciera una planificación pormenorizada mediante Planes Parciales.

Una vez redactados todos los documentos necesarios para la Revisión del Plan Comarcal en 1961, no fue definitivamente aprobado hasta el 27 de enero de 1964.

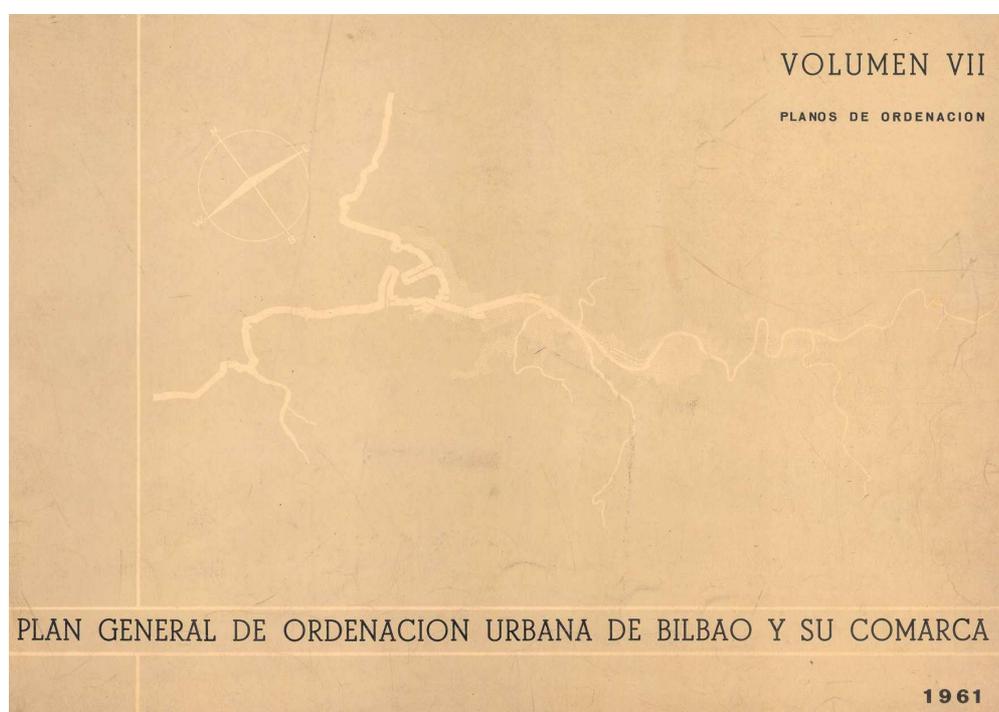
6.2.1. El Plan del 61 como secuencia del fracaso del Plan del 45

A parte de la aplicación de las políticas urbanísticas que fueron el desencadenante de la Revisión del Plan, la razón más palpable e inmediata de la revisión fueron las elevadas tasas de inmigración que soportaba Bilbao y su

⁷ *Ibidem* (Bilbao Larrondo, Luís. *Urbanismo en Bilbao 1959-1979. Del desarrollismo económico a la transición.* Bilbao. 2013). P-97

Comarca. El volumen de inmigración y el ritmo de llegada, supuso una verdadera incapacidad urbana de asumir todo el boom demográfico que estranguló el crecimiento racional de la Metrópoli.

Una de las características del Plan Comarcal de 1961 fue la continuidad conceptual con respecto al Plan Comarcal de 1945, desde su esquema organicista y de zonificación hasta una continuidad de sus órganos gestores y de funcionamiento como la Corporación Administrativa del Gran Bilbao. La ordenación general del Plan podía considerarse como de un "Plan de Extensión"⁸ debido al gran crecimiento real que implicaba el Plan por la gran superficie de suelo calificado, pero el esquema orgánico y de ordenación apenas variaba conceptualmente al del 45 solamente en rectificaciones viarias necesarias a lo largo del paso de los años.



Primera Revisión. Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca-1961 y aprobado en 1964. Portada del Volumen VII Planos de Ordenación

La intencionalidad del Plan desde su descripción en el Volumen 0 de la Memoria de Directrices Generales del Plan era la de continuidad o mera revisión y reconsideración de las propuestas urbanísticas formuladas en 1945 y como documento director de ordenamiento urbanístico del área que se debía concretar en Planes Parciales. No solamente tenía un carácter normativo sino que además quería ser un instrumento educativo para la iniciativa pública y para la iniciativa privada e incluso para fomentar la colaboración entre ambas,

⁸ Rafael de Miguel González denomina al Plan como de Extensión en su Tesis Doctoral.1999. La Ordenación metropolitana del planeamiento urbanístico y territorial en España: 1940-2000. En Erquicia Olaciregui, J. M. (2003). *Del Planeamiento Urbanístico a la Ordenación del Territorio. La necesidad de un cambio de escala*. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. P-90

procurando que el documento no fuera finalmente una “letra muerta”⁹. Con el paso del tiempo se pudo comprobar que finalmente el Plan fue lo que acabó siendo, es decir, un documento cuyo fracaso ya anunciado por el Plan de 1945 resultó muy difícil de readaptarse a la coyuntura social y económica de la época que le tocó.

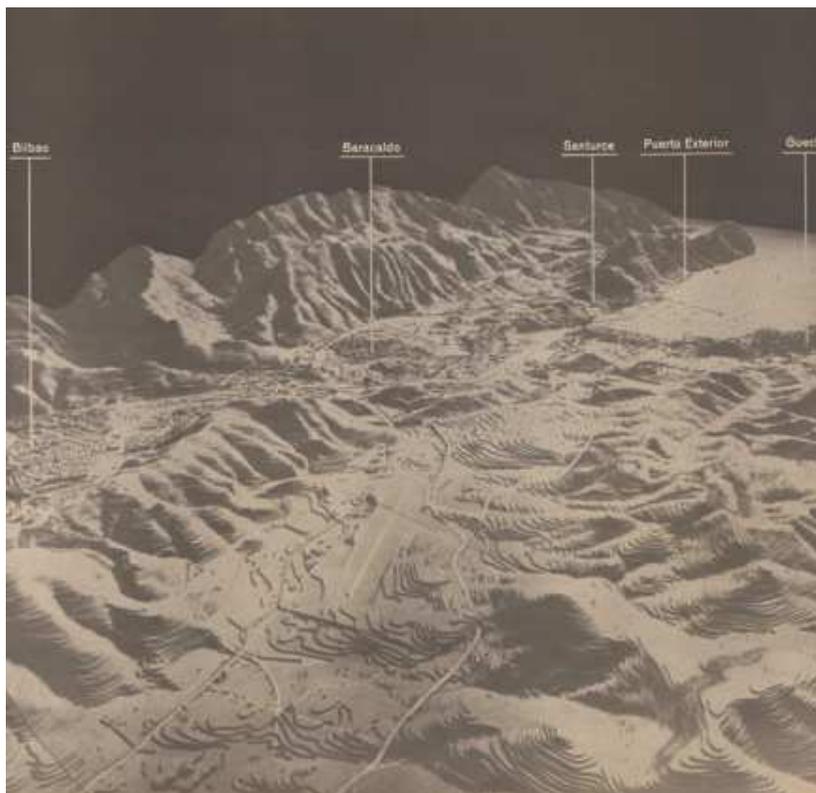


Primera Revisión. Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca- Redactado en 1961 y aprobado en 1964. Plano 1.02 La Provincia de Vizcaya

Pero no todo en el Plan del 61 supuso un fracaso de Ordenación Territorial sino que si nos situamos con cierta perspectiva del Plan también se podían apreciar visiones globales de unidad territorial que sin lugar a dudas supusieron el germen de instrumentos más completos y atinados con la realidad Comarcal.

Se podía observar en el Plan una intención de ámbito de estudio que no abarcaba solamente la jurisdicción estricta del Plan sino que englobaba unitariamente la Comarca de Bilbao con su hinterland más inmediato del resto de Comarcas vizcaínas. Este planteamiento extracomarcal era debido a una lectura global de del área de influencia portuaria y la influencia que este tenía por las comunicaciones y desarrollo económico. Es decir, se consideraba bastante complicado establecer unos límites al Plan Comarcal debido al peso que tenía el Puerto en los territorios colindantes (Santander, Burgos, León y Alto Valle del Ebro (La Rioja).

⁹ *Ibidem* (Excmo. Ayuntamiento de Bilbao (1961). Plan General de Ordenación Urbana y su Comarca 1961. Volumen 0. Resumen del Plan.. Bilbao. Dirección General de Arquitectura. Archivo Histórico Municipal de Bilbao.) Pag 6



Primera Revisión. Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca-Redactado en 1961 y aprobado en 1964. Maqueta de la comarca

La problemática urbana

Como ya hemos comentado antes, la gran problemática urbana de la Comarca era la superpoblación de la misma y el ritmo de crecimiento que se había acelerado considerablemente. De hecho, la Comarca de Bilbao que en 1900 poseía unos 200.000 habitantes pasó a registrar hasta 600.000 habitantes en 1960 y con un crecimiento en la década de los 50 del 46,62% debido al efecto migratorio.

La densidad de población de los municipios más habitados llegaba a ser de 5.000 persona/Km² en Bilbao hasta los 7.000 personas/Km² en Sestao y 8.000 persona/Km² en Portugalete, es decir, se encontraban grandes concentraciones residenciales a lo largo de la Margen Izquierda de la Ría. Las hipótesis de crecimiento con las que se trabajó en el Plan, auguraban un crecimiento de hasta 1.200.000 personas para el año 2.000 con una necesidad de hasta 138.000 de viviendas y 1.725 hectáreas de área residencial de nueva construcción. Paralelamente al desarrollo residencial, se necesitaban nuevos terrenos para el desarrollo industrial que no dejaba de ser el motor de crecimiento económico, ya que se contemplaba un crecimiento de puestos de trabajo en el sector industrial de 128.000 obreros en 1960 hasta 245.000 puestos de trabajo a final de siglo.



La Comarca desde El Abra

Tal aumento demográfico e industrial creaba unas necesidades de infraestructura urbana que la Comarca carecía y que debía actualizar para dar cabida a tal desarrollo. En este sentido, la red viaria de tráfico rodado pesado y ligero no se encontraba preparada para soportar tal cantidad de trasvases diarios, lo cual planteaba proyectos urgentes para evitar la congestión y atascos de tráfico de acceso a la Villa. Unido directamente a la problemática urbana de crecimiento y de falta de infraestructura, se daba un desabastecimiento general de agua que tenía difícil solución sino se consideraba el trasvase del Zadorra para su aprovechamiento. Directamente vinculado al abastecimiento de agua se encontraba el problema de la infraestructura de saneamiento de la Comarca y su vertido directo a la Ría o al mar sin una previa depuración que generaba una degradación ambiental y un verdadero problema de salubridad e higiene.



Primera Revisión. Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca-Redactado en 1961 y aprobado en 1964. Altos Hornos de Vizcaya

Las zonas más afectadas por esta falta de servicios básicos urbanos y por la carencia de infraestructuras eran los suburbios de chabolas que afectaban las laderas de los montes del Valle. Por primera vez y desde el Plan, se previó una solución sistémica al problema de la pobreza urbana y no desde un orden meramente urbano sino social que podía resolver el problema desde su base misma y apostando por la formación y la cultura como solución a un problema como el chabolismo que acababa padeciéndolo toda la Comarca.

*" En el orden social, la escasez de población activa de las familias suburbanas y su falta absoluta de especialización les tiene sometidas a un duro régimen de trabajo ocasional y bajas remuneraciones. Su redención ha de enfocarse forzosamente a través de una rápida capacitación profesional que les permita escalar a la vez niveles socio-económicos más satisfactorios."*¹⁰



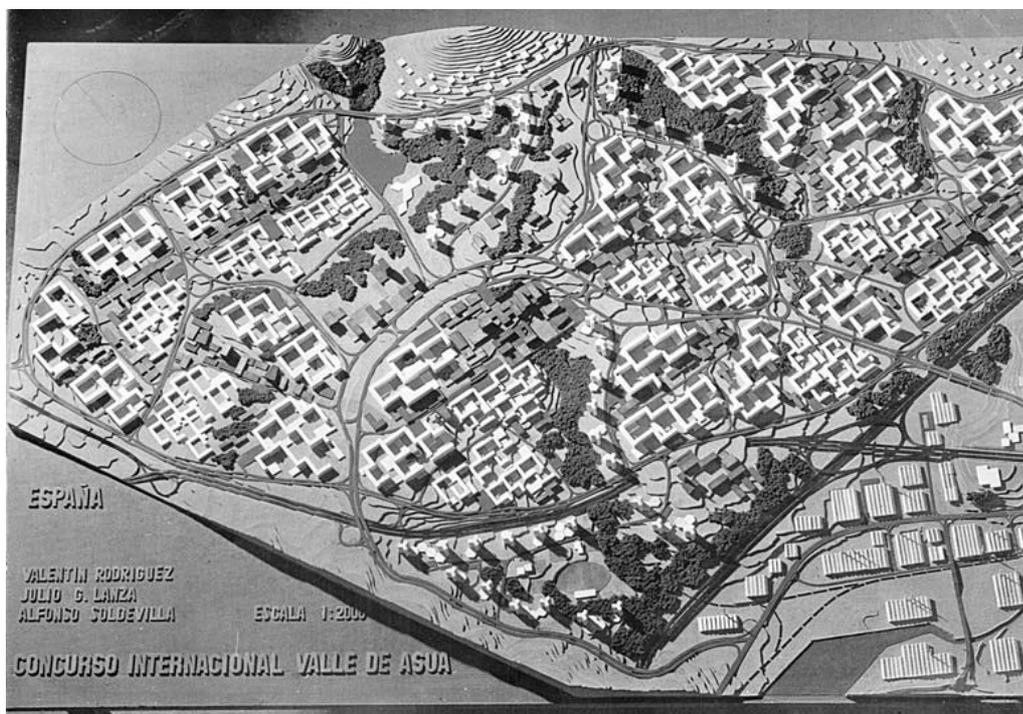
Primera Revisión. Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca-Redactado en 1961 y aprobado en 1964. Industrialización, la Ría desde Lutzana

La Ordenación

Los trabajos previos a la elaboración del Plan habían identificado ampliamente la problemática urbana de la Comarca, las carencias y sus inconvenientes, pero la verdad sea dicha, una vez puestos éstos sobre el papel de un

¹⁰ *Ibíd.* (Excmo. Ayuntamiento de Bilbao (1961). Plan General de Ordenación Urbana y su Comarca 1961. Volumen 0. Resumen del Plan.. Bilbao. Dirección General de Arquitectura. Archivo Histórico Municipal de Bilbao.) Pag 14

documento como instrumento rector de directrices territoriales, éste quedó reducido a una repetición de esquemas del Plan Comarcal de 1945 pero ajustándose a cambios cuantitativos en vez de cualitativos. Es decir, el esquema de organización territorial no varió en exceso y básicamente se aumentó la superficie de suelo calificado pero no los objetivos ni el modelo. La consigna en la redacción de la Revisión del Plan era la extensión territorial, el crecimiento de Bilbao y su Comarca invadiendo nuevos terrenos vírgenes sin explorar. Como prueba de ello, fue la propuesta de extensión Comarcal hacia el Valle de Asúa que supuso la propuesta más arriesgada de todo el Plan. La extensión por el Valle de Asúa significó el punto clave del Plan ya que consideraba este territorio como una prolongación de las actividades urbanas de Bilbao.



Maqueta del Proyecto de urbanización del Valle de Asúa

El esquema organizativo del nuevo Plan se resumía en un anillo central de ordenación, en cuyo centro se enmarcaba Deusto y que abarcaba desde la Plaza Elíptica en Bilbao hasta el Puente de Rontegui.

A partir de este anillo central de ordenación partían dos tipos de brazos o ramas, por un lado unas ramas auxiliares del núcleo urbano que era los poblados satélites y de carácter residencial de la Margen Derecha de la Ría. Y por otro lado, las ramas o brazos que se extendían por la Margen Izquierda con un soporte de actividad industrial con base en la cuenca minera y en el Puerto.

El Valle de Asúa se leía como una rama de actividades comerciales y residenciales de Bilbao y su Comarca y con amplias reservas deportivas y de ocio.



Primera Revisión. Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca- Redactado en 1961 y aprobado en 1964. Plano 1.05 Zonificación

En cuanto a la zonificación, no estaba determinada en el Plan una zonificación interior de los poblados existentes y su intención al establecer XX zonas de características propias y normas urbanísticas especiales, era la de constituirse como una guía útil para la iniciativa privada.

En lo que se refería a los espacios libres y áreas de esparcimiento, el Plan de 1961 dotaba de vital importancia la existencia de los mismos y no solamente los contemplaba desde una función estética, de esparcimiento y de regeneración atmosférica sino que se comenzó, por primera vez, a considerar estos espacios con una función social de contacto humano y de equilibrio con la naturaleza, y sobre todo, de descongestión urbana, de defensa de la naturaleza y patrimonio común de la humanidad.¹¹

Toda esta concepción teórica de los espacios libres tuvo su marco práctico en lo que se refería al Plan, en la creación de unas fajas forestales que limitaban los perímetros urbanos y que puntualmente penetraban a modo de cuñas verdes en el recinto urbano.

Todo ello se articulaba como si fuera un Parque Natural a lo largo de las tres cadenas de montes que cerraban las márgenes de los Valles de Asúa y Nervión.

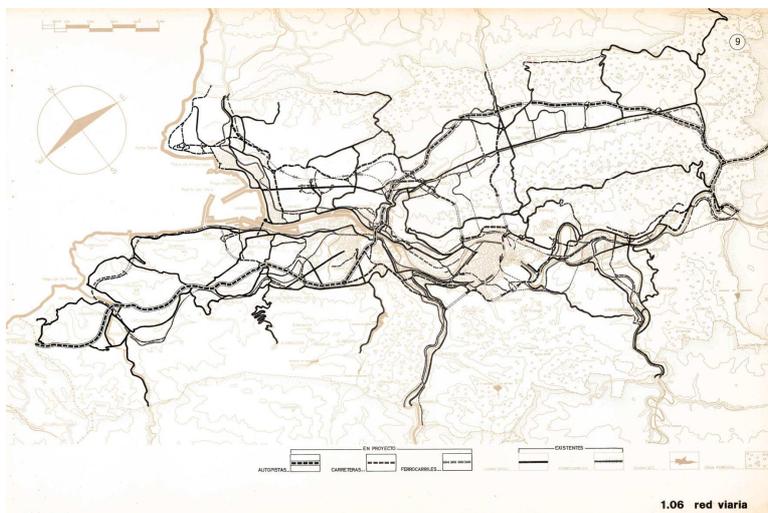
¹¹ Ya Bastida en la concepción de su Plan de Enlaces de 1923 desarrolla un perímetro verde por las cumbres de Archanda para dotar a Bilbao de un área de esparcimiento necesaria como pulmón de la ciudad y espacio de función y equilibrio social. "Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes" Archivo Foral de Vizcaya. Sección Administración de Bizkaia. Obras, Transportes y Comunicaciones. Fomento caja Nº 621 Exp Nº 151 año 1923



Primera Revisión. Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca- Redactado en 1961 y aprobado en 1964. Plano 1.09 Calificación del suelo

En cuanto a la industria se refería, se contemplaba una estructuración urbanística de extraordinaria importancia en la Comarca y que continuaba el esquema de implantación del Plan del 45, con el emplazamiento de la mayoría de los terrenos industriales a lo largo de la Ría.

El hecho de una ubicación tan localizada a lo largo de la Ría, acarrea problemas de higiene y de salud pública que se incrementaban con la expansión de las factorías existentes y la implantación de nuevas en las márgenes de la Ría. Bilbao y su Comarca crecían económicamente gracias a la industria, cuyas previsiones de empleo industrial para el año 2.000 estaban en 245.000 personas. Pero al margen del crecimiento del sector secundario de la gran empresa, había que repensar una reestructuración para el incremento de la mediana industria, orientados a mejorar su productividad y rendimiento.



Primera Revisión. Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca- Redactado en 1961 y aprobado en 1964. Plano 1.06 Red viaria

En la red viaria se formularon tres recomendaciones necesarias para su desarrollo. Por un lado, era necesaria una estrecha colaboración entre organismos de la Administración Central y Local para la realización de una serie de obras de infraestructura viaria completamente necesarias para el desarrollo comarcal. Por otro lado, Una nueva Oficina de Acceso¹². Y por último, se recomendaba la creación de una oficina técnica del " Gran Bilbao" para el estudio conjunto de las carreteras, ferrocarriles y Puerto. Las actuaciones más urgentes, en cuanto a infraestructuras viarias, eran las referentes a la circunvalación Sur de Bilbao, la variante de Zorroza a Nucedal, el Puente de Olaveaga y el acceso a Begoña desde la fábrica de Echevarría hacia el Ayuntamiento. Una actuación de vital importancia para el desarrollo del valle de Asúa pero que no gozaba de prioridad en el Plan era la construcción del Puente de Rontegui.

Era de especial reseña en el Plan del 61 que a diferencia del Plan del 45, se variaba sustancialmente la política en cuanto al Puerto se refería. El Plan del 45 contemplaba un fomento del desarrollo portuario en torno al Canal de Deusto, las dársenas de Galindo y de Asúa. En el Plan de 1961 se cambiaba el criterio y el Puerto comenzaba a focalizarse principalmente en su extensión en el Puerto Exterior, debido principalmente a la potencialidad de la situación exterior del Puerto y por otro lado al fracaso que se intuía por la dilación en los plazos de la obra del Canal de Deusto que comenzaba a suponer un lastre para el Puerto y para la Comarca misma.

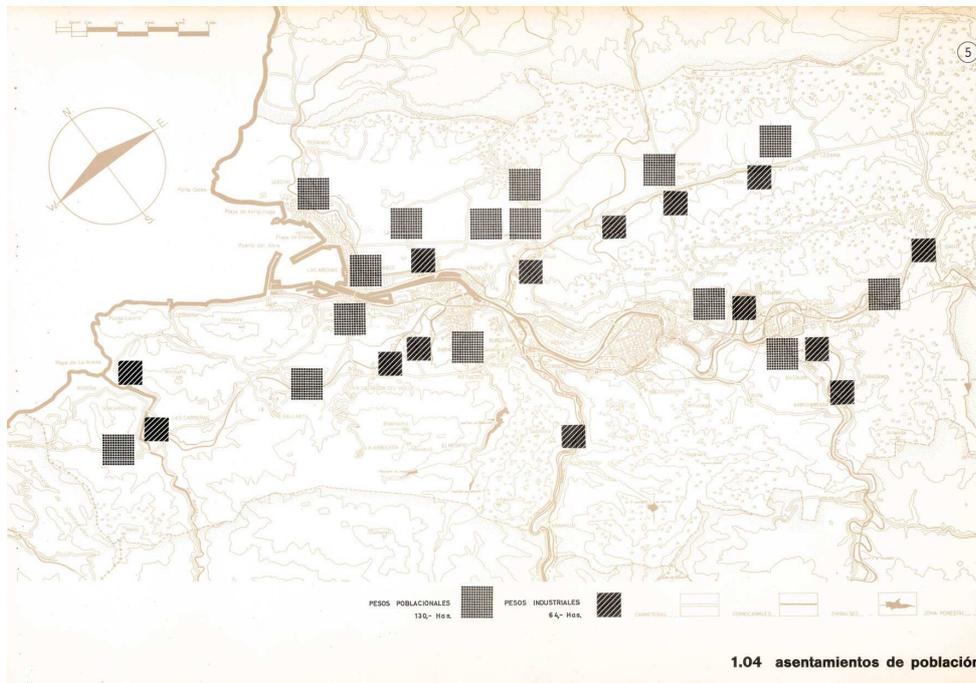
"El Plan de 1945 incorporaba la ampliación de las dársenas existentes, así como el proyecto del Canal de Deusto y las dársenas del río Galindo y del Asúa. De todo ello, solo ha sido realizado parcialmente el Canal de Deusto, y se duda, en los momentos actuales, de la conveniencia de realizar las dársenas del Galindo y de Asúa, puesto que se acrecienta el interés por el Puerto Exterior." ¹³

Desde un punto de vista residencial, hubo un esfuerzo de intento de descongestión de la ciudad a través de políticas de vivienda gracias al Plan Provincial de Vizcaya, con pautas que permitían la creación de áreas de descongestión mediante los Polígonos como figura de planeamiento, que como experiencia inicial se planteó en el Polígono de Ocharcoaga en 1959 antes de la Revisión del Plan con un total de 3.900 viviendas. Pero el Plan no presentaba nada nuevo en zonificación residencial, excepto la gran expansión por el Valle de Asúa, ya que no se preveía una localización de la vivienda como una operación exacta y rígida sino flexible, intentando completar los centros existentes sin operaciones residenciales drásticas, a priori (excepto la nueva creación de los polígonos que resultaba un tanto forzada a circunstancias sociales y económicas). Todo ello, derivó en una continuidad de criterios de crecimiento residencial de las zonas ya ocupadas pero no

¹² Una Oficina de Accesos se creó ya en 1925 por la Diputación de Vizcaya para estudiar los accesos a Bilbao, sobre todo, por los nuevos terrenos anexionados en 1924 de Deusto, Begoña y parte de Erandio

¹³ Excmo. Ayuntamiento de Bilbao (1961). Plan General de Ordenación Urbana y su Comarca 1961. Volumen III. Memoria de Ordenación. Bilbao. Dirección General de Arquitectura. Archivo Histórico Municipal de Bilbao. Pag 13

completas como Zona Sur, Deusto, Erandio, Zorroza y nuevos desarrollos mediante polígonos en Churdínaga, Ocharcoaga y Ensanche de Begoña.



Primera Revisión. Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca-Redactado en 1961, aprobado en 1964. Plano 1.04 Asentamientos de población

El desarrollo del Plan se confió a la redacción de Planes Parciales entre los que urgían los de Galdácano, Basauri, Sestao, Portugalete, Santurce, Musques, Abanto y Ciérvana.

Dentro del Plan se subrayaban una serie de determinaciones generales básicas que marcaban las pautas para una exitosa realización del mismo. Entre las cuales se citaban:

- Una política de descongestión industrial del hinterland hacia áreas de expansión como Musques, Somorrostro, Arrigorriaga. Revisión de los Planes Parciales de Baracaldo y Galdácano. Estricto control de desarrollo industrial en el Valle de Asúa.

- Espacios verdes forestales en Archanda y Pagasarri para mejorar el ambiente precario de Bilbao, Sestao y Baracaldo.

- Estructuración orgánica de los núcleos exteriores a los perímetros urbanos para una adecuada dotación de servicios.

- Descongestión urbana de Bilbao, Baracaldo, Sestao, Portugalete y Santurce hacia los nuevos polígonos residenciales como Churdínaga, Ensanche de Begoña, Cruces,...

- Remodelación de las laderas de Archanda y Pagasarri.

-Expansión comercial en las nuevas vías de tráfico y restricción de tráfico rodado en el Casco Viejo.

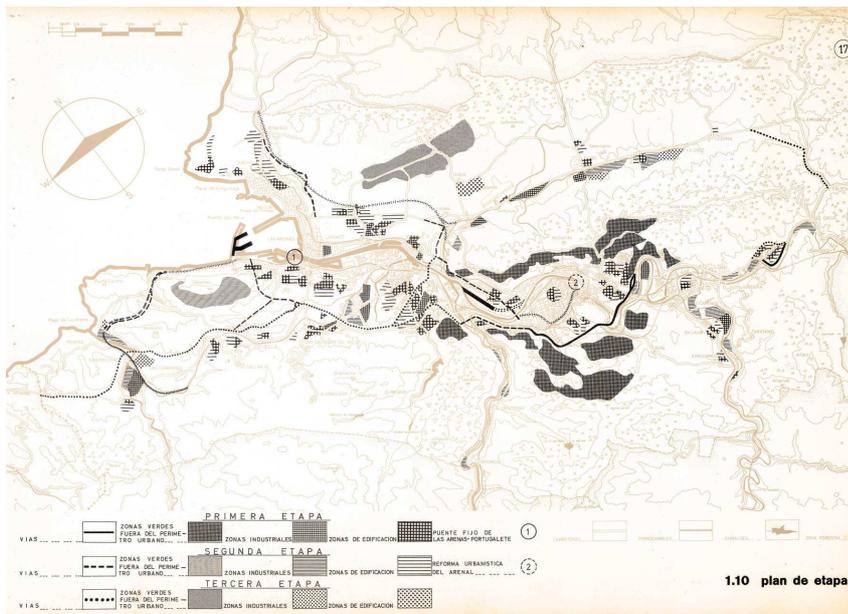
-Ejecución de variante Sur, con el Puente Olaveaga, Puente de Rontegui

-Nuevas líneas de comunicación metropolitana de autobuses que facilitaban una comunicación rodada intermunicipal.

-Estructuración de la ley del "Gran Bilbao"



Altos Hornos 1963



Primera Revisión. Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca- Redactado en 1961 y aprobado en 1964. Plano 1.10 Plan de etapas

El Programa de actuación del Plan se resumía en 3 quinquenios donde debía de ejecutarse la gran parte de sus infraestructuras primordiales. En el primer quinquenio se debía realizar la Solución Centro y Solución Sur, el acceso a Begoña por el Ayuntamiento, el Puente de Olaveaga, la remodelación del tramo de la Ría entre los Puentes Mola y de La Victoria, la travesía de San Ignacio; el paso bajo el Monte Cabras, el salto de la Ría de Asúa, la unión de la carretera de La Avanzada, el enlace del Puerto Exterior con Nocedal, el desvío de Neguri a Berango, y otras actuaciones. En el segundo y tercer quinquenio se preveían actuaciones de mayor envergadura como la construcción del Puente Rontegui, la variante de Nocedal y sobre todo, la edificación residencial de Asúa.¹⁴ De todas las iniciativas previstas en el Plan, alguna de ellas se realizó como la Solución Sur, el acceso a Begoña, Puente de Olaveaga, Puente Rontegui, etc.. Aunque ninguna de ellas se realizó en el plazo previsto para ello en el Plan Comarcal. Otras muchas actuaciones nunca llegaron a realizarse como el Gran Poblado de Asúa.

6.2.2. Una verdadera revisión? En qué cambió el Plan? Crítica al Plan

Como ya se ha dicho, el Plan de 1961 no dejaba de ser una continuidad del Plan Comarcal de 1945 pero como reprobación al mismo, podemos remarcar que no hubo planificación para el Área Metropolitana del Gran Bilbao. Éste se podía decir que constituyó en mal endémico del Gran Bilbao.

Una zona que crecía exponencialmente en tasas demográficas no pudo asumir tal desarrollo, urbanísticamente hablando, por la deficiencia de su planeamiento comarcal.

El Plan Comarcal de 1945 y sus sucesivas revisiones no estuvieron a la altura de las circunstancias urbanas que se estaban dando en Bilbao y su Comarca. Fue una lástima pero la situación de inhabilidad, torpeza e ineptitud de gestión del Plan Comarcal derivó en un continuo fracaso como continuación de la frustración del Plan del 45 y superó con creces la desilusión de la primera intentona de organizar comarcalmente la Metròpoli.

Según Ledrut " *El "Plan de urbanismo" no es más que uno de los instrumentos técnicos de la planificación (...); Puede, por otra parte, estar concebido, en su forma misma, de manera muy diferente según, por ejemplo, que se haga de él un instrumento estático de preservación o un esquema dinámico de expansión. Los organismos de la planificación urbana no limitan seriamente su papel a la fabricación de un plan preparado por urbanistas, adoptado por la municipalidad y fijado de una vez por todas como una carta inviolable. A veces, sin embargo, la planificación urbana se encuentra reducida a eso*". ¹⁵

¹⁴ Sans Gironella. Consideraciones preliminares al desarrollo de la ordenación comarcal de la Ría del Nervión. (Gran Bilbao). Vizcaya. Revista de la Excm. Diputación Provincial Nº 19 segundo semestre 1962.

¹⁵ Ledrut, Raymond. Sociologie Urbaine. PUF. París 1968. pag 43-44.

Eso precisamente fue lo que pasó en Bilbao y es que su planificación urbana consistió en un “instrumento de preservación” en vez de un planeamiento dinamizador del orden urbano.



Primera Revisión. Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca-Redactado en 1961 y aprobado en 1964. Bilbao desde Olaveaga

El problema base del Plan del 61 fue, tal y como le ocurrió al Plan del 45, la falta de financiación. Con lo cual, el Plan acabó siendo un mero instrumento técnico de ordenación de zonas para intentar ofrecer una imagen global de ciudad que estaba muy degradada por el crecimiento suburbano residencial, pero que no pudo desarrollarse por carencia de medios de gestión. El Plan acabó siendo una normativa urbanística de edificación que regulaba usos, aprovechamientos y que resultaba especialmente rígida para la iniciativa privada. Además, se obviaban las prescripciones de un planeamiento de rango superior que dotaba a la Comarca de equipamientos y espacios públicos correspondientes y adecuados a la carga residencial de cada zona. Es decir, no se procuró de un planeamiento escalonado de Plan General, Planes Parciales, Proyectos de Urbanización y Proyectos de Edificación, ya que ningún municipio estaba dotado de dicho planeamiento lo que originaba una

construcción anárquica únicamente supeditada a las prescripciones del Plan Comarcal.

A pesar de que el Plan se concibió para ser desarrollado por planes municipales, éste se aplicó como un Plan General pasando de la zonificación a la licencia edificatoria directamente. Lo que supuso un caos de desarrollo urbanístico.

Por otro lado, existía una descoordinación supramunicipal debida principalmente a los desequilibrios existentes entre Bilbao como Cabeza de la Comarca y el resto de los municipios que quedaban totalmente supeditados a las necesidades de la Urbe y por otro lado a la desconfianza que estos municipios ostentaban hacia la Polis. La mixtura entre usos industriales y usos residenciales, a lo largo de la Comarca, fomentaba la distribución de dos áreas completamente diferenciadas. Por un lado, se encontraba la Margen Izquierda cuya realidad urbana consistía en una degradación medioambiental derivada de la concentración de núcleos residenciales obreros junto a una industria pesada en desarrollo, lo que provocaba un crecimiento urbano desorganizado, caótico y sin posibilidad de expansión. Por otro lado, se desarrolló, a lo largo de la Margen Derecha, un crecimiento residencial de mayor poder adquisitivo y de exclusividad que poseía mayores y mejores servicios y dotaciones urbanas. Todo ello, acentuó en mayor medida las desigualdades sociales que existían en la Comarca desde principios de siglos y que el Plan en vez de paliar y favorecer su desaparición acrecentó su afianzamiento.



Olaveaga y La Ribera 1965



Primera Revisión. Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca-Redactado en 1961 y aprobado en 1964. Puente del Generalísimo (Puente de Deusto)

El Gran Bilbao careció de poder aglutinador de voluntades supramunicipales y careció de perspectiva metropolitana para poder establecer una política que favoreciera una localización comarcal en vez de una localización municipal. Todo ello, produjo una falta de especialización de los municipios que acabaron siendo una secuencia de municipalidades con esquemas económicos y urbanos repetidos y todos ellos, con características similares. Cada pueblo tenía su zona industrial y junto a ella una zona residencial obrera a modo de habitación. El esquema territorial se repetía a modo de secuencia urbana sin una coherencia global ni visión unitaria de necesidades territoriales a una escala mayor. El crecimiento aislado de los municipios estranguló su desarrollo que carecía principalmente y desde hacía tiempo, de una inversión en infraestructuras que unieran el territorio y que facilitaran su comunicación. Era a destacar la incomunicación entre las dos Márgenes de la Ría que a lo largo de todo el desarrollo de la misma no poseía ningún puente¹⁶. Los puentes del Plan del 45 no se habían realizado y en el Plan del 61 se volvió a apostar por infraestructuras como el Puente de Olaveaga, el Puente de Rontegui y el de Las Arenas a Portugalete. Debido a la carencia de comunicaciones, la renovación

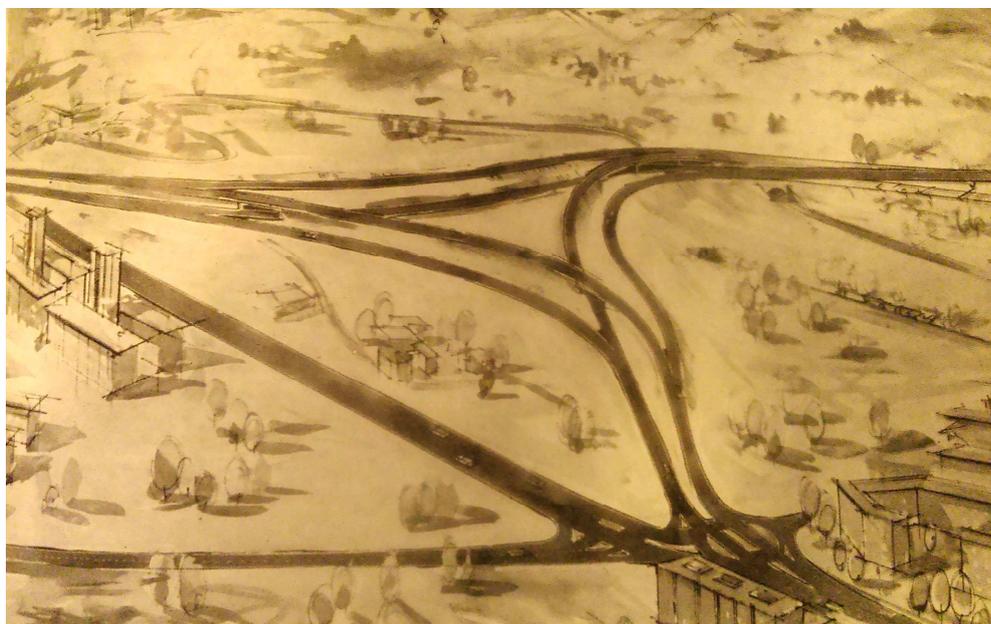
¹⁶ El Puente Colgante de Portugalete, en realidad era una barcaza colgada que no podía facilitar un gran tráfago de personas y vehículos por la capacidad reducida de la misma y la frecuencia con que unía ambas orillas entre Guecho y Portugalete. Es decir no se podía considerar como un puente porque su eficacia y sus prestaciones de uso no facilitaban una comunicación igual de fluida entre las dos orillas como un paso rodado entre ambas.

infraestructural viaria se convirtió en asunto de especial gravedad y urgencia y se plantearon inversiones astronómicas en infraestructura viaria en la Solución Sur de Bilbao¹⁷ y en la Solución Centro, pero sin embargo, no hubo inversión para infraestructuras estratégicas de expansión comarcal como el Tunel de Archanda o el Puente de Rontegui que tuvieron posteriormente, cada una de ellas, su ejecución en momentos diferentes del proceso de crecimiento comarcal.

Hubo otro tipo de iniciativas en el Plan, en el ámbito de infraestructura, que nunca se realizaron, ni siquiera se contemplaron en planes comarcales posteriores, como el Puente de Las Arenas a Portugalete. Con todo ello, y a pesar del fomento de realización de nuevas infraestructuras viarias, existía un déficit de transporte público que favorecía las congestiones de tráfico y los atascos, con lo cual, cualquier tipo de desarrollo infraestructural quedaba mermado por carencias municipales o supramunicipales de difícil gestión.

El Plan acabó en manos de ingenieros¹⁸ que propusieron las infraestructuras de la Comarca mientras que la relación entre el urbanismo y la vivienda se obvió en aras de un crecimiento más o menos espontáneo.

Las vías propuestas desestructuraban la ciudad, creando barreras artificiales de carreteras que separaban un mismo barrio, como pasó con la Solución Sur en Recaldeberri o en la entrada de Sabino Arana dividiendo Basurto. Todo ello generaba un caos urbano y un crecimiento de la ciudad anárquico.



Solución Sur. Vialidad. Jefatura de Obras Pública de Vizcaya. Oficina Regional de Proyectos de Bilbao

¹⁷ La Variante Sur se comenzó tardíamente en 1968 y se finalizó en 1975. El acceso de la Variante Sur a Bilbao por Sabino Arana se derribó definitivamente en Marzo de 2014, tras 39 años de uso.

¹⁸ La revisión del Plan Comarcal de 1961 se llevó a cabo con la colaboración de ingenieros madrileños como Juan Argentí Ulloa.



Solución Sur. Vialidad. Jefatura de Obras Pública de Vizcaya. Oficina Regional de Proyectos de Bilbao



El acceso de la Variante Sur a Bilbao por Sabino Arana se derribó definitivamente en Marzo de 2014, tras 39 años de uso

Desde el punto de vista del crecimiento residencial y tras 15 años del Plan Comarcal, Bilbao continuaba topográficamente encerrada en su fisonomía y sin posibilidad de una verdadera expansión residencial. Pero el gran acierto o la única novedad con respecto a planificaciones anteriores, fue que en el Plan Comarcal de 1961 se previó una expansión residencial en el valle de Asúa (previsión que ya se contemplaba en el Plan Comarcal de Bastida de 1923)¹⁹. No solamente existió esta propuesta en el Plan sino que además se materializó en un Concurso Internacional de Ideas que tuvo una amplia participación y que ofreció resultados muy satisfactorios. En palabras de Javier de Ybarra, Alcalde Bilbao desde 1963 a 1969, "Asúa era la única zona de extensión y la

¹⁹ Bastida plantea una vía de comunicación con el valle de Asúa por medio de un túnel que atraviesa Archanda, previendo la posibilidad de extensión de la ciudad hacia aquel valle por la capacidad de terreno apto para las necesidades de crecimiento urbano de Bilbao. "Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes" Archivo Foral de Vizcaya. Sección Administración de Bizkaia. Obras, Transportes y Comunicaciones. Fomento caja Nº 621 Exp Nº 151 año 1923

Última reserva urbana de Bilbao”; el proyecto de Asúa ya fue impulsado en 1947 por Javier de Ybarra cuando este era Presidente de la Diputación.

Todo intento de materializar la zona expansiva residencial de Bilbao quedó en “agua de borrajas” cuando por Decreto de 12 de julio de 1973 se estableció las nuevas servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Bilbao. Es decir, que desde el Estado Central se había decidido que el Aeropuerto de Bilbao se debía establecer en el Valle de Asúa. A pesar de la oposición de los estudios técnicos que desaconsejaban su situación en Sondica, todo ello desbarataba la previsión expansiva de Bilbao hacia el polígono residencial de Asúa. La intención era crear un centro neurálgico de la ciudad que sería la “City” y una cadena de centros periféricos en torno a ella, es decir, Bilbao y su Comarca como reflejo de las “New Towns” inglesas.



Propuesta ganadora de la Extensión de Bilbao a Asúa, 1961. (García Lanza, Rodríguez Gómez, Soldevilla).

Los polígonos que surgieron gracias a la Ley del Suelo de 1956, se proyectaron a lo largo de toda la Comarca del Gran Bilbao como una unidad de planeamiento menor que contemplaba una fuerte carga de diseño urbanístico y sobre todo arquitectónico. En la Comarca del Gran Bilbao hubo una verdadera reflexión por parte de los arquitectos locales hacia la nueva figura de planeamiento que supusieron los Polígonos. Con influencias internacionales, alemanas, inglesas y nórdicas, los arquitectos bilbaínos supieron absorber el debate internacional y readaptar las experiencias de trazados abiertos de edificios con flexibilidad formal ante la excesiva rigidez del bloque de manzana aislado y paralelo que potenciaba las vías ortogonales frente al organicismo de la naturaleza que fomentaba los espacios cívicos de intercambio. La inoperancia del Plan Comarcal permitió una cierta tolerancia hacia este tipo

de planeamiento ya que al no estar establecido una norma superior, el Polígono y su pormenorización resultaban válidos para cumplir el objetivo de crecimiento residencial tan buscado por el Plan Comarcal.²⁰ A pesar del gran esfuerzo proyectual que supusieron los Polígonos, éstos tuvieron una ejecución que no fue el reflejo de lo inicialmente planteado sobre el papel ya que la edificabilidad se aumentó desmesuradamente y como resultado fue una falta de coherencia hacia el planeamiento superior que continuamente se modificaba en busca de mayor rentabilidad, con mayores aprovechamientos urbanos, mayores volúmenes edificatorios, cambios en la calificación del suelo y todo ello en detrimento de los espacios libres públicos que quedaban reducidos a simples testimonios de lo que podían haber sido.



Barrio de Begoña 1967

La Corporación Administrativa del Gran Bilbao pasó a ser un títere en manos de los Ayuntamientos que evadían la responsabilidad de la Corporación y tramitaban los expedientes directamente con el Ministerio de la Vivienda sin pasar por la aprobación del Gran Bilbao. Por otro lado, el planeamiento no se cumplía y tampoco se sancionaba con lo cual el crecimiento anárquico era la tónica de la Comarca.

Como crítica al Plan, se podía considerar que: Por un lado, el Plan actuó únicamente como una normativa urbanística edificatoria sin una verdadera visión global de dotaciones comarcales. Por otro lado, el Plan no se desarrolló de manera jerárquica desde una planificación superior hasta una

²⁰ Arquitectos bilbaínos como José Sanz Gironella, Ángel Gortazar, Celestino Martínez, José Chapa, Ricardo Beascoa, Álvaro Líbano, Rufino Basañez, participaron del debate sobre el diseño de polígonos en Bilbao.

pormenorización del planeamiento y todo ello tuvo como resultado una serie de Planes Parciales de ejecución rápida sin una previsión superior de necesidades globales que iban readaptando el Plan a las necesidades inmediatas de los Planes Parciales. Por último, el Gran Bilbao como Corporación Administrativa Supramunicipal no ejerció como tal, lo que provocó que cada municipio, sobre todo en la Margen Izquierda, se desarrollaran autónoma e independientemente del crecimiento comarcal sin consideraciones de usos y dotaciones hacia el resto del territorio lo que provocó, en el mejor de los casos, duplicidades de usos y en el peor de los casos carencias de infraestructuras.



Convivencia de usos portuarios y residenciales. Abando 1965

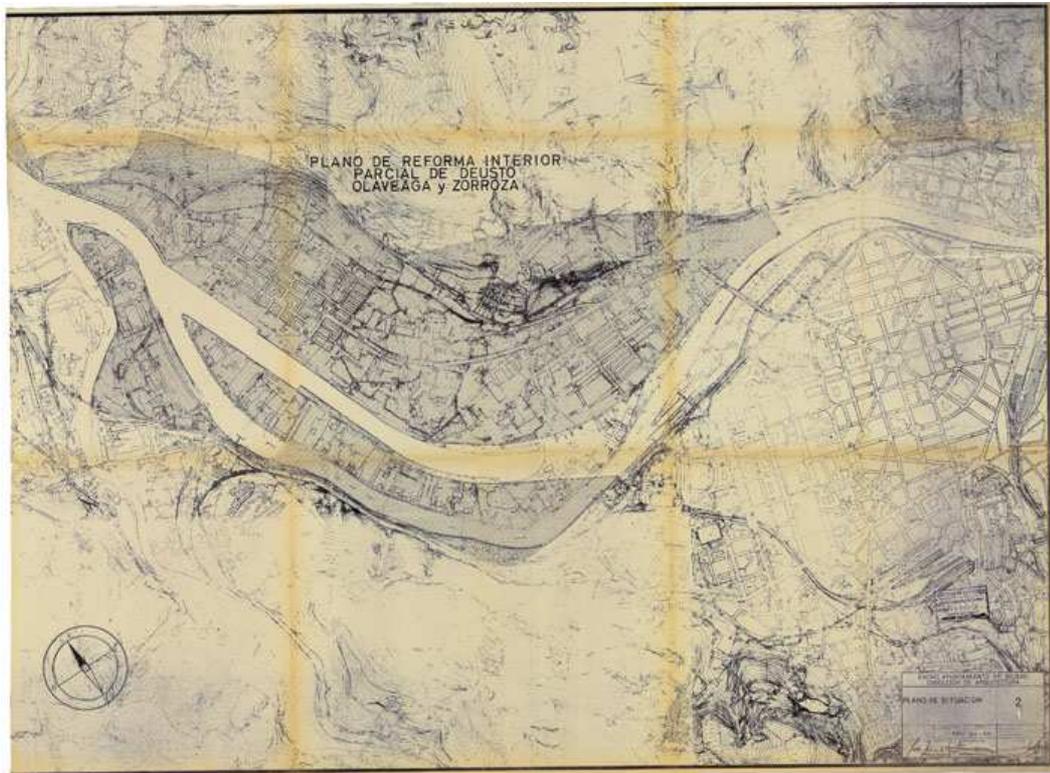
En definitiva, se podía decir que las líneas generales y estructurales del Plan de 1945 se mantuvieron con el Plan del 61 y que apenas cambiaron aspectos relevantes. Se matizaron aspectos prácticos en lo referente a circulación, zonificación y edificabilidad pero no existieron cambios sistémicos en la estructura general del territorio. Con lo cual, sí podemos considerar al Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca de 1961 como una Primera Revisión del Plan Comarcal de Bilbao y su Área de influencia de 1945.

6.3. La Revisión del Plan Comarcal en Deusto.

La Revisión del Plan Comarcal aprobada en 1964 se situó dentro del marco de políticas urbanísticas del II Plan Nacional previsto para los años 1961-1976. En ese periodo de 15 años se preveía la construcción de 81.257 viviendas que se distribuían mayoritariamente en el nuevo poblado de Asúa, en los Polígonos de Begoña, Ocharcoaga y Txurdinaga, mientras que la Margen Izquierda se consideraba ante todo industrial y la Margen Derecha fundamentalmente residencial.

En el desarrollo de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca de 1964, se redactaron dos Planes Parciales: el Plan de Revisión de Begoña de 1965 y el Plan de Reforma Interior de Deusto, Olaveaga

y Zorroza de 1973. A pesar de ser planteados como Planes Parciales, las características de su concepción eran las de un planeamiento superior y por ello fue muy dificultosa su aplicación y ejecución.



Plan de Reforma Interior de Deusto, Olaveaga y Zorroza de 1973. Plano de Situación

En este contexto y tal y como ya hemos comentado en el capítulo anterior, Deusto fue una de las zonas menos afectadas por la Revisión del Plan Comarcal de 1961.

Los Planes Parciales, incluido Deusto, supusieron únicamente una dotación viaria a los barrios nuevos como soporte territorial pero sin ninguna visión de ciudad global.

No existieron criterios para la implantación de nuevas vías más que el criterio de la inmediata necesidad, lo que originó verdaderos obstáculos en la trama urbana resultante.

Como resultado de todo ello fue la penetración de grandes vías de tráfico denso y rápido prácticamente hasta el centro de la ciudad (Solución Sur en Recaldeberri y la Solución Sur en Ciudad Jardín y el acceso del Puente de Olaveaga que dividía Deusto).

La oficina de "Estudios Urbanos" de Bilbao fue la encargada de realizar, a lo largo del periodo 1965-1966, gran parte de los Planes Parciales de Deusto, Begoña y Santutxu. En 1967 y en 1968 se autorizaron la aplicación de alturas parciales en viviendas del Ensanche de Deusto.



Desarrollo urbanístico en Deusto. Década de los 60

6.3.1. Plan Parcial de Reforma Interior de Deusto, Olaveaga y Zorroza²¹

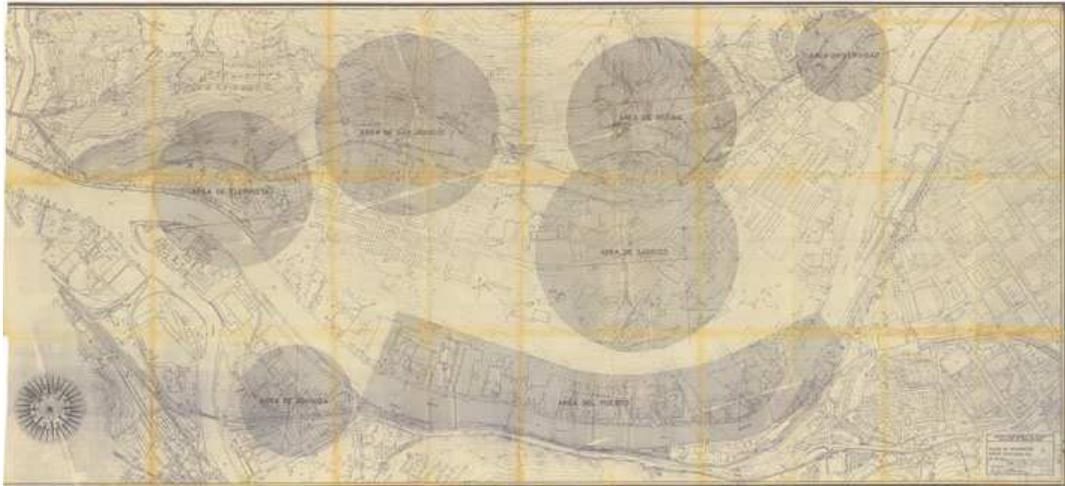
El Deusto de los años 60 comenzó a recuperar su inicial propósito de zona expansiva de Bilbao al estar ya el Ensanche de Abando saturado de edificaciones. Así se podía encontrar una gran heterogeneidad social y urbana derivada de la convivencia de distintas clases sociales que se entremezclaban en el área. Por un lado, las clases más acomodadas se reunían en torno al Eje principal de la Avenida del Ejército. Por otro lado, y entre el ferrocarril de Las Arenas y la Ría, estaba ocupado por clases medias, profesionales y obreros en una amalgama social. Sin embargo, al Norte del ferrocarril, en Arangoiti, en Buena Vista y en Lagunechea se agrupaban las rentas más bajas. Tras la loma de Sarrico se encontraba el barrio de San Ignacio concebido como un área suburbana externa a la ciudad que fue construido en la posguerra para paliar la deficiencia de vivienda. La población de Deusto en 1969 se elevaba a 47.000 habitantes. En este contexto social, se desarrolló el Plan de Reforma de Deusto que a pesar de que había sido redactado en 1968 por José Sans de Gironella y Javier Sainz de Artiach, el Plan se aprobó definitivamente el 18 de octubre de 1973.

En Deusto se juntaban dos características principales, por un lado, había sido siempre la zona de expansión de Bilbao y de la Ría; y por otro lado, era un paso

²¹ Excmo. Ayuntamiento de Bilbao (1973). Reforma Interior Parcial de Deusto, Olaveaga y Zorroza 1973.b 1 Documentos. Memoria. R- 456/ 73. Bilbao.

obligado entre la Margen Derecha y Bilbao y de unión entre el Valle de Asúa y Bilbao. Pero se daba la circunstancia que a pesar de estar unido el destino urbanístico de Deusto al Puerto, la Ría y la Margen Derecha, tampoco existía una verdadera definición de necesidades de relación urbana entre entidades territoriales, lo que conllevaba a una indefinición de soluciones urbanas de comunicación para el Ensanche de Deusto.

El Plan vigente en la época era el Proyecto de Reforma de Urbanización en la Vega de Deusto, aprobado por la superioridad el 7 de abril de 1948. El nuevo Plan de Reforma Interior no aportaba conceptos nuevos al plan vigente de 1948 y seguía la línea de continuidad marcada por la revisión del Plan Comarcal, no en vano se trataba en definitiva de una revisión y no de una propuesta urbana nueva. Lo que principalmente varió fue una visión diferente de la Red Arterial de Bilbao.



Plan de Reforma Interior de Deusto, Olaveaga y Zorroza de 1973. Plano de información de zonas afectadas por el Plan.

Los motivos de la Reforma del Plan en Deusto fueron básicamente dos. Por un lado, la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca que tras 15 años de su redacción era obligado por la nueva Ley del Suelo de 1956 a su revisión de conceptos y verificación de hipótesis de crecimiento que avalaran las líneas generales de planeamiento.

Por otro lado, y dentro del Plan, se redactó el Avance del Plan de la Red Arterial de la Comarca de Bilbao y su zona de influencia que fue aprobado por el Ministerio de la Vivienda el 30 de noviembre de 1969.

Estos dos hechos modificaron sustancialmente las características del Plan del Ensanche de Deusto. Existían una serie de circunstancias que se debían solventar para el perfecto encaje y acoplamiento urbanístico de Deusto con Bilbao y su Comarca y que se resumían en los siguientes puntos:

-Se necesitaba transformar el alto de Sarrico para facilitar la conexión con el nuevo Puente de Olaveaga.

-La ladera del Monte Banderas, situada al Norte del ferrocarril de Bilbao a Las Arenas, quedaba afectada por la arteria de unión entre el Puente de Olaveaga, el Puente de Rontegui y la unión con el Valle de Asúa.

-La ladera del Monte Banderas y Archanda quedaba nuevamente zonificadas, eliminando aprovechamiento del suelo en la Ciudad Jardín prevista en las laderas del monte.

Por otro lado surgieron circunstancias colaterales que obligaron a modificar cuestiones ya resueltas en el Ensanche de 1948.

-El nuevo acceso a Bilbao por el Puente de La Salve con la Solución Centro, obligaba al Puerto a reubicar parte de su actividad portuaria que había sido afectada por esta arteria de entrada a Bilbao y se recolocó dicha actividad en la zona portuaria de Zorrozaurre.

-El Puerto necesitaba más y más superficie de almacenaje, dársenas y muelles dedicados a su actividad económica lo que supuso un aumento de superficie al Puerto en Deusto.

-El Canal de Deusto convertido en dársena reactivó la zona contigua en Deusto, dotándola de una importancia que no podía ni siquiera suponerse en 1948 cuando se dio la aprobación del Ensanche de Deusto.

Todas estas circunstancias fueron las que abocaron al Plan de Reforma Interior de Deusto.



Plan de Reforma Interior de Deusto, Olaveaga y Zorroza de 1973. Plano de información

La propuesta urbana

La nueva propuesta urbana se redactó para reestructurar el tejido urbano que quedaba afectado por las necesidades viarias y de tráfico del Puerto y la Autovía del Puente de Olaveaga. La transformación de Deusto no podía ser sustancial ya que éste se encontraba bastante edificado y solamente quedaba reestructurar la vialidad dotando a las zonas de aparcamientos.

En cuanto a servicios complementarios, se dotaron grandes áreas a espacios destinados a escuelas, tanto en el área de Sarrico como en la ladera entre Arangoiti y la Autovía.

Las modificaciones introducidas en la propuesta urbana se dividían en 5 zonas que se referían principalmente a los barrios en que se diferenciaba Deusto.



Plan de Reforma Interior de Deusto, Olaveaga y Zorroza de 1973. Plano de Zonificación

-San Pedro y San Ignacio

Estos dos barrios ocupaban las dos terceras partes del área estudiada y habían sufrido grandes variaciones con la Reforma del Plan. Solamente se había modificado el trazado de ciertos viales, dotación de servicios y normativa de ordenanzas de construcción según las alturas de edificios, cotas, patios, etc.. Aunque ninguna de las variaciones aplicadas al Plan habían supuesto grandes cambios estructurales en la trama de esta zona. Esta zona se había desarrollado constructivamente de manera muy acelerada y el resultado había sido una zona de edificación intensiva que necesitaba la ampliación de vías, como el gran boulevard para la remodelación de Torremadariaga para poder descentralizar la saturación de la Plaza de San Pedro y ofrecer un nuevo centro cívico. Para descongestionar la Avenida del Ejército, se bifurcaba la Avenida de Madariaga por debajo del Puente de Olaveaga creando dos vías una paralela a la Ría y otra bordeando el parque de la Facultad de Económicas que facilitaban el tráfico de Bilbao hacia la Margen Derecha.

-Sarrico

El cambio más significativo de Reforma Interior de Deusto de 1973 era el proyecto del Puente de Olaveaga que modificaba sustancialmente la conexión con la Margen Izquierda y que se traducía en el plano en una autovía que arrancaba en el Puente y atravesaba todo Deusto por la Avenida del Ejército, circunvalando el Parque de Sarrico, hasta la falda de Archanda bajo la cuesta de Enecuri y cruzando el Monte Cabras. Esta gran vía de acceso modificaba sustancialmente el barrio y suponía una herida viaria de la trama urbana que dividía la zona transversalmente al eje natural territorial de la Ría. Suponía una sutura territorial difícil de asimilar a pesar de la necesidad de comunicación entre ambas márgenes.

El diseño de la Red Arterial²² tuvo una repercusión directa en el espacio público del Plan de Reforma Interior de Deusto que dividió Deusto en 4 zonas residenciales definidas por los ejes viarios de gran densidad rodada de la Avenida del Ejército ya realizada y que suponía el enlace con Bilbao y la autovía del Puente de Olaveaga.



Muelle La Heguera 1965



Plan de Reforma Interior de Deusto, Olaveaga y Zorroza de 1973. Propuesta del Puente de Olaveaga

²² El Avance de la Red Arterial de la Comarca de Bilbao y su zona de influencia fue aprobado por el Ministerio de la Vivienda el 30 de Noviembre de 1969 y redactado por Cabello, fue promovido por la administración estatal a través de la Jefatura Regional de Obras Públicas y se preveía su redacción en el Plan Comarcal de 1964.

La finca de Sarrico se quedaba definida por dichos ejes viarios y quedaba calificada como zona verde y con la posibilidad de dedicarla a espacio público para Deusto cuando se pudiera llevar la Facultad de Económicas a Lejona y poderla así recuperar como masa arbórea y de esparcimiento del Barrio de Deusto. Se planteaban pasos subterráneos peatonales para evitar el tráfico intenso de la Avenida del Ejército en diferentes zonas a lo largo del eje viario para poder dar continuidad urbana a la zona residencial y que el impacto del usuario no fuera drástico.

Los bloques abiertos de la zona Norte del Puente de Olaveaga se situaban sobre la cota de +15 metros a +20 metros lo que permitía unas vistas sobre el Canal a modo de mirador. La zona verde de Sarrico tenía su continuidad sobre la cornisa de la Ría hasta juntarse con el Barrio de Euskalduna.

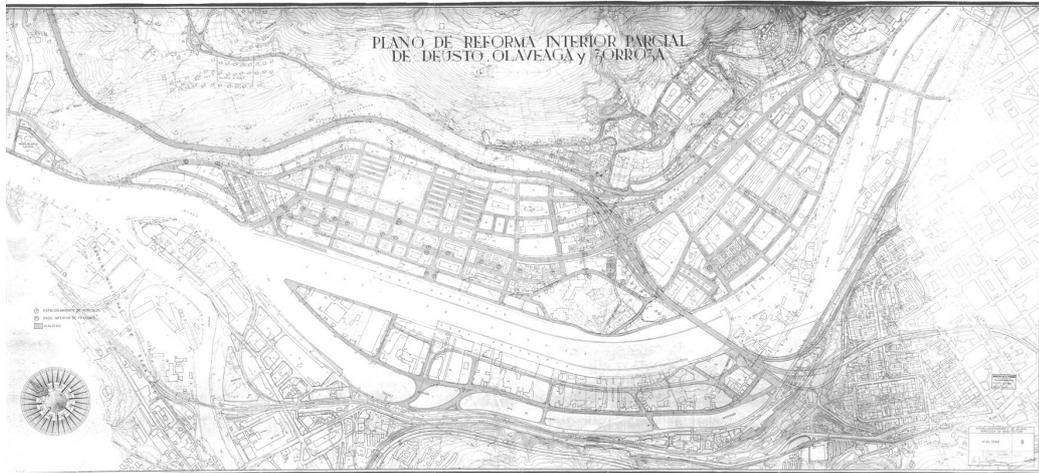
-Canal, Zorroza y Olaveaga

Una de las cuestiones más significativas de este punto era la denominación, ya en este Plan de Reforma Interior de Deusto, del Canal de Deusto como dársena de Deusto por la no finalización del mismo. A pesar de ello, el Plan resaltaba la importancia que el Canal tenía como motor de desarrollo de la zona tanto económica como urbanísticamente y la necesidad de su completa ejecución. El Plan era consciente que se necesitaba actuar en Zorrozaurre porque la desidia que otros planes urbanísticos habían producido una progresiva degradación urbana, paisajística y en definitiva había que revalorizar la zona dotándola de todo tipo de infraestructuras.

“ La Dársena de Deusto es otra de las grandes obras que se han terminado por estas fechas y que modificaba sustancialmente al Plan de Ordenación, si bien recogida en el Plan vigente caducado, nunca más que ahora se ve la trascendencia que esta importante Dársena produce en el área urbana donde se ubica. Se plantea en un plazo inmediato la transformación de la misma en Canal, ocupando la pequeña franja de 350 metros de longitud por 150 metros de ancho que taponan su encuentro con la Ría en el área de la calle de Morgan. Ahora bien; la transformación de la Dársena en Canal plantea un estudio a fondo del futuro urbanístico de la antigua zona de Deusto segregada por este Canal delimitada por la Ría en su cauce bajo. Esta dirección estima que las industrias ubicadas hoy en día en esta área entre Particular de Ozargotu y la Ribera de Zorrozaurre, así como las viviendas allí existentes, se encuentran en una situación realmente precaria, ya que el nivel freático del subsuelo ha aumentado extraordinariamente al encontrarse esta menguada lengua de tierra franqueada por dos brazos de Ría que lesiona de manera continua la estabilidad de su subsuelo, haciendo cada vez menos seguras sus construcciones si no se toman medidas de consolidación en los terrenos con vistas al futuro desarrollo urbanístico de los mismos.

Si conjugamos este aspecto puramente constructivo del subsuelo, si juzgamos el poco interés que estos terrenos van a tener en un futuro, si se mantienen sus condiciones actuales sin prever una red viaria que los revalorice, dándoles un mayor sentido en cuanto al movimiento de tráfico y si juzgamos por último, la poca rentabilidad de la margen izquierda de la Dársena y futuro Canal de

Deusto al no tener previstas zonas de muelle con suficiente amplitud para el desarrollo comercial de los mismos, podemos comprender la intención que el nuevo Plan marca en el desarrollo urbanístico y en la transformación de estructura de esta zona de la Ría"²³



Plan de Reforma Interior de Deusto, Olaveaga y Zorrozaurre de 1973. Plano de Vialidad

La actuación más destacable en el Plan de Reforma Interior de Deusto era el secado del cauce original de la Ría y el encauzamiento del Nervión por el Canal de Deusto una vez que se hubiera abierto por completo. El terreno ganado a la Ría, denominado Zona de Reserva Absoluta B, se dedicaba a zona exclusiva del Puerto. Este terreno ganado a la Ría resultaba una soldadura territorial al área de Olaveaga, consolidándose de esta manera, el subsuelo al hacer que el agua discurriera únicamente por el Canal. El Consistorio preveía que el viejo cauce se rellenara, a modo de un gran vertedero, aprovechando las tierras generadas por los movimientos en la construcción de los nuevos barrios periféricos de Bilbao. La Junta de Obras del Puerto se beneficiaba enormemente de esta actuación de relleno ya que ganaba unos terrenos de tipo industrial para dedicarlos a la actividad portuaria. En este sentido, pasaba lo mismo con los terrenos situados al Sur del Canal en Zorrozaurre que pasaban a denominarse como Zona de Reserva Absoluta A y que tomaban también carácter de zona industrial. Los propietarios privados de los terrenos de Reserva A podían permutarlos por los terrenos ganados a la Ría de Reserva B para ser aprovechados como uso industrial. La finalidad del Plan era que la zona de Reserva Absoluta A (junto al Canal) fuera de uso del Puerto y que los nuevos terrenos de Reserva Absoluta B fueran de uso industrial privado. Esta nueva zona ganada a la Ría se encontraba dotada de la infraestructura viaria y ferroviaria necesaria para el desarrollo de la zona, con lo cual la expectativa del plan quedaba ampliamente satisfecha en este sentido, creando nuevas zonas industriales y reforzando las ya existentes.

-Monte Banderas y Monte Cabras

²³ *Ibidem* (Excmo. Ayuntamiento de Bilbao (1973). Reforma Interior Parcial de Deusto, Olaveaga y Zorrozaurre 1973.b 1 Documentos. Memoria. R- 456/ 73. Bilbao.) Pág. 7

Las variaciones principales respecto al Plan anterior fueron las relativas al aprovechamiento del suelo en la ladera de Archanda, eliminando zonas de la Ciudad Jardín previstas que poseían una baja calidad de edificaciones y sustituyéndolas por edificaciones abiertas lineales que se adaptaban a la ladera modificando la estructura urbana de esta zona y con una tipología de bloque similar a la que se había implantado en Begoña.

Junto a esta gran edificabilidad que se había propuesto y para contrarrestar sus efectos, se proponía una zona verde en la subida a Enécuri junto con una de Reserva Absoluta para el desarrollo de la Autovía que se preveía.

-El Puente del Generalísimo

El Puente en su llegada a Deusto se suprimía el acceso al túnel que atravesaba Archanda hacia Asúa ya que el túnel que perforaba el monte se situaba en el Puente de La Salve, en el enlace con la Solución Centro.



Astilleros Euskalduna 1970

Programa de actuación y ordenanzas

El "Plan de Etapas" se previó en el Plan de Reforma Interior de Deusto como la parte ejecutiva del Plan y cuyos objetivos no dejaban de ser la síntesis del objetivo perseguido en el Plan Ordenador superior.

En este sentido, existían dos actuaciones indiscutiblemente prioritarias en el Plan y que resultaban ser el verdadero sentido de la Reforma Interior fomentada por la revisión del Plan. Por una parte, el Puente de Olaveaga con la Autovía de Enécuri y por otro lado, la anulación del cauce original de la Ría y su transformación en zona industrial de almacenes.

A pesar de que el Puente de Olaveaga había sido un punto clave de conexión interterritorial de la Comarca desde principios del Siglo XX, la situación propuesta en la Reforma Interior de Deusto había sido concebida por la Oficina Técnica de la Jefatura de Estudios Urbanos de la Dirección de Arquitectura del Ayuntamiento de Bilbao, en el momento de la redacción de la Revisión del

Plan Comarcal en 1961. Se estableció una secuencia de ejecución de la Solución Centro con el Puente de La Salve, la Solución Sur y el Puente de Olaveaga. Todos estos estudios viales fueron recogidos por la Jefatura Regional de Obras Públicas, que encargó a la extinta Jefatura de Puentes y Estructuras la definitiva traza del Puente de Olaveaga. El estudio decía lo siguiente sobre el Puente de Olaveaga

“Estimamos que la Autovía de Olaveaga deberá ejecutarse inmediatamente que las obras de las Soluciones Sur y Centro como Puente de La Salve finalicen, y ha sido expresado este deseo al Ministerio de Obras Públicas recientemente por los organismos más representativos de la Villa. Creemos, por tanto, que el puente de Olaveaga deberá empezarse a construir entre los años 1972-74 lo más tarde, pues el parque de vehículos automóviles de Bilbao no encuentra salida hacia Guecho, ya que el Puente del Generalísimo es a todas luces insuficiente, estando al borde de la saturación en la actualidad en las horas normales de tráfico y resulta totalmente incapaz en las horas punta.

El retraso de esta importante obra solo se podría justificar con la prolongación de la Solución Centro hasta la Plaza de San Pio X y la definitiva apertura del Tunnel de Archanda en su nuevo emplazamiento del estribo Norte del puente de La Salve”²⁴



Canal Deusto 1969

²⁴ *Ibidem* (Excmo. Ayuntamiento de Bilbao (1973). Reforma Interior Parcial de Deusto, Olaveaga y Zorroza 1973.b 1 Documentos. Memoria. R- 456/ 73. Bilbao.) Pág. 13

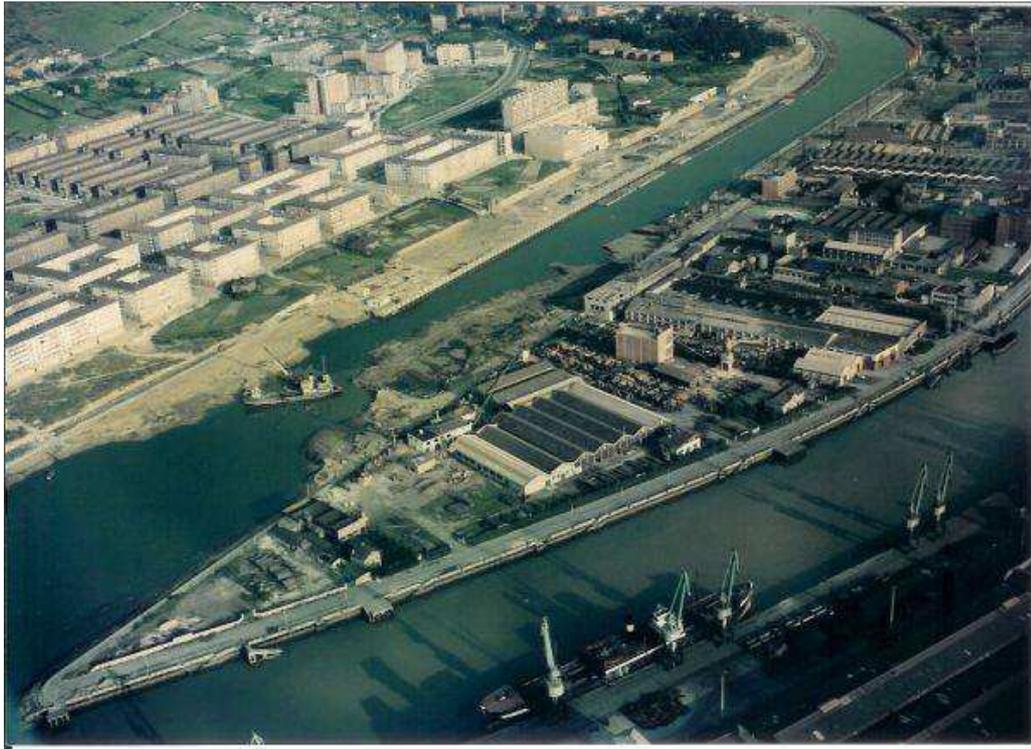
La otra gran reforma del proyecto afectaba directamente a la Junta de Obras del Puerto y se trataba de la anulación del viejo cauce de la Ría y la transformación de los terrenos desecados en una nueva zona industrial de almacenes. El proceso de la importante urbanización con el perfilado de la zona respondía a un proceso de crecimiento de la población urbana. Resultaba difícil prever el alcance del crecimiento demográfico urbano. En 1960 la población urbana española constituía el 56,8% de la población total con 17.363.790 habitantes urbanos. En 1970 existían 22.753.120 habitantes urbanos que suponían un 67,49% del total de la población y las previsiones para el año 2000 eran de una población urbana de unos 36 millones de habitantes que resultaba ser un 80% del total de la población española. Con todas estas previsiones y datos, en España era necesaria una inversión general de 500 mil millones de pesetas y una urbanización de 170.000 Ha. En esta situación de crecimiento nacional previsto se suponía que Bilbao como centro industrial y su Puerto debían crecer al mismo ritmo convirtiéndose la zona de Deusto centro estratégico de desarrollo y umbral de un extraordinario desarrollo.

El Plan dejaba en manos de la decisión de la Junta den Obras del Puerto, la solución final del proyecto de Reforma Interior de Deusto. La gestión y el ámbito de actuación de gran parte de los terrenos que se estudiaban en el Proyecto de Reforma Interior eran de jurisdicción y competencia del Estado, del Ministerio de Obras Públicas y de su Dirección General de puertos que autorizaba a la Junta de Obras del Puerto de Bilbao a tomar decisiones puntuales sobre las obras a realizar en los mismos.

Es decir, a pesar de la propuesta del Ayuntamiento de Bilbao, la realidad era que éste no tenía potestad para actuar en las zonas de Reserva del Puerto que suponían una gran parte de la zona a urbanizar y que repercutían directamente sobre la estructura viaria de la Villa y sobre las zonas industriales que se encontraban en los intersticios de las zonas portuarias. La gestión del proyecto comenzaba difícilmente ya que sin la aprobación de la Junta de Obras del Puerto la mayoría del Plan era inejecutable.



Cargaderos de mineral en Lutzana



Una draga retira tierra de la última zona en la que se realizaron trabajos entre San Ignacio y la punta de Zorrotzaurre. 1968, antes de la inauguración del Canal

Por otro lado, la Junta de Obras del Puerto acababa de inaugurar en 1968 el Canal de Deusto bajo unas circunstancias difícilmente justificables por la no finalización del mismo y la falta de recursos que habían propiciado la desidia del proyecto del Canal. Retomar una nueva propuesta para la zona suponía aceptar en primera instancia una cierta frustración de objetivos finales del Puerto y por otro lado, existía el proyecto del traslado del Puerto interior al exterior que ganaba fuerza ante el fracaso de los objetivos iniciales del Plan Comarcal sobre el Puerto de Bilbao que eran el Canal de Deusto, la Dársena de Galindo y de Asúa.

El Plan de Reforma Interior de Deusto se había redactado por el Ayuntamiento de Bilbao pero sin la tutela de la Corporación titular de muchos de los terrenos a urbanizar que era la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, con lo cual, el Plan de Reforma de Deusto tenía muy pocos visos de que pudiera ejecutarse al completo por ello, sus expectativas nunca fueron amplias. El Plan debía desarrollar el tejido urbano en Deusto en una media de entre 10 y 15 años.

En cuanto a la financiación del Plan, el Ayuntamiento de Bilbao dejaba clara su postura de no cargarse con financiaciones que sobrepasaban su competencia. La Autovía y el Puente de Olaveaga debían estar financiadas por el Estado por completo y no podía optarse por resolver las expropiaciones de terrenos a cambio de compensaciones de volúmenes edificables ya que se acababa por ahogar la solución arterial haciéndola inservible. Así, el Ministerio

de Obras Públicas debía financiar la Autovía como servicio fundamental a la Comarca y a la Región.

El estudio económico para la financiación del Puerto planteaba permutas escalonadas a medida que el viejo cauce de la Ría se consolidaba y de esta forma se aseguraba una autofinanciación de la urbanización, aunque todo ello resultaba competencia de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao.

Una vez delegadas las competencias de financiación de estas dos actuaciones principales, solamente quedaba la financiación de las nuevas urbanizaciones proyectadas, cuya gestión se realizaba por cesión de viales y contribuciones especiales previstas en la Ley del Suelo. Con todo ello, el presupuesto previsto para las urbanizaciones ascendía a 189.920.918 pesetas. Para la zona de parques lo valorado era de 27.540.000 pesetas. El total del presupuesto del Proyecto de Reforma Interior de Deusto ascendía a 217.460.000 pesetas.



1968 cuando fueron inaugurados los muelles. Archivo autoridad portuaria

Sobre la base de toda esta propuesta urbanizadora se estableció unas ordenanzas reguladoras que se desarrollaron en 99 artículos distribuidos en 10 capítulos según las diversas zonas que se habían señalado en el Plan: I.- Vivienda intensiva y semi-intensiva, II.- Vivienda bloques abiertos, III.- Vivienda bloques especiales (impuestos), IV.- Comercial, V.- Industrial, VI.- Zona verde, VII.- Zona de parques, VIII.- Edificios públicos (templos y edificios de enseñanza), IX.- Enseñanza especial, X.- Zonas de Reserva Absoluta. Este Plan concedía una elevada edificabilidad de 6,5 m³/m², prescindiendo de la tipología edificatoria de manzana cerrada tipo ensanche que facilitó la proliferación de bloques colmena.

Como crítica y colofón final al Plan de Reforma Interior de Deusto, podemos decir que no dejaba de ser un Plan que en el ámbito de planificación urbana municipal no aportaba gran cosa a lo ya proyectado anteriormente y se le

podía considerar como una continuación urbanística de lo que se estaba ya ejecutando en Deusto. Pero en el ámbito comarcal apostaba por dos grandes actuaciones que resultaban arriesgadas e imprescindibles para el desarrollo comarcal.

La primera actuación era la Autovía hacia Enecuri y el Puente de Olaveaga que resultaba totalmente necesaria para la conexión comarcal y territorial de las dos márgenes de la Ría.

La segunda actuación, más cuestionable, era la consolidación y secado del cauce original de la Ría. Esta propuesta podía considerarse como una propuesta totalmente absurda dentro de la evolución urbanística de la zona. Resultaba una solución gratuita por parte de la Dirección de Arquitectura del Ayuntamiento y que obviaba todos los proyectos para Zorrozaurre y el Canal de Deusto desde el Plan de Extensión de 1929. No se podía valorar si suponía una propuesta válida ya que no profundizaba en su estudio y delegaba a la Junta de Obras del Puerto su análisis y valoración ya que era esta Corporación la que realmente tenía la capacidad decisoria sobre el futuro de Zorrozaurre.

Una vez más, se evidenciaba no solamente la falta de comunicación entre las Corporaciones locales y comarcales sino la falta de competencia que el Ayuntamiento de Bilbao tenía sobre Zorrozaurre y que acababa afectando colateralmente a una zona del Bilbao más céntrico y que progresivamente se degradaba por una falta de actuación urbanística.

El Ayuntamiento de Bilbao no dejaba de ser un mero espectador ante la decadencia paisajística de la zona industrial y portuaria. En esta situación urbana se llegó a la Segunda Revisión del Plan Comarcal.

6.4. Segunda Revisión del Plan Comarcal. Continuación del fracaso del planeamiento Comarcal.

Causas reales de una nueva revisión

En 1969 y a pesar de que solamente habían pasado 5 años desde su aprobación definitiva, resultaba evidente la necesidad de una revisión del Plan Comarcal de 1964. Esta certeza sobre una nueva revisión del Plan estaba constatada por una serie de organismos y corporaciones y vinculada al desarrollo socioeconómico-urbanístico de Bilbao y su área de influencia comarcal, al igual que por una gran parte de la opinión pública.

La Cámara de Comercio Industria y Navegación de Bilbao fue el primer organismo vinculado a intereses empresariales que fue consciente de un problema urbano que vinculaba a la totalidad de la Comarca y que englobaba una reorganización generalizada de Bilbao y su Comarca en cuanto a la ubicación de nuevas áreas de expansión residencial, o como dice

José María Beascoechea Gangoiti, la necesidad de acometer una planificación territorial para poder encajar un “esponjamiento industrial”²⁵.



Desarrollismo. La ladera de Archanda 1971



Vista aérea comarcal desde la Ribera de Deusto hasta El Abra

Pero la necesidad de una nueva revisión formaba parte de una auténtica saturación territorial comarcal. No solamente faltaba suelo residencial donde poder crecer la ciudad sino que existía una deficitaria asignación de suelos para uso público.

Analizando los datos aportados por empresa EUSA S.L. para la II Revisión del Plan Comarcal de Bilbao²⁶, existían carencias importantes de suelo para equipamientos que alcanzaban los 13.631.977 m² de déficit absoluto de

²⁵ González Portilla, Manuel. *La consolidación de la metrópoli de la Rían de Bilbao*. Volumen II Infraestructuras, espacio y recursos. Fundación BBVA. Bilbao 2009

²⁶ A.F.B. Sección Administrativo. Fondo Urbanismo. R-04290/01. Estudios de Base, Determinación y Desarrollo del Esquema General para la Ordenación Urbanística de las Subáreas Margen Izquierda e Idiazabal y Bilbao-Centro.

equipamiento público (socio-cultural, deportivo, asistencial, docente, sanitario, y de parques y jardines), que suponía las dos terceras partes del suelo industrial calificado en la Comarca. Aunque sin duda alguna, la carencia más acusada era la referente a las zonas verdes con un déficit de 10.475.173 m². Los suelos que se habían propuesto en planes anteriores para equipamientos públicos, siempre habían sido en terrenos marginales, con lo cual los equipamientos no quedaban integrados en la trama urbana y con frecuencia surgían modificaciones de implantación de estos usos públicos. Por otro lado, las zonas Verdes se consideraban nulas en cuanto a rentabilidad se refería, por ello, se consideraban las que peor situación podían tener en el territorio, situándose siempre en las laderas más encrespadas de difícil acceso ya que los Cascos Urbanos se encontraban tan consolidados que estos espacios libres verdes tenían difícil encaje, a pesar de las reservas mínimas de suelo necesarias. Resultaba muy evidente que el problema se resumía básicamente en la rentabilidad de los terrenos de la Comarca que resultaban escasos, por ello, todo el problema urbanístico se sintetizaba en una cuestión económica de aprovechamiento del suelo urbano y de aplicación de operaciones de Reforma Interior de los Centros Urbanos consolidados para conseguir una liberación de espacios públicos. Tal y como afirmaba el "Equipo Talde" *"El problema de la falta de equipamientos es el tema central del urbanismo de la Comarca"*²⁷

Parecía evidente que la el argumento prioritario de la falta de suelo aprovechable era mayoritariamente debida a la gran cantidad de suelo industrial y portuario que se hallaba ocupada en la Comarca y que por otro lado, constituía el motor económico de la misma. La hegemonía industrial (minera y siderúrgica) se situaba predominantemente en la Comarca y su oligarquía económico-financiera suponía una de las más poderosas de todo el Estado Español. A pesar de ello, no existían demasiados vínculos de esta oligarquía financiera con Bilbao, ya que a lo largo del Siglo XX había habido un trasvase de la oligarquía desde el centro de Bilbao hacia Neguri en Gecho, lo que había provocado una paulatina degradación urbana de la Villa por el abandono del marco urbano surgido a raíz de la industrialización. El traslado físico a Neguri supuso para Bilbao una dejación urbana que se tradujo en un empobrecimiento dotacional de servicios en la ciudad y que derivó en una escasa habitabilidad de la misma. Por otro lado, la oligarquía industrial se había hecho con el dominio de la política municipal y comarcal directa o indirectamente gracias al lobby de influencias o grupo de presión que ejercía en la Metrópoli. Todo ello ofrecía grandes posibilidades de manipulación del desarrollo urbanístico según sus necesidades industriales particulares y privadas. Prueba de todo esto se podía constatar en la apertura del Canal de Deusto que inicialmente estuvo orientado no solamente para dar servicio a las necesidades portuarias sino también a las necesidades de los armadores del Astillero Euskalduna. La ausencia de garantías democráticas acrecentaba la indefensión ante las injusticias urbanísticas que se desarrollaban en la época y que estaban más vinculadas al servicio de intereses industriales particulares que

²⁷ "Equipo Talde": Gurrea Álvaro, Elguezabal Xavier. *Equipamientos y servicios colectivos en el Gran Bilbao*. Común 2. Abril 1979. Bilbao. Pág. 52

al bienestar general de la ciudadanía comarcal. La explotación intensiva del territorio llevó al límite al marco físico de la Comarca de Bilbao, derivando todo ello en una degradación ambiental insostenible.

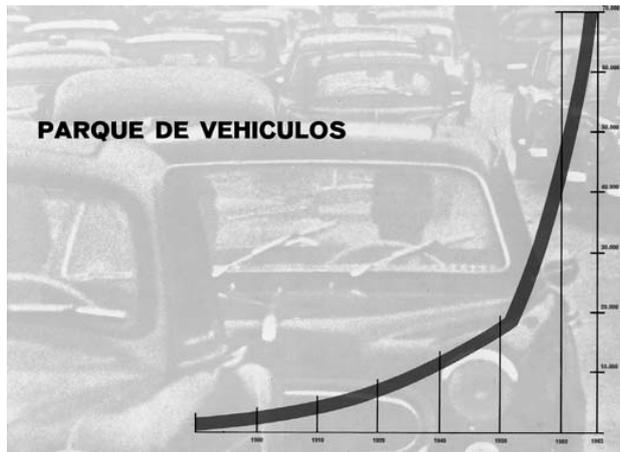


Comarca metropolitana del Bajo Nervión. Década de los 70

Causas directas y cronología de la Revisión

En abril de 1975 apareció en la prensa escrita un artículo llamado "Caos Urbanístico en el Gran Bilbao"²⁸ que a modo de capítulos en días consecutivos, narraba no solamente la necesidad de una nueva estrategia planificadora en Bilbao y su Comarca sino que expresaba el sentir de gran parte de la sociedad y por supuesto la situación de urgencia en la que se encontraba el Plan Comarcal de 1964. Este artículo se basaba en un informe de autoría del Colegio de Arquitectos Vasco-Navarro que junto con una rueda de prensa en marzo de 1975 mostraba la situación urbana desastrosa y caótica de Bilbao y su Comarca, queriendo dar un toque de atención a la opinión pública sobre este tema al respecto. En dicho informe, el Colegio de Arquitecto manifestaba la necesidad de "*Hacer constar la grave precariedad de planificación urbana que Bilbao y su zona de influencia vienen padeciendo en los últimos tiempos*". Llamando la atención del "El telón de fondo" que presidía la realidad de la ordenación o de la "desordenación" del Plan de Ordenación Urbanística de Bilbao y su zona de influencia.

²⁸ Caos urbanístico en el Gran Bilbao. La Gaceta del Norte. Días 9, 10, 11 y 12 de Abril de 1975. María Jesús Gandariasbeitia.



Incremento del parque de vehículos en Bilbao (1900- 1963).

Por lo tanto, en 1970, se planteó una nueva necesidad de Revisión del Plan Comarcal de 1964, según el Colegio de Arquitectos, *“debido a los desajustes existentes entre las previsiones establecidas por la primera revisión del Plan y la realidad urbanística de la comarca”*.

Contemporáneamente a los estudios de revisión del Plan Comarcal, en 1970, el Ministerio de Obras Públicas encargó una serie de estudios de vialidad (Plan REDIA) que no llegaron a aprobarse como Plan pero que representaban un marco clave para la ordenación de la ciudad. Al Igual que estos estudios se iniciaron otros a lo largo de 1972, sobre Ferrocarril Metropolitano, el Superpuerto o la refinería Petronor, que a pesar de incidir fuertemente sobre el Área Metropolitana, seguían independientemente su planificación al margen del Plan Comarcal y gracias a la financiación del Estado.²⁹



Plano de los enlaces ferroviarios del “Gran Bilbao”. Plan de Desarrollo económico del Estado previsto para 1964-1967.

²⁹ Salazar, Javier. *El Planeamiento Urbanístico y la estructura urbana del Gran Bilbao*. Común 2. Abril 1979. Pág. 78-93



Solución Sur . Recaldeberri



Proyectos de Metro aparecidos en el diario Hierro 1973

La Segunda Revisión del Plan Comarcal nunca se aprobó definitivamente pero la verdad sea dicha, tampoco llegó a realizarse por diferentes motivos. Lo que sí hubo fue una serie de estudios paralelos y externos que constataron la realidad urbana de la época y las pautas que debía tener una posible revisión del Plan.

-A finales de 1970 se convocó con carácter de urgencia un concurso para la realización de los estudios de la Segunda Revisión del Plan, adjudicándose los mismos a la empresa Metra-Seis -Economía.

-En enero de 1971, Metra-Seis Economía presentó un diagnóstico de la situación urbanística de la Comarca.

-En abril de 1971, El Ministerio de la Vivienda autorizó la Segunda Revisión anticipada del Plan.

-Continuaron los trabajos de estudios previos a lo largo de 1971 y 1972, hasta que en el Verano de 1972 se determinó por parte del Ministerio del Aire la localización del nuevo Aeropuerto de Sondica que suponía la gran apuesta de suelo libre residencial del Plan de 1964. El equipo redactor de los estudios del Plan Comarcal dio cuenta de la nueva situación del Aeropuerto por la prensa escrita lo que colapsó la redacción de los estudios previos hasta determinar una nueva delimitación del espacio comarcal.

-En 1972 se concluyeron los estudios que determinaban la nueva delimitación del Plan y volvieron a retomarse los estudios de la Segunda Revisión del Plan.

-Por fin, en septiembre de 1973 la empresa adjudicataria entregó los estudios al Gran Bilbao esperando de la Corporación una decisión política sobre el criterio a seguir en la nueva revisión del Plan. La elección suponía una alternativa entre diez posibles propuestas previamente elaboradas y técnicamente evaluadas. A la vez de entregar los estudios de la Segunda Revisión del Plan, fue informado el Ministerio de la Vivienda.

-A partir de este momento el Plan cae en el olvido y silencio absoluto hasta que a finales de 1974 el nuevo Gobernador Civil de Vizcaya, D. Ignacio García López, tomó posesión de su cargo a la vez que lo hizo de la presidencia de la Corporación del Gran Bilbao. Su llegada al cargo supuso la reactivación del proceso planificador comarcal y un cierto cambio funcional en la Corporación del Gran Bilbao.

-Tras el abandono institucional de la Segunda Revisión del Plan, en febrero de 1975, el Consejo General del Gran Bilbao anunció el nombramiento de una comisión para el estudio de las posibles alternativas de extensión del Plan. En este sentido el Colegio de Arquitectos en su informe sobre la comisión para el estudio de alternativas de extensión, decía: " *Es un anuncio tardío que no resuelve nada urgente ya que estas alternativas son de carácter muy general y pretender definir estrategias de localización en el territorio de los futuros desarrollos urbanos*"

Mientras se decidía sobre la situación y alternativas del Plan Comarcal, el Plan que continuaba vigente era el de 1964 y el ritmo de crecimiento urbano desbordaba ya a la Comarca. Las modificaciones del Plan de 1964 para facilitar este crecimiento urbano suponían en la mayoría de los casos el superar las densidades permitidas por el Plan del 64, argumentando el cambio de calificación del Valle de Asúa y la necesidad de recoger el crecimiento de la población en otras zonas de la Villa.

En cualquier caso, el Plan resultaba ampliamente superado en expectativas y no dejaba de ser un documento inservible para cualquier planeamiento propuesto ya que su justificación era fácilmente aceptada tanto por la Municipalidad como por el Gran Bilbao. Es decir, el Plan Comarcal de 1964 acababa no sirviendo para nada. La recalificación suponía otra práctica recurrente para la ocupación territorial y grandes superficies rurales acababan calificadas como urbanas, residenciales o industriales sin ningún tipo de impunidad ni de complejos hacia el Plan.³⁰

Estaba claro que no se trataba únicamente de un problema coyuntural sobre el planeamiento y su falta de previsión, sino que todos los datos apuntaban a un problema estructural, ya que el proceso planificador había resultado largo y frustrante por su propia incapacidad de gestión de organización del espacio físico como fuerza productiva.³¹ Todo ello, se encontró altamente influido por las relaciones sociales en la Comarca que dificultaban el proceso de vinculación entre espacio residencial y espacio productivo que se hallaba profundamente anclado en posiciones y necesidades yuxtapuestas pero ligado físicamente a un único espacio común a lo largo de la Ría.

El Plan de 1964 era la herencia de una zonificación básicamente industrial a lo largo de la Ría que continuamente se transgredía por falta de validez. El resultado era una amalgama de usos industrial y residencial entremezclados sin criterio y sin ninguna posibilidad de expansión posible. La saturación física acababa agrediendo al medio y a las relaciones sociales generando conflictos sistémicos de difícil solución. Bilbao acabó siendo un territorio hostil para sus habitantes.

El Informe del Colegio de Arquitectos, en este sentido, decía: “ *Falta de imaginación y sensibilidad cultural, unidas al progresivo deterioro ambiental y de calidad del legado urbanístico de la Villa de Bilbao, preocupan al ciudadano, turbado por la facilidad con que se degrada su ciudad, se siente incapaz de reaccionar*”.

³⁰ Informe del Colegio de Arquitectos vasco Navarro. Caos urbanístico en el Gran Bilbao. La Gaceta del Norte. Días 9, 10, 11 y 12 de Abril de 1975. María Jesús Gandariasbeitia. “El caos urbanístico de Bilbao (1)”. En: La Gaceta del Norte 9 Abril 1975. “El caos urbanístico de Bilbao (2). Un binomio característico: falta de realizaciones de calidad y deterioro de los antiguos espacios urbanos”. En: La Gaceta del Norte 10 Abril 1975. “El caos urbanístico de Bilbao (3) Alhóndiga: la solución difícilmente puede ser la de edificar”. En: La Gaceta del Norte 11 Abril 1975. “El caos urbanístico de Bilbao (4) Bilbao: el transporte colectivo, relegado respecto al tráfico individual”. En: La Gaceta del Norte 12 Abril 1975

³¹ *Ibidem* (Pérez-Agote, Alfonso. *Racionalidad urbana y relaciones sociales. El Gran Bilbao, 1945-75*. Saioak, Revista de Estudios Vascos. Año 3. Nº3. 1979). P-36



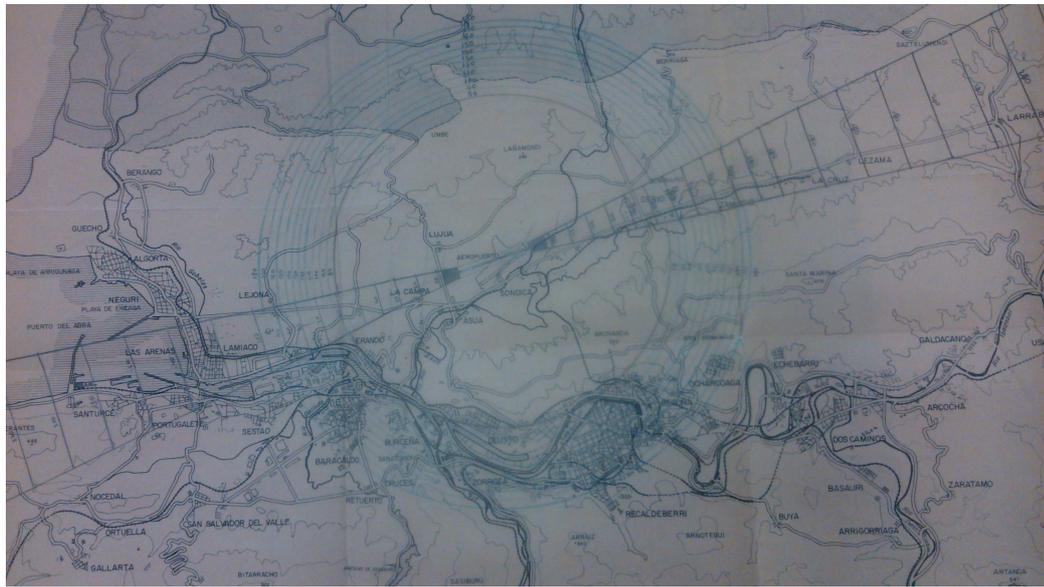
Edificio del Banco de Vizcaya, urbanismo incontrolado debido a la Ordenanza 50 del Ayuntamiento de Bilbao que dotaba de mayor aprovechamiento a los solares. La consecuencia inmediata era el aumento en altura de los edificios. Todo ello cambió la perspectiva arquitectónica y urbanística de Bilbao, con una edificación intensiva.

Esta falta de sensibilidad repercutía directamente en un nivel aceptable de calidad urbanística y deterioro de los espacios urbanos e incluso del legado urbanístico que se había previsto en planes anteriores del Siglo XIX y principios del Siglo XX. El Colegio de Arquitectos, decía: *"La obra de los arquitectos Achúcarro, y Hoffmayer, así como los precedentes de posteriores anexiones (Deusto y Begoña), iniciativa de D. Federico Moyua, ex alcalde de Bilbao, no se han respetado en absoluto; las modificaciones a dicho proyecto y a los posteriores planes de las zonas anexionadas no han sido sino una pérdida continua del patrimonio cultural de la Villa"*

6.4.1. Los Estudios Previos del Plan y sus propuestas

Los Estudios previos encargados a la empresa Metra Seis Economía, determinaban que la expansión del Valle de Asúa como zona de expansión urbana de Bilbao y su área de influencia, iba a ser ciertamente problemática por diferentes razones de peso y ciertamente esta imposibilidad de expansión

iba a delimitar las posibilidades de una nueva revisión del Plan sin otro tipo de planteamiento estructural de expansión o crecimiento comarcal.



Área de influencia comarcal del Aeropuerto de Sondica. 1968

La opción más adecuada era la de dedicar el Valle de Asúa a una combinación de usos industriales y residenciales, con un estándar urbanístico deseable de 130 m² por habitante, con lo que resultaba una población en el Valle de Asúa de 400.000 a 500.000 habitantes. Esta propuesta se topaba con una gran limitación expansiva que era el Aeropuerto de Sondica. La Instalación del Aeropuerto suponía unas limitaciones de servidumbre, definidas en el Decreto de 17 de julio de 1968, que debían cumplirse y que afectaban directamente a Bilbao y su Comarca.³² Es decir, que en un primer círculo con centro en el Aeropuerto y un radio de 5 Km, el techo máximo de edificación podía llegar a cota + 80 m sobre el nivel del mar, lo cual imposibilitaba ninguna urbanización viable en Asúa³³. Por otro lado, no era cuestión únicamente de cotas sino de contaminación del aire originada por los gases de las aeronaves, de los ruidos y otras molestias que estas originaban y que sin lugar a dudas, determinaban una enorme contaminación ambiental. El estudio de la empresa Metra-Seis-Economía mostraba el fuerte condicionante que existía, debido al Aeropuerto de Sondica, para la futura planificación del Valle de Asúa.

La propuesta de Metra-Seis-Economía consistía en la reestructuración global del Área Metropolitana para repensar un esquema de crecimiento válido, viable y adaptado a los nuevos condicionantes físicos y sociales ya que la coyuntura de la Comarca había variado sustancialmente y la Revisión del Plan debía ser

³² Cámara de Comercio, Industria y Navegación. *El Aeropuerto de Bilbao ante el futuro desarrollo regional*. Bilbao 1971. p 858.

³³ En 1972 se aumentó el círculo de influencia del Aeropuerto de 5 Km a 7 Km, disminuyendo aún más las posibilidades del planeamiento en Asúa. Decreto 584/1972, de 24 de Febrero de 1972, de Servidumbre Aeronáutica. B.O.E. Nº69 del 21 de Marzo de 1972. A.F.B. Sección Administrativo. Fondo Urbanismo. R-04290/01.

sistémica y no superficial. Resultaba decisivo encontrar un modelo de crecimiento válido para compatibilizar las necesidades de expansión urbana de manera sostenible con el soporte físico territorial. El estudio ofrecía 4 posibles esquemas espaciales de crecimiento del Gran Bilbao³⁴:

- Un Modelo Concentrado en mancha de aceite. Que podía considerarse el menos aconsejable por ser un modelo surgido de una espontaneidad anárquica y basado en una gran escasez de infraestructuras. El crecimiento se desarrollaba por absorción desordenada de los núcleos habitados y era el que realmente se había dado en la Margen Izquierda y que posiblemente podía darse también en la Margen Derecha por extensión del problema.
- Un Modelo Radial. Era un esquema en estrella de 6 brazos definidos por la Margen Izquierda, la Margen Derecha, la carretera a Mungía, el Valle de Asúa a través del Túnel de Archanda, el Valle de Ibaizabal siguiendo la Bilbao-Behobia, el Valle del Nervión hacia Llodio. Este esquema reflejaba una voluntad de planeamiento con lo que suponía de creación de infraestructuras.
- Un Modelo en Corredor. Era una simplificación del modelo anterior radial pero potenciando la Margen Izquierda y el Valle de Ibaizabal siguiendo la Bilbao-Behobia. Se creaba un concepto de crecimiento lineal no jerarquizado.
- Un Modelo Nucleizado. Respondía a un esquema que contenía la aparición de modelos espontáneos, jerarquizando servicios y especializando la actividad de los diferentes núcleos. Este modelo exigía una gran voluntad de planeamiento y fuertes controles de crecimiento.

Pero uno de los grandes problemas con que se encontraba el desarrollo de cualquier modelo de crecimiento era la dificultosa topografía de la Comarca. Por un lado, existía el terreno totalmente urbanizado y colmatado de los Cascos donde ya no era posible actuar sino descongestionar. Por otro lado, se encontraban los terrenos inundables donde no era aconsejable un desarrollo residencial. Por último, se localizaba una gran cantidad de terreno en pendiente que siempre dificultaba y encarecía la urbanización de los mismos. En este sentido, se identificaban tres tipos de terrenos en pendiente: Los terrenos en pendiente y con orientación Norte que eran inviables para los asentamientos urbanos por falta de soleamiento. Los terrenos con pendientes superiores al 15% que exigían costosísimas inversiones. Por último, los terrenos con pendientes inferiores al 15% que eran los más aptos para el desarrollo urbano. Pero se daba la paradoja que el Gran Bilbao poseía más de las tres cuartas partes de sus terrenos con pendientes superiores al 15%. Estos terrenos eran completamente desaconsejados por el estudio previo a la Revisión del Plan. Las limitaciones eran máximas lo que perjudicó enormemente la fluidez de la revisión del planeamiento.

³⁴ *Ibidem*(Cámara de Comercio, Industria y Navegación. *El Aeropuerto de Bilbao ante el futuro desarrollo regional*. Bilbao 1971.) p 853.

Paralelo al estudio de Metra-Seis-Economía, se realizaron unos estudios para la revisión del Plan por los Arquitectos catalanes Abando, Brau, Teixidor, en diciembre de 1971³⁵ y que completaban los estudios de Metra-Seis-Economía. Este estudio básicamente reforzaba la idea del estudio anterior, denominando la situación de la Comarca como “*Situación umbral*”.

Planteaban dos estrategias de ordenación territorial: La reforma y la expansión. La reforma de la estructura existente a todos los niveles socio-económicos y una extensión entendida como una preparación de suelo para nuevos asentamientos.

Tanto un estudio como otro aportaban soluciones estructurales que fácilmente se soportaban en el papel pero que exigían algo más que voluntad planificadora. El momento de declive económico y social que se comenzaba a entrever en la Comarca supuso la paralización y estancamiento de la Segunda Revisión del Plan.



Polígono de Ocharcoaga

En octubre de 1973, la Corporación Administrativa del Gran Bilbao, realizó un estudio y proposición sobre el emplazamiento de polígonos residenciales.³⁶ Las motivaciones de dicho estudio venían dadas por la decisión del Consejo de Ministros de ubicar el nuevo Aeropuerto de Bilbao en su emplazamiento de Sondica. Ello conllevaba una seria reformulación de la ordenación de la Comarca pero sobre todo de la extensión residencial hacia el Valle de Asúa por las servidumbres de uso del Aeropuerto.

La decisión tomada en el estudio del Gran Bilbao era la de desglosar la expansión en unidades más flexibles de unos 10.000 habitantes en vez de los

³⁵ .A.F.B. Sección Administrativo. Fondo Urbanismo. R-04290/01.

³⁶ Corporación Administrativa del Gran Bilbao. *Proposición de emplazamiento de polígonos residenciales de promoción oficial*. Octubre de 1973. AFB. Sección Administrativo. Fondo Urbanismo. R-04405/05

150.000 habitantes previstos en Asúa. Se consiguieron 11 posibles emplazamientos que satisfacían las necesidades de la Comarca a pesar de que muchas de estas ubicaciones no se encontraban en el área del Gran Bilbao. Estas ubicaciones eran: Guecho, Berango, Sanfuentes (Abanto y Ciérvana), Derio, Zamudio, Lezama, Amorebieta, Sopuerta, Zalla, Lauros y Lauquiniz. Entre todos ellos, los emplazamientos más idóneos eran los de Guecho y Berango por la tendencia a la actuación de la iniciativa privada, aunque cualquiera de ellos era una posibilidad válida.

La Segunda Revisión no acababa de comenzar y en los últimos meses de 1976, se le adjudicó al Estudio de Urbanismo, Sociología y Arquitectura, EUSyA S.L., la *"Realización de los trabajos de ordenación de las sub-áreas de Bilbao-centro e Ibaizabal y Margen izquierda y Barbadun"* que en realidad suponían un complemento a los estudios realizados anteriormente para la II Revisión del Plan.³⁷

A pesar de todo el tiempo transcurrido desde el inicio de los estudios previos, todavía iban a pasar 3 años más y fue en julio de 1979 cuando finalmente se formalizó la relación contractual de EUSyA S.L. con el Gran Bilbao. La razón de tal retraso fue debida a la indecisión sobre temas de vital importancia para la Comarca como el Superpuerto o el Aeropuerto.

Las nuevas coordenadas político urbanísticas del Estado con la adopción de la democracia, supusieron un nuevo retraso ya que la necesidad de variar los planteamientos urbanos comarcales parecía evidente en una nueva realidad social y a la espera de una clarificación definitiva sobre el rumbo que iba a adoptarse ante la trascendental decisión de la reordenación territorial.

Una vez que la Corporación del Gran Bilbao desapareció, estos estudios no supusieron más que una guía orientativa de posibles actuaciones urbanas pero sin ninguna trascendencia vinculante.³⁸

En definitiva, que la II Revisión del Plan Comarcal nunca se tramitó ni hubo grandes decisiones al respecto. Solamente supuso una secuencia de estudios intentando readaptar un Plan obsoleto a las circunstancias de la evolución socioeconómica y cultural que había sufrido la Comarca, desde su redacción en 1941 y su Primera Revisión en 1964.

Es decir, que con la II Revisión del Plan se volvió a fracasar desde el punto de vista de la organización territorial y todo ello dentro de un ambiente convulso de cambio político y de crisis económica que no favorecía su formulación.

³⁷ Estudios de base, determinación y desarrollo del esquema general para la Ordenación Urbanística de las Subáreas Margen Izquierda e Ibaizabal y Bilbao-Centro. Estudio de Urbanismo, Sociología y Arquitectura, EUSyA S.L. .A.F.B. Sección Administrativo. Fondo Urbanismo. R-04290/01.

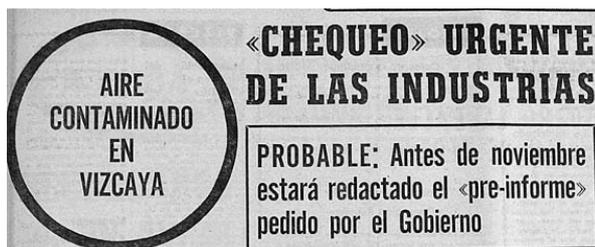
³⁸ Durante estos estudios para la II Revisión del Plan, la Corporación del Gran Bilbao restringió la aprobación de Planes Parciales vinculados al Plan General, debido a la hipoteca urbana que estos podían llegar a convertirse para futuras revisiones o modificaciones del Plan Comarcal. Estos Planes Parciales tenían una previsión de 5 años máximo y debían de atenerse al Plan Comarcal vigente. Acuerdo de la Comisión Ejecutiva del Gran Bilbao. 14 de Julio de 1971. A.F.B. Sección Administrativo. Fondo Urbanismo. R-04018/22

6.5. La crisis y el final de una época

A la década de los 70 y los 80 se les puede denominar como de crisis a todos los niveles, crisis económica, de la industria, de la construcción, naval, política pero sobre todo se puede decir que fueron tiempos de crisis de la ciudad, o mejor dicho del modelo de ciudad sobre explotada que se había concebido en décadas pasadas.

Era totalmente cierto que el periodo de cambio político de la dictadura a la democracia desestabilizó profundamente el ambiente general, creando grandes incertidumbres que vieron su reflejo en el descenso del sistema económico que junto con la crisis internacional del petróleo de 1973 contribuyó a un generar una desconfianza y un desequilibrio económico agudo que llevó a la entrada en recesión de diversos sectores industriales sobre los que se asentaba la economía vasca.

Si particularizamos en el territorio de Bilbao y su Área de influencia, la repercusión de la crisis mundial fue desastrosa y fue el comienzo de un declive progresivo de la Comarca hacia una desestructuración total de la misma. Los problemas orgánicos que quedaron evidenciados durante la crisis se fundamentaban en un monocultivo industrial del sector siderúrgico, sector naval y de bienes de equipo que acaparaban la gran parte de la actividad en torno a la Ría. El sector servicios se encontraba directamente vinculado al sector industrial y no encontraba la suficiente autonomía como para un desarrollo autónomo. El declive y decadencia empresarial produjo un gran impacto económico y social que se manifestó en altos índices de desempleo, cierre de empresas, estancamiento e inflación económica, aumento del déficit público, degradación del medio ambiente y del tejido urbano, procesos de emigración y estancamiento de la población y en la aparición de problemas de marginación social. Todos estos problemas fueron comunes a las metrópolis industriales en declive de la época como Pittsburg, Glasgow, Hamburgo, Rotterdam o Turín. Estudios de la Unión Europea situaban a España y concretamente a Bilbao, con un declive urbano por la desindustrialización y lo definían de la siguiente manera. " *Bilbao, de otro lado, como epicentro de la primera industrialización española, ha fallado en adaptarse a la segunda ola de industrialización (...) Bilbao exhibe ahora, muchos de los síntomas clásicos de las ciudades declinantes y Gijón y Avilés parecen estar moviéndose en la misma dirección*" ³⁹



Titular de prensa

³⁹ Comisión of the European Communities. *Urban Problems and Regional Policy in the European Community*. Luxemburgo. 1988

Las empresas durante los momentos álgidos de la década de los 60 no previeron una mínima inversión ni investigación para actualizaciones de los procesos productivos y equipararse así en competitividad al gran proceso industrial llevado a cabo en Europa. Así los motores de la economía territorial se encontraban sometidos a un proceso de declive progresivo con la consecuente destrucción del tejido industrial comarcal. El decrecimiento del ritmo de la actividad económica en 1977-1979 produjo un descenso del Producto Interior Bruto, P.I.B., de un 9,1% en el País Vasco y un descenso del P.I.B. en Bizkaia del 12,3%⁴⁰. Este descenso del P.I.B. en Vizcaya se debió a la caída del sector industrial y del sector de la construcción que llevó a la economía Vizcaína a una quiebra generalizada de la economía. El sector siderúrgico, naval y de la construcción fueron los más perjudicados por la crisis ya que eran los que mayor desarrollo había generado a lo largo de la Ría.

Si se llegó a una aumento demográfico de hasta 370.882 habitantes en Bilbao a mediados de la década de los 70⁴¹, a partir de entonces se paralizó este crecimiento debido al retroceso de población inmigrante que llegaba a Bilbao, y que no era comparable con épocas pasadas; también influyó el desequilibrio económico que no favorecía las condiciones de un aumento de población.



Titular de prensa 1976

Todo ello se incrementó por la emigración de bilbaínos hacia otras ciudades a buscar trabajo. También el proceso desanexionista que se llevó a cabo en territorios de los municipios limítrofes que buscaban su propia identidad, fomentó el descenso poblacional que sufrió la Comarca a mitad y final de la década de los 70.

La demanda de vivienda se estabilizó e incluso decayó ya que la necesidad de habitación de los años 60 se había reducido considerablemente por el

⁴⁰ Mas Serra, Elías. *La Regeneración urbana de Bilbao y su área metropolitana: Crítica I proceso urbanístico y al modelo de ciudad resultante*. Tesis Doctoral. Bilbao. 2011.

⁴¹ Ferrer Regales, Manuel. *Bilbao Metropolitano*. Boletín de la Real Sociedad Geográfica. Madrid.1977. Tomo CXIII, Nº1 al 12, pp 67-122.

descenso demográfico. Pero no fue ese el único motivo del estancamiento del sector de la construcción sino que la inseguridad laboral, el encarecimiento del precio del suelo y de la vivienda, y sobre todo los elevados tipos de interés de los préstamos hipotecarios, frenaban el desarrollo residencial.⁴² Además las instituciones que se veían desbordadas ante los cambios políticos y con escaso presupuesto, se centraron en la problemática urbana desatendiendo considerablemente sus deberes sociales desde el ámbito residencial.

Todo el desastre económico, financiero y sobre todo social, llevó en la década de los 80, a una dura y dolorosa reconversión industrial que se saldó con la reestructuración de decenas de empresas y que trajo consigo el cierre de muchas de ellas y la reforma interna para muchas otras⁴³. Pero el mayor precio que tuvo que pagar la Comarca de Bilbao debido a la reconversión industrial, fue sin duda el precio de la problemática social añadida al desastre económico.

El paro debido a la falta de empleo en las grandes empresas llevó consigo la impotencia, la desesperación, la incapacidad de la ciudadanía que derivó en grandes conflictos sociales y laborales como los ocurridos con el cierre de Altos Hornos y sobre todo los acontecidos con el cierre del Astillero Euskalduna que se saldaron con multitud de heridos y un muerto debido a las luchas entre trabajadores y la Seguridad Nacional en la llamada “Batalla del Euskalduna” de 1984. Según Julio Caro Baroja los factores que constituían el núcleo de la crisis eran: la crisis moral y el amaneramiento ideológico, alcohol, droga, interpretación partidista de la cultura,...⁴⁴



Prensa de la época informando sobre la tensa situación de Astilleros Euskalduna. 1984

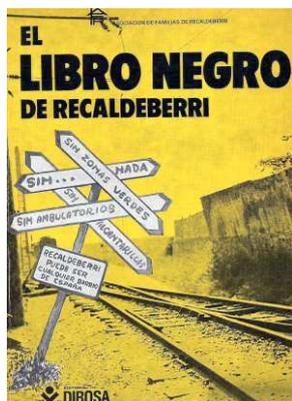
⁴² Vilagrasa Ibarz, Joan. Desarrollo urbano y promotores inmobiliarios en España. Una visión general. AA.VV. Vivienda y promoción inmobiliaria en España. Espai/Temps. Universidad de Lleida. Lleida. 1997.

⁴³ En 1985 se aprueba el Real Decreto para la declaración de Zona de Urgente Reindustrialización del Nervión. RD. 531/1985 de 7 de Abril. Y tres años después se articulan medidas para incentivar la inversión en la denominada Zona Industrializada en declive del País Vasco. RD 571/1988 de 3 de Junio.

⁴⁴ Caro Baroja, Julio. *Factores negativos en la evolución de la sociedad vizcaína*. Jornadas promovidas por la Comisión de Vizcaya de la Real Sociedad Bascongada de los amigos del País. 17 de mayo de 1984.

El debate urbano de Bilbao y su Comarca en la crisis de los 70-80

Desde el punto de vista de la problemática urbana, el debate sobre el urbanismo y la ciudad se había trasladado a la calle y no solamente los profesionales (arquitectos, ingenieros, sociólogos, economistas,...) sentían inquietudes y compromisos ante la situación urbanística territorial sino que las asociaciones de vecinos y grupos sociales⁴⁵ se encontraban motivados ante la posible resolución democrática y consensuada de problemas urbanos que afectaban a todos y no únicamente a los gestores administrativos que decidían unilateralmente ante los problemas de la ciudad.



Libro Negro de Recaldeberri, Bilbao, 1975.

Desde el punto de vista del planeamiento urbano, la década de finales de los 70 y principios de los 80 resultó condicionada por la aparición de la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 1975 que de manera general y dentro de los Planes Generales de Ordenación, establecía un planeamiento pormenorizado más flexible favoreciendo un aumento del aprovechamiento del suelo a la vez que promovía la obligatoriedad de una cesión del 10% para beneficio de la comunidad.

Pero el gran aporte de la Ley era en materia de Ordenación Territorial ya que preveía la creación de Planes Directores Territoriales de ámbito supramunicipal que abrieron las puertas a una nueva visión global del urbanismo territorial y que establecieron las bases para un desarrollo de los Planes Directores que se redactaron posteriormente.

Mientras se aprobaba la Ley del Suelo de 1975, Bilbao y su área de influencia estaba sumergida en pleno proceso de reforma del Plan Comarcal, tal y como se ha comentado en capítulos anteriores. Los estudios precedentes a la Reforma del plan Comarcal se sucedían sin optar por ninguna determinación al respecto ya que la expansión territorial estaba resultando un problema difícil de evaluar.

⁴⁵ Una de las asociaciones más activas desde el punto de vista social era la Asociación de Familias de Rekalde, que editaron en 1975 el *Libro Negro de Rekalde*, para denunciar los problemas urbanísticos y sociales que tenía el barrio y que podían ser los mismos que cualquier otro barrio de Bilbao. También la Asociación de Familias de Deusto resultaba muy activa aunque las reivindicaciones estaban encuadradas en un ámbito de carácter cultural más que urbanístico.

Mientras tanto, el crecimiento de la ciudad se estaba llevando a cabo por medio de Planes Parciales, sujetos al Plan Comarcal de 1964, los cuales no dejaban de aportar una visión muy sesgada de la realidad global de la ciudad. Los Planes Parciales no dejaban de ser pequeñas intervenciones urbanas de mayor o menor calidad, pensadas aisladamente sin ningún tipo de relación urbana entre el ámbito de actuación y el resto de la ciudad. El resultado de todo ello fueron urbanizaciones aisladas sin infraestructuras de unión o comunicación con los terrenos limítrofes de ciudad y con el hándicap de la abrupta topografía en pendiente que dificultaba aún más un desarrollo urbano aceptable. A menudo se daban propuestas de espacios públicos entre bloques aislados residenciales que se sostenían de forma adecuada en su concepción en planta, pero que a la hora de su ejecución resultaban inviables por la evidencia de impedimentos físicos como inmensas escaleras de acceso que perdían cualquier sentido de espacio público aprovechable.⁴⁶ El resultado final de Bilbao y su área de influencia era una aglomeración urbana con un tejido anárquico sin conexiones internas ni coordinación. La estructura urbana de la Comarca resultaba una secuencia de congestión y contaminación medioambiental y paisajística cuyo resultado era una concepción morfológica urbana confusa y desordenada.

Directamente vinculada a la crisis urbanística se podía leer una crisis paisajística unida a la contaminación medioambiental derivada de la progresiva industrialización de la Ría a lo largo del Siglo XX. La Ría no dejaba de ser el soporte físico del territorio y hilo conductor de la Comarca y ésta se encontraba totalmente saturada debido al crecimiento demográfico e industrial que le asfixiaba sin reparo. La contaminación atmosférica, la degradación del poco suelo libre que quedaba, y sobre todo la preocupante situación de degradación de la Ría y sus riberas, habían incidido directamente en el impacto ambiental de la Comarca.

El saneamiento de la Ría y el tratamiento de residuos, apuntaban a tomar medidas para una reestructuración profunda del soporte físico de la Comarca que finalmente se reflejaron en el Proyecto de Ley de Ordenación del Territorio y Ordenación Urbana de 1985. *“ La situación de degradación de la calidad de vida y en especial de la calidad urbana en la Comunidad Autónoma del país Vasco, producida como consecuencia del rápido y descontrolado desarrollo acaecido durante los años cincuenta, sesenta y el primer quinquenio de los setenta originó, a partir de las transferencias de las primeras competencias urbanísticas a la Administración preautonómica, completadas en su plenitud una vez aprobado el Estatuto de Autonomía, la necesidad de aplicar una serie de severas medidas en medida de disciplina urbanística y de sentar una serie de principios básicos para la aplicación de la legislación urbanística y de las determinaciones del planeamiento que modificasen profundamente unos usos y costumbres frecuentemente lindantes con la ilegalidad y siempre enfrentados*

⁴⁶ Este tipo de problemática espacial debido a la topografía se dio por ejemplo en el Plan Parcial del Grupo Aixona. 1975. en el límite Norte del Polígono de Ocharcoaga. También sucedió similar en la urbanización de Zurbaranbarri

*con el interés público y en concreto con la posibilidad de mejorar el nivel de calidad de vida de los ciudadanos del País Vasco*⁴⁷



El Teatro Arriaga, Agosto 1983



El Casco Viejo fue el más afectado por las inundaciones. El Mercado de la Ribera, 1983

El remate de la crisis y el punto de inflexión para tomar decisiones drásticas y cambios estructurales en el sistema de organización territorial fue sin duda las inundaciones de 1983.

El 26 de agosto de 1983 cayó sobre Bilbao una de las mayores trombas de agua que se recuerdan, provocando una subida increíble del caudal de la Ría que incluso superó los cinco metros en algunas zonas del Casco Viejo durante la pleamar. La gota fría que ese día provocó lo que aquella tarde de verano sucedió en Bilbao, tuvo como consecuencia decenas de víctimas, aunque el Gobierno Vasco no tiene datos oficiales al respecto, pero, atendiendo a la prensa de entonces, se podía estimar en cifras que oscilaban entre 34 y 43 víctimas mortales en todo el País Vasco, 5 desaparecidos y daños materiales por valor de unos 200.000 millones de las antiguas pesetas (1.200 millones de euros). Pasados diez años desde aquel 26 de agosto de 1983, todavía quedaban varios empresarios a la espera de cobrar el seguro. Las

⁴⁷ Proyecto de ley de Ordenación del Territorio y Ordenación Urbana. Departamento de Política Territorial y Transportes. Gobierno Vasco. Vitoria-Gasteiz. 1985

aseguradoras tenían que pagar una enorme cuantía de dinero y muchas acabaron en juicios por no ponerse de acuerdo con sus clientes. Desde las Instituciones, se ofrecieron facilidades para los damnificados, por ejemplo, a la hora de comprar un vehículo nuevo. También, se estableció durante ese año un impuesto especial en el País Vasco para sufragar las pérdidas. Además, los créditos a bajo interés se convirtieron en una de las ayudas más extendidas. Todo ello, obligó a repensar la Comarca desde varios puntos de vista y con criterios más amplios que los que se habían valorado hasta el momento.



Abandoibarra inundado

Los expertos creen que el riesgo de inundación todavía sigue ahí. La meteoróloga Margarita Marín dice en una entrevista a un medio de comunicación: *“No hay obra de canalización posible que sea capaz de resistir una fuerza de semejante tamaño”*. Por su parte, desde la Consejería de Seguridad del Gobierno Vasco, varios años después del desastre se argumentaba lo siguiente: *“Hoy en día sabríamos que habría una inundación, tendríamos en marcha un sistema preventivo con muchos recursos en marcha y avisaríamos previamente a la población”*.

6.5.1. Y en La Ribera, qué ocurría?

Los cambios sufridos a finales de los 70 y principios de los 80 por la crisis económica, golpearon fuertemente a todo el sector industrial de la Ría, aunque sin lugar a dudas uno de los mayores azotes se lo llevaron las Riberas del Nervión donde tradicionalmente se había asentado la industria de la Comarca. En ese sentido, la Ribera de Deusto salió altamente perjudicada. Anteriormente habían existido otras crisis que habían hecho oscilar los baremos económicos y sociales de la Comarca, pero la crisis de finales de los 70 suponía la caída al vacío de un modelo de supervivencia del tejido industrial en torno a la Ría.

A lo largo de décadas, La Ribera se vio en la necesidad de impulsar el tejido industrial como motor económico comarcal, mediante intervenciones a lo

largo de los márgenes de la Ría, potenciando infraestructuras e incluso con operaciones de transformación paisajística. Este tipo de actuaciones intervencionistas para modelar el territorio supusieron un impacto medioambiental de gran influencia comarcal. Una de las intervenciones de mayor calado fue el intento de modificar el cauce natural de la Ría por medio del Canal de Deusto, como resultado de aquella gran actuación infraestructural, solamente había dado lugar a una herencia obsoleta de estructuras urbanísticas a lo largo de la Ría que acumulaban grandes débitos económicos y, sobre todo, sociales y cómo no, urbanos.



Tejido industrial de la Ribera de Deusto. Pequeña, mediana y gran empresa conviviendo en un único espacio industrial



Trabajadores de la Ribera de Deusto.

Las Riberas pasaron a ser un ejemplo de modelo industrial, a ser un espacio industrial en declive. El tejido industrial en Deusto se mermó y desapareció progresivamente debido al cese de una gran parte de sus empresas grandes y pequeñas. Uno de los grandes azotes para la zona fue el cierre del Astillero Euskalduna en 1988 que trajo consigo una problemática añadida por el hundimiento de multitud de pequeñas y medianas empresas, incluso alguna de ellas familiares, que se encontraban vinculadas al astillero y que de forma directa o indirectamente le servían en sus necesidades industriales.

Estas PYMES se encontraban asentadas desde la Ribera de Deusto hasta Zorrozaurre, debido a su situación estratégica cercana al astillero y por el carácter industrial del suelo donde se encontraban, ya que a pesar de ser una zona mixta, la mayor parte del suelo en Zorrozaurre, estaba dedicaba a usos industriales.

A lo largo de la crisis, más de 5.000 trabajadores fueron despedidos del Astillero Euskalduna. La Batalla del Euskalduna de 1984, tuvo como escenario el emblemático Puente de Deusto donde a ambas orillas de la Ría se situaban bandos contrarios, por un lado los trabajadores y por otro lado la policía. Los trabajadores y miembros del Colectivo Autónomo de Trabajadores llegaron a decir: *"A fuerza de realizar manifestaciones, actos públicos y asambleas, los trabajadores de Euskalduna hemos acabado por convertirnos en parte esencial del paisaje urbano de Bilbao"*⁴⁸.

Aunque el verdadero desastre fue para el tejido industrial de la Ribera de Deusto que acumuló un paro de 38,5% de la población activa en 1988⁴⁹ que superaba ampliamente las tasas de paro que se daban en municipios muy azotados por la crisis como Sestao con un 30,2% de paro en la población activa. Las pérdidas de empleo a mediados de los 80 en la Comarca de Bilbao eran niveles máximos alcanzados en la Unión Europea.

El reflejo urbanístico de tal desastre social quedó patente en el declive y abandono que sufrió progresivamente la zona a lo largo de las décadas de los 80 y 90, dejando multitud de ruinas industriales a lo largo de la península de Zorrozaurre. Una larga lista de empresas en la Ribera fueron cerradas o sometidas a procesos de reconversión industrial como: Jabonera Tapia, Artiach, "El tigre", Tarabusi, Talleres Zar, La Aeronáutica, Matricerías Nervión, Acha y Zubizarreta, Industrias Beta, Saff Nife España, ...⁵⁰

Muchas de las empresas que sobrevivían como podían al oleaje de la economía internacional y nacional, tuvieron su puntilla final con un hecho que

⁴⁸ Grupo de investigación Parte Hartuz. Deusto y Rekalde: Historia e identidad contada por sus protagonistas. Ayuntamiento de Bilbao. Bilbao. 2008. PP-78

⁴⁹ *Ibidem*(Grupo de investigación Parte Hartuz. Deusto y Rekalde: Historia e identidad contada por sus protagonistas. Ayuntamiento de Bilbao. Bilbao. 2008.) PP-78

⁵⁰ Serrano Abad, Susana. *La Ribera de Deusto, industrial y portuaria*. Bilbao y sus Barrios: Una Mirada desde la Historia. Ayuntamiento de Bilbao.2007. PP- 53

desbarató definitivamente la economía local: Las inundaciones de 1983. Muchas de las empresas de La Ribera ya habían sufrido desde hacía años los *aguaduchos*, que así se les llamaba en la Comarca a las lluvias torrenciales, pero ninguno fue equiparable a lo sufrido en 1983.

Estas inundaciones aceleraron sin duda el proceso de desmantelamiento industrial. Las empresas de La Ribera se asentaban muchas de ellas en unas marismas, o lodos como los llamaban desde la Junta de Obras del Puerto. Tras las inundaciones de agosto de 1983 el Consorcio de Compensaciones de Seguros, dependiente del Ministerio de Hacienda, ubicó muchas de estas instalaciones industriales asentadas *"junto al río Nervión"* para así poder aplicar una detracción del 60% en la indemnización. El Consorcio alegaba que la mayoría de las empresas de La Ribera se encontraba a menos de 4 metros de altura, respecto al *"cauce del río"*.

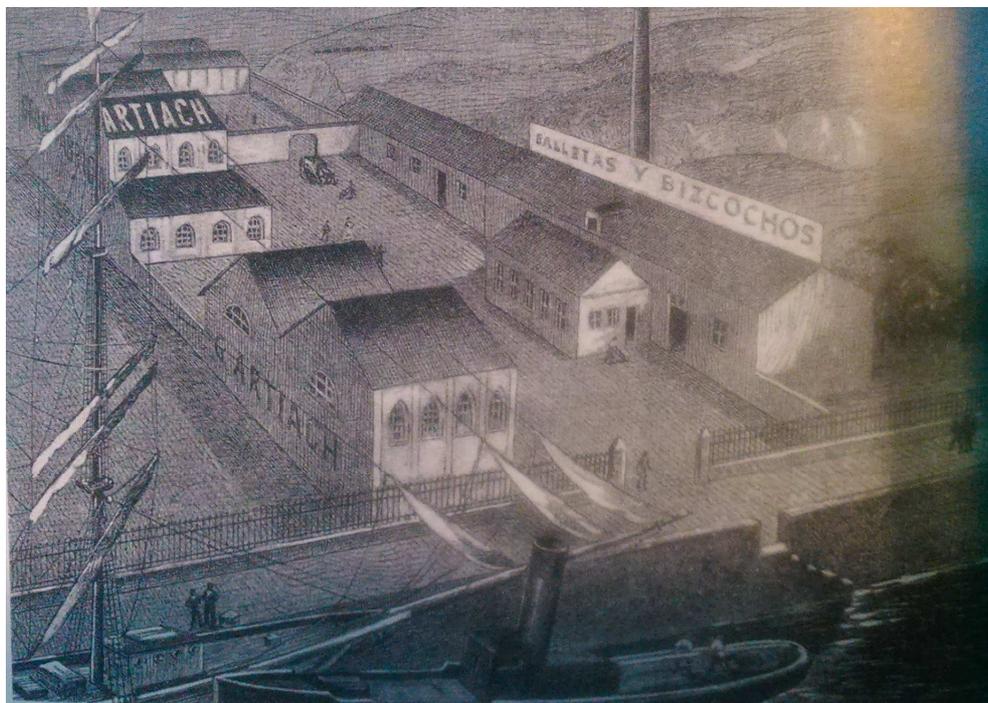
Los seguros no accedieron a considerar las industrias afectadas como asentadas junto a una Ría cuyas mareas tenían unas oscilaciones diarias que superaban los 4 metros. Es decir, todo fue en vano y el Consorcio de Compensación de Seguros no dudó en no indemnizar convenientemente a los afectados por las inundaciones debido a argumentos de poco peso que solamente perjudicaron y agravaron el desenlace final de la crisis.



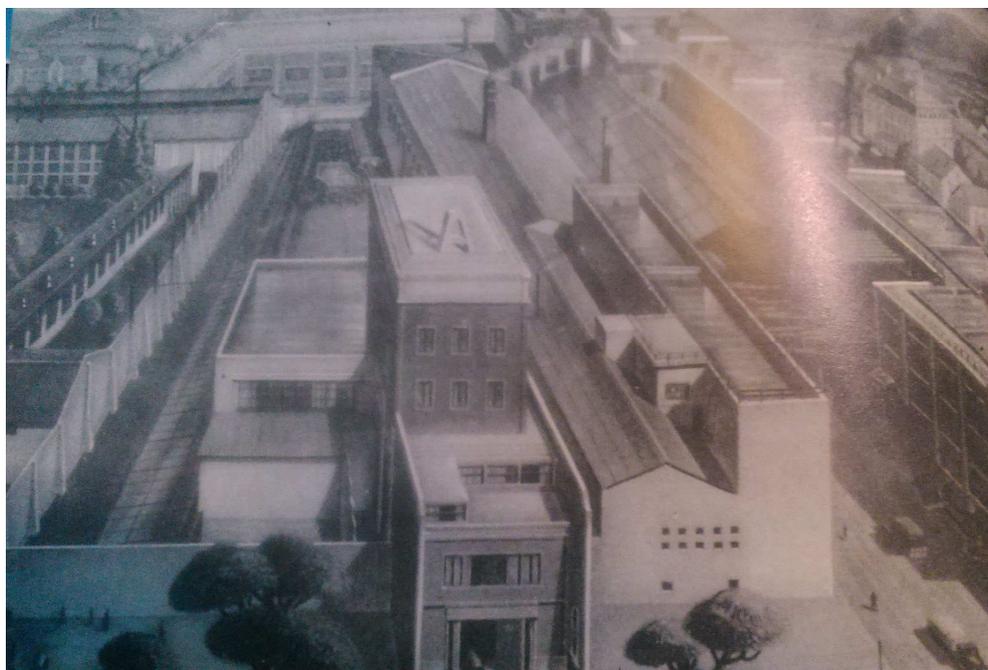
Astilleros Euskalduna inundado

Una de estas empresas afectadas por las inundaciones de 1983 en la Ribera, fue la de Bilbao Goyoaga, que desde el Siglo XVIII se dedicó a manufacturar velas en la Ribera de Deusto y que por consecuencia de la crisis y después de

las inundaciones de 1983, no pudo continuar con su actividad industrial en La Ribera y cerró sus puertas.⁵¹



Edificio de la Galletera Artiach. Ribera de Deusto 1921



Ampliaciones de la fábrica Artiach.

⁵¹ Bilbao Goyoaga, Jesús. *El Genio de la Ría. Una evocación desde la Ribera de Deusto*. Muelles de Uribartea Editores, S.L..Bilbao. PP-182.



Ampliación de los almacenes de Artiach en Deusto

Otra de las empresas más representativas de la Ribera de Deusto y que tuvo también un destino fatal después de las inundaciones de 1983 fue la fábrica Artiach. La Galletera se localizó en La Ribera de Deusto desde 1921, ocupando un solar simbólico en el corazón de la península, con gran cantidad de superficie que paulatinamente fue ampliando a lo largo de los años. A pesar de las restricciones de suministros sufridas durante el periodo autárquico y de la dificultad del acopio de materiales básicos, se pudo superar esa dura etapa que fue finalmente resarcida con una consolidación definitiva a lo largo de la década de los 60 con la intervención de una multinacional americana.

Otra nueva crisis internacional azotó los cimientos de la Galletera Artiach y en la década de los 70 se vio avocada a un descenso de la producción que mermó su solvencia. Cuando, a principios de los 80, la Galletera se estaba comenzando a recuperar le sobrevino la catástrofe natural que no hizo más que agravar la situación económica de la empresa. " *En Agosto de 1983 las fuertes aguas que asolaron el país anegaron toda la planta baja de la fábrica de la Ribera, hasta tres metros de altura, donde estaban instalados la mayoría de los hornos. Perdió maquinaria, instalaciones y mercancías y la ilusión por seguir trabajando en la Ribera de Deusto. Desde ese día un solo pensamiento rondaba en el Consejo Rector, buscar un nuevo enclave donde empezar de nuevo. La producción sólo se reanudó , y parcialmente, varios meses después.*"⁵²

⁵² Ibáñez, Maite y Zabala, Marta. *Las Galleteras de Deusto. Mujer y Trabajo en el Bilbao Industrial*. Ayuntamiento de Bilbao. Área de mujer y cooperación al desarrollo. Bilbao. 2007. PP-78



Inundación de la fábrica Artiach en Deusto de agosto de 1983



Inundación de la fábrica Artiach en Deusto de agosto de 1983



Abandono de Artiach debido a las inundaciones de 1983

La familia Artiach decidió definitivamente vender su participación en la empresa ya que las inundaciones habían supuesto un varapalo demasiado importante como para poder asumirlo. La multinacional americana que la adquirió decidió implantarse de nuevo en Orozco gracias a los 200 millones de pesetas que el Consorcio de Seguros pagó por los daños de las inundaciones, a una subvención del Gobierno Vasco de 360 millones de pesetas a fondo perdido y a la venta de la vieja empresa por un valor de 100 millones de pesetas⁵³.

A pesar de ello, la nueva inversión superó los 2.000 millones de pesetas con lo cual las ayudas solo correspondieron al 33% de la inversión final. Los créditos a bajo interés y el cobro de otras compensaciones de compañías internacionales de seguros facilitaron la puesta en marcha de la nueva empresa que ya no abrió nunca más sus puertas en La Ribera de Deusto.

⁵³ En 1933 y debido a las expropiaciones para la construcción del Canal de Deusto, a la Galletera Artiach se le expropió "una finca de considerable valor" que el perito valoró por un total de 121.808 pesetas.



Edificio Artiach abandonado en Zorrozaurre

Las dificultades en torno a la actividad económica de la Ría se reflejaban en la desaparición de los cargaderos de mineral, en el abandono de los muelles del Puerto Interior, la ausencia de buques que subían Ría arriba hasta Bilbao, las pocas veces que se levantaban los puentes levadizos a lo largo de la Ría para dejar paso a los grandes buques que se adentraban en la Ría, el progresivo desmantelamiento de industrias, grúas y muelles.

El Deusto de los 80 estaba muy tocado por los estragos de la crisis que habían hecho mella en lo más profundo de la identidad del barrio: su tejido industrial vinculado a la Ría. Aunque también era cierto que dentro de Deusto hubo barrios más castigados que otros debido fundamentalmente al carácter industrial o residencial del mismo. Así, uno de los barrios más sacudidos por la crisis fue La Ribera y Elorrieta que eran fundamentalmente industriales, en contra, San Ignacio, Ibarrekolanda y Arangoiti que eran especialmente residenciales, con una densidad de 274,44 hab/Ha muy superior a las del conjunto de Bilbao sufrieron el azote de la crisis industrial en la misma medida que el resto de la Villa pero no acrecentada por un carácter de ocaso industrial.

Uno de los catalizadores de las reivindicaciones urbanísticas, sociales e incluso políticas y que además servía para aumentar los vínculos de unión entre barrios los barrios de Deusto eran la llamada Asociación de Familias de Deusto. En los barrios bilbaínos y al albor del cambio político, surgieron las asociaciones vecinales que ejercían un rol activista, reivindicativo y de presión al Ayuntamiento. Las principales Asociaciones de Familias eran las de Deusto y las de Recalde que tenían las mismas inquietudes pero diferentes peticiones. En Deusto se trató de un trabajo cultural centralizado en la dinámica social

mediante Comisiones de Urbanismo, Cultura, Educación, Mujeres de Deusto, La Ribera de Deusto, Bilingüismo. Mientras que en Recalde se trató de trabajar para conseguir unos mínimos de habitabilidad que por aquellas fechas todavía se carecía de ellos. Por otro lado, en Deusto las condiciones mínimas de habitabilidad se hallaban satisfechas y los problemas eran otros.



Degradación urbanística de la Ribera de Deusto



Degradación ambiental de la Ribera de Deusto



Degradación paisajística y abandono generalizado



Ruinas industriales y derribos

La Ribera de Deusto entró en la década de los 90 en unas pésimas condiciones de degradación urbanística, paisajística y medioambiental debido al continuo proceso de deterioro que sufrió durante la década de los 70 y 80. La península de Zorrozaurre se encontró repleta de ruinas urbanas industriales como vestigios

de épocas pasadas en clara decadencia constructiva y sin actividad económica.

El Canal de Deusto como herida abierta al territorio de la Vega de Deusto, quedó obsoleto y abandonado por falta de actividad portuaria e industrial. La falta de uso y mantenimiento convirtió a la península en una ciudad fantasma a lo largo de más de dos décadas, esperando una actuación urbanística que le salvara de la situación de abandono y dejación.



La Ría desbordada durante el Agosto de 1983

ANEXO 6.1. Ley del suelo y de Ordenación Urbana de 12 de Mayo de 1956. El código urbanístico ha llegado

Es importante conocer el contexto de desarrollo urbanístico de la España de la Posguerra donde la paulatina modernización del país pasaba por una organización estructural del crecimiento urbano de las ciudades. El agudo problema de la vivienda existente y la lucha contra el creciente chabolismo asfixiaba el crecimiento de las ciudades. Mientras, en Europa se había establecido firmemente los preceptos de la Carta de Atenas del IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna de 1933⁵⁴, en España y desde la Dirección General de Urbanismo se creó la Jefatura General de Urbanismo para impulsar la tarea urbanística en España como nueva disciplina de desarrollo y cuya tarea fundamental era estudiar una Ley que acometiera decididamente el problema de la especulación del suelo en las ciudades. En efecto, se articulaban una serie de instituciones de forma unitaria y global, para poder configurar un código de carácter urbanístico.⁵⁵ Este código estuvo ampliamente influenciado por las diferentes legislaciones europeas, donde se evolucionaba desde los objetivos sociales de la autarquía hacia el neoliberalismo, tal y como ocurría en la vieja Europa una vez pasado el trauma de la 2ª Guerra Mundial.

Desde el principio de vio que no se podía establecer un estatuto sobre el suelo urbano sin estudiar el régimen de ordenación urbanística de las ciudades y así la Ley del Suelo se convirtió en una Ley de Urbanismo.⁵⁶ El 12 de mayo de 1956 se aprobó la Ley sobre Régimen del Suelo y ordenación Urbana.

Con la Ley del Suelo y Ordenación Urbana de 1956 se establecía un planeamiento operativo de desarrollo pormenorizado como instrumento organizador del sistema, es decir, mediante el planeamiento se regulaba el uso del suelo, constituyendo un estatuto jurídico del suelo según una clasificación urbanística.⁵⁷ La potestad en lo que concernía a la ordenación urbanística se establecía como una competencia exclusiva de la Administración y sin su previsión o autorización era imposible la urbanización o

⁵⁴ Los preceptos Principales de la Carta de Atenas eran los siguientes:

- Los barrios de vivienda debían ocupar los mejores emplazamientos, aprovechándose de la topografía, con luz solar y superficies verdes.
- El higienismo en las viviendas-
- Densidades de población razonables para implantaciones adecuadas al terreno.
- Vías de comunicación aisladas de la alineación residencial.
- Construcciones en altura con grandes superficies verdes entre ellas
- Aprovechamiento de recursos técnicos.
- Separación de las funciones del hombre urbano. Residencia, trabajo, ocio y circulación.

⁵⁵ Bassols Coma, M. (1973). Génesis y Evolución del Derecho urbanístico español 1812-1956. Madrid: Editorial Montecorvo S.A. Pág. 559

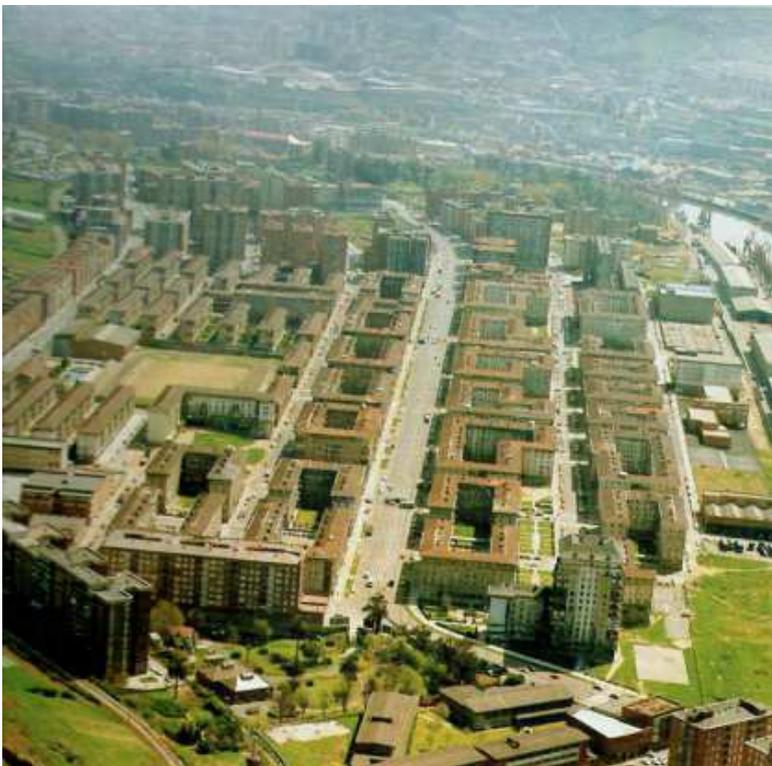
⁵⁶ Bidagor Lasarte , pedro. 1967. Situación General del Urbanismo en España (1939-1967). Revista de Derecho Urbanístico. Nº 4- Julio, Agosto y Septiembre de 1967. Pg.33.

⁵⁷ La ley establecía la clasificación y calificación de suelos de todo el municipio, previendo sistemas de ejecución y actuación para cada tipo. Dividiéndose en :

- suelo Urbano: Aquel que está situado en zonas consolidadas por la edificación, o bien cuenta con una serie de servicios urbanísticos (acceso rodado, abastecimiento de agua y alcantarillado y suministro de electricidad).
- suelo de Reserva Urbana: susceptible de urbanización mediante los correspondientes planes parciales.
- Suelo Rústico: El resto del territorio municipal.

construcción. Al mismo tiempo, la Administración se reservaba las plusvalías generadas por las actuaciones urbanizadoras.

La Ley suponía grandes avances como: 1º La regulación del Planeamiento urbanístico. 2º Valoración del suelo previo a su clasificación. 3º sistema de actuación de planes urbanísticos: cooperación, compensación, expropiación, y cesión de viales. 4º Supeditación de los propietarios de terrenos a los intereses colectivos. 5º Régimen para la gestión económica del Estado y entidades locales y de beneficios para las actuaciones privadas. 6º Organismos gestores. 7º Régimen jurídico de sanciones. 8º Ordenación general de competencias y finalidades urbanísticas (reparcelación, derecho de superficie, expropiación de polígonos, la promoción de asociaciones de propietarios, Patrimonios municipales del suelo, presupuestos especiales de urbanismo en los Ayuntamientos, gerentes urbanísticos municipales,...)⁵⁸



Barrio de San Ignacio en Deusto. Bilbao, 1944-1945.

Tal y como expresaba Fernando Terán *"Finalmente, en 1956, es la Ley del Suelo la que acaba de definir rigurosamente la naturaleza alcance de los planes de ordenación en sus diversos grados, y la que plantea la necesidad de desbordar el marco estrictamente urbano para abarcar territorios comarcales y provinciales, abriendo las puertas al verdadero planeamiento."*⁵⁹ La Ley del suelo institucionaliza el planeamiento urbano en sus diversos escalones territoriales.

⁵⁸ *Ibíd*em (Bidagor Lasarte , pedro. 1967. Situación General del Urbanismo en España (1939-1967). Revista de Derecho Urbanístico. Nº 4- Julio, Agosto y Septiembre de 1967.)

⁵⁹ Terán, Fernando. Reflexiones sobre la crisis del Planeamiento. Agosto 1970

A pesar de la buena intención de la Ley, ésta se quedó sin aplicar en la mayoría de municipios españoles y muchas de estas ciudades que aprobaban sus planes lo hacían como una mera continuidad de las ordenanzas de sus propios ensanches y por una necesidad de nueva vivienda debido a la inmigración del medio rural a las ciudades. Se trataba de expansiones o invasiones del territorio colindante a las ciudades mientras que los cascos urbanos se deprimían y generando urbanizaciones residuales e impidiendo su reforma.

A nivel del Planeamiento la Ley poseía grandes carencias a pesar de que ya en el preámbulo de la Ley se auguraba el carácter anticipador del planeamiento urbano a la configuración física del desarrollo urbano.

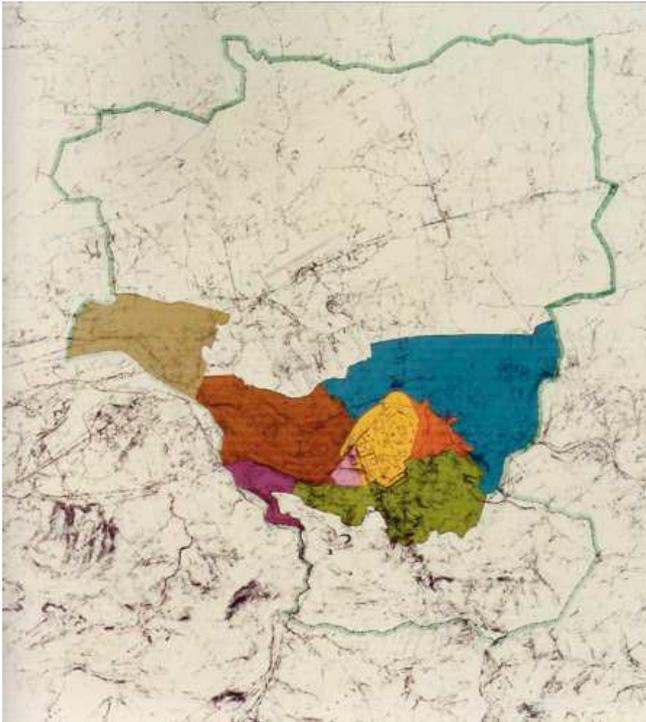
"La acción urbanística ha de preceder al fenómeno demográfico, y, en vez de ser su consecuencia, debe encauzarlo hacia lugares adecuados, limitar el crecimiento de las grandes ciudades, y vitalizar, en cambio, los núcleos de equilibrado desarrollo, en los que se armonizan las economías agrícolas, industrial y urbana, formando unidades de gran estabilidad económico-social".⁶⁰

Hasta ese momento, los Planes de urbanismo se formulaban en función de la obra urbana que se programaba y se imponían una serie de limitaciones a los propietarios según el ámbito físico de la obra misma. Pero la concepción de la planificación de la Ley del Suelo era radicalmente opuesta, los planes se promovían para conseguir una auténtica regulación de usos desde el punto de vista urbanístico y no solamente para determinar obras concretas.

El Planeamiento pormenorizado fue la base teórica que rigió el desarrollo de la ley, mediante Planes Generales, Planes Parciales y Proyectos de Urbanización. Pero toda esta jerarquización de planes resultó una traba para la ejecución de los mismos. Es decir, no se podía aprobar los Planes parciales sin tener aprobado previamente el Plan General de Ordenación Urbana de un municipio, con lo cual no era posible la ejecución de proyectos sin la previa autorización de los Planes Parciales. El procedimiento resultaba muy dilatado en el tiempo con lo cual se perjudicaba la materialización del Plan. Además, la aprobación de un Plan era muy lenta y tediosa con sucesivas aprobaciones e informaciones públicas que no agilizaban el proceso de autorización. Surgieron los Polígonos como una unidad de proyecto urbano cuyo tamaño contenido, agilizaba la pormenorización del planeamiento urbano para conseguir acelerar los procesos de reparcelación y gestión de los terrenos. Se definía un nuevo mecanismo para desarrollar los planes a través de la reparcelación, es decir, se definía una nueva configuración del derecho de propiedad.⁶¹ Se pasaba de una situación en la que el desarrollo de la ciudad estaba en manos de la iniciativa pública, a otra donde la iniciativa privada tomaba un rol importante y donde la Administración resultaba tener más afán recaudador con la permisividad de usos y la laxitud de la norma que una actitud de gestión de espacios urbanos públicos.

⁶⁰ Ley de 12 de Mayo de 1956 sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana. 3ª edición del Colegio oficial de Arquitectos de Madrid- Madrid. 1966. Preámbulo.

⁶¹ Terán, F. (1999). *Historia del Urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*. Madrid: Ediciones Cátedra S.A. Pag 243



Desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana por Planes Parciales. Bilbao.

En cuanto a la Administración local, según el artículo 202, el Municipio se consideraba como entidad básica en materia urbanística con competencia universal, con la condición de que fuera una competencia de índole local y que no hubiera otros organismos que se la atribuyeran. Es decir, que la Ley no facilitaba la constitución de entidades comarcales y sugería tímidas fórmulas de mancomunidades para el desarrollo de competencias supramunicipales.

A pesar de ello, el Artículo 9 aludía la existencia de Planes Comarcales y planes de conjunto entre un Municipio y su área de influencia, en el artículo 25.⁶²

Por otro lado, la Ley del 12 de mayo de 1956 sobre Régimen del suelo y Ordenación Urbana, establecía en su artículo 37 que los Planes de Ordenación deberían revisarse cada 15 años y el Decreto de 27 de mayo de 1959 por el que se extendía el Plan de Urgencia Social a Vizcaya, disponía en su artículo 14 que la Corporación Administrativa del Gran Bilbao, con el asesoramiento de la Dirección General de Urbanismo, procedería a la revisión inmediata del Plan de Ordenación Urbanística y Comarcal de Bilbao y su zona de influencia aprobado por el Gobierno a la Base I de la Ley del 17 de julio de 1945⁶³

⁶² Erquicia Olaciregui, J. M. (2003). *Del Planeamiento Urbanístico a la Ordenación del Territorio. La necesidad de un cambio de escala*. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. P-75

⁶³ Excmo. Ayuntamiento de Bilbao (1961). *Plan General de Ordenación Urbana y su Comarca 1961. Volumen III. Memoria de Ordenación..* Bilbao.

ANEXO 6.2. Plan de estabilización de 1959 y la situación económica comarcal

Durante el periodo de la Autarquía, España se había convertido en uno de los países más pobres de Europa. Sin tener en consideración las ayudas económicas estadounidenses de 1950, la economía española estaba sujeta a innumerables desequilibrios económicos debido a la inflación, al déficit comercial y al aumento de la deuda pública. La situación resultaba insostenible.

En 1957 se produjo un cambio de Gobierno fomentado por Carrero Blanco que puso al frente del Ministerio de Hacienda a Mariano Navarro Rubio que pronto tomó conciencia de la situación insostenible que atravesaba el país y reestructuró la política económica haciendo *tabula rasa* con las políticas autárquicas franquistas que habían sido las dominantes hasta la época.⁶⁴

Se constituyó el Plan de Estabilización para lograr una estabilidad económica el cual marcaba una serie de objetivos a seguir según dos tendencias, por una parte una política de austeridad y por otra parte una progresiva liberalización del mercado. Estas medidas consistían por un lado, en la búsqueda de un equilibrio económico del País que estabilizara la economía, transformando el modelo económico desde una base estructural incorporando al mercado español en los mercados internacionales y por otro lado, en la necesidad desligándose del proteccionismo paternalista de la vieja oligarquía franquista.

Las medidas adoptadas en el Plan de Estabilización resultaban especialmente duras para el ciudadano de a pie pero eran necesarias para poder establecer las bases de una nueva economía de futuro. Las políticas se concretaron en medidas como la devaluación de la moneda, subidas de tipos de interés, fomento de inversiones extranjeras, reformas fiscales y limitación del gasto público.

Las consecuencias de las medidas estabilizadoras se hicieron notar a corto plazo y los objetivos marcados en el Plan se fueron cumpliendo paulatinamente. Ya en 1959 se eliminó el déficit de la balanza de pagos, la inflación se redujo, crecieron las reservas de divisas, se incrementó la inversión extranjera y la competitividad y tecnología se fueron introduciendo gradualmente.

Pero todas estas medidas estabilizadoras generaron un freno en la producción interna del País que supuso un desastre en el ámbito laboral. En 1960 se congelaron los salarios y el consumo y la inversión descendió, como consecuencia directa de todo ello se produjo un aumento del paro que desembocó irremediabilmente a un fenómeno social de vital importancia en la década de los 60: La inmigración española al extranjero y a las grandes ciudades.⁶⁵

⁶⁴ Ortega, Bienvenido; Núñez (2002). «El proceso de crecimiento de la economía española(I): Los cambios que introduce el Decreto-Ley de Ordenación Económica de 21 de julio de 1959». *Economía Española*. Ariel.

⁶⁵ *Introducción a la economía española* (23ª edición). Alianza Editorial



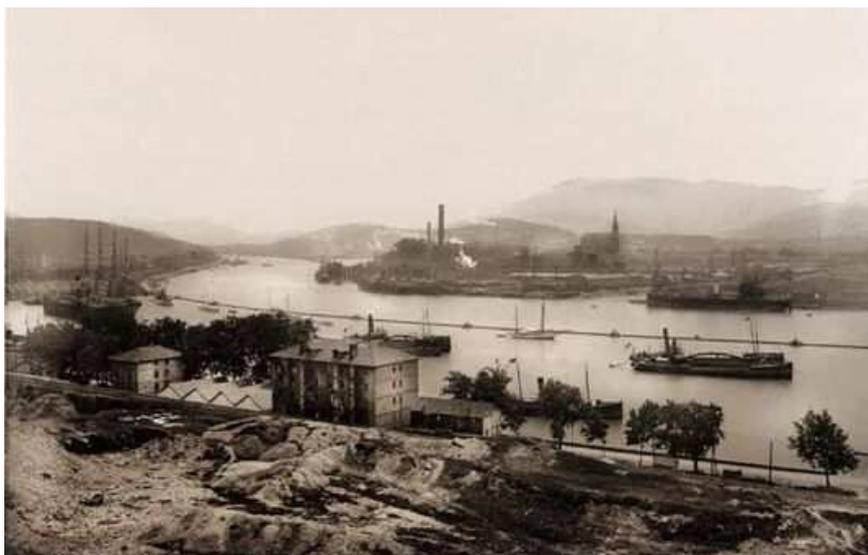
La conurbación del Gran Bilbao.

El Plan de Estabilización debía continuarse con Planes de Desarrollo económico. Así en 1963 se aprobó por ley el Primer Plan de Desarrollo económico y Social y llevó a su vez al Decreto de Liberación Industrial de 1963.⁶⁶ Tras el Primer Plan de Desarrollo (1964-1967) le siguieron otros dos Planes de Desarrollo más (1967-1971 y 1972-1975). Cada Plan intentaba mejorar los errores básicamente estructurales del anterior. Los 2 Primeros Planes incidían de forma directa dentro del terreno urbanístico con políticas de vivienda y urbanismo y de forma indirecta con políticas de desarrollo regional tendentes a equilibrar la participación de las todas las regiones en el bienestar económico y social.⁶⁷

Con estas medidas de estímulo, la economía española adquirió un brusco viraje que permitió modelos más aperturistas pero que en cierta medida rompían las bases de desarrollo económico del País Vasco, por ello y a pesar del sorprendente despegue económico de España, se evidenció una debilidad del sistema económico vasco, ya que las bases de apertura y liberalización eran las que ya se habían establecido desde hacía más de medio siglo en comarcas como la del Nervión y no resultaba medidas tan novedosas. Pero a pesar de todo, el crecimiento de la Comarca mantuvo su crecimiento basado en la implantación de industrias fabriles a lo largo de las riberas de la Ría.

⁶⁶ Ibídem (Terán, F. (1999). *Historia del Urbanismo en España III. Siglos XIX y XX*. Madrid: Ediciones Cátedra S.A.)Pag 247

⁶⁷ En este sentido se crearon las políticas que fomentaban los *Polos de Promoción y Desarrollo Industrial* donde amplias zonas enclavadas en regiones económicamente poco desarrolladas pero potencialmente con recursos se convertían en centros de actividad industrial fomentando la dotación de infraestructuras y con grandes incentivos fiscales.



Industrias a lo largo de la Ría. Década de los 50

En un primer periodo entre 1957 y 1961 debido a las medidas estabilizadoras y a los cambios económicos, se produjo en Bilbao un retroceso y desaparición de muchas pequeñas empresas que habían surgido gracias a las políticas económicas de la Autarquía y que se beneficiaban de un crédito fácil.⁶⁸ A esta etapa le siguió una etapa en la cual la Comarca de Bilbao se transformó en una gran aglomeración urbana, soldada inexorablemente al destino de la Ría. La producción industrial bilbaína tenía grandes posibilidades de expansión en el mercado internacional consumista al que se abría, lo cual favorecía su desarrollo.⁶⁹ Los horizontes de la industria bilbaína aumentaron al aumentar la demanda de producción pero la gran industria de la Ría resultaba en cierta medida obsoleta por herencia de la Autarquía.

Por otra parte, las políticas de desarrollo económico fomentaban los Polos de Promoción y Desarrollo Industrial en comarcas poco desarrolladas de España y estas resultaban una gran competencia para la industria bilbaína que hasta entonces había disfrutado de la hegemonía industrial nacional. Todo ello, hizo entrar a la industria pesada bilbaína en situación crítica y comenzó a hablarse de una recesión económica en el País Vasco ya que el ritmo de crecimiento no era tan acelerado como en el resto del País. Se necesitaba una dinamización del sector industrial a lo largo de la Ría, esta renovación vino de la mano de la inversión de capital extranjero que permitió ampliar y transformar industrias como Altos Hornos de Vizcaya (llegó a contar con 14.000 trabajadores); los Astilleros Euskalduna y la Naval de Sestao que se fusionaron en Astilleros Españoles (con 50 barcos por año); S.A. Echevarria que amplió su planta de Basauri.⁷⁰ En 5 años 12 empresas superaban la plantilla de más de 1000

⁶⁸ García Merino, Vicente. *Aproximación al estudio del Gran Bilbao*. Asociación Católica de Maestros de Vizcaya. Bilbao 1976. Pag-54

⁶⁹ En 1960 se alcanzó el ritmo del crecimiento del producto nacional bruto del 7,4% anual, gracias a la ampliación de un 50% de participación extranjera en empresas nacionales entre otras razones de peso.

⁷⁰ Anualmente se producía en Vizcaya 1.128 millones de kg de lingotes de hierro, 1.375 de lingotes de acero, 1.212 de laminados, 118 millones de hojalata. En 1971 el número de empleado a lo largo de la Ría era de 19.432 con una facturación de 54.195 millones de pesetas. En 1972 el aumento de la producción fue superior al año anterior en

personas y a lo largo de la Ría se concentraba la mayor densidad industrial de toda España.

A la vez que se consolidaron estas grandes empresas gracias a una inevitable renovación del sector financiero extranjero, también surgieron nuevas empresas que poco a poco fueron adquiriendo gran auge por la simbiosis del entorno industrial y crecían a pesar de la falta de apoyos del Estado central. Así se incorporaron a la nueva actividad industrial la refinería de petróleo de Somorrostro que formaba parte de un engranaje de asistencia a la industria pesada y al sector servicios de Bilbao y su Comarca.

Toda la industria de la zona hizo grandes esfuerzos para recuperar el tiempo perdido en el periodo autárquico y renovar no solo sus obsoletas instalaciones sino también el prestigio con que contaba tras largos años de crecimiento industrial, gracias sin lugar a dudas, a la liberación del comercio exterior. Todo ello permitió a la Ría y a su tejido industrial un desarrollo sin límite que fue finalmente en la década de los 70 la gran tragedia de la economía bilbaína y en definitiva el declive industrial español.⁷¹



Desarrollo industrial de la Ribera de Deusto. Década de los 70

A pesar de la falta de ayuda institucional, la evolución económica e industrial de la Comarca de Bilbao fue espectacular y en la década de los 60 se alcanzaron altas cotas de desarrollo económico que derivaron inevitablemente en un aumento demográfico y sobre todo en una evolución urbanística que intentaba alcanzar el ritmo de nivel de desarrollo de la ciudad misma y su Comarca.

un 37,3%. En 1973 se supero la producción de 1972 en un 51,3%. En 1974 se supero la de 1973 en un 60%. Datos de Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de 1976.

⁷¹ En 1971, Cataluña, Madrid y el País Vasco, absorbían el 48,9% de la producción industrial nacional.

El caso de Bilbao se podía decir que su urbanización industrializada se había basado en una forma de producción capitalista. Como diría P. George, un proceso de "desaparición de la unidad urbana" y "degradación de la vida urbana tradicional"⁷²

*"Es el capitalismo el que, históricamente, destruye la ciudad; el proceso comienza con el capitalismo mercantil y continúa cuando la vieja ciudad se industrializa o nace la nueva ciudad fabril. Por industrialización debe entenderse un período histórico del desarrollo capitalista y no proceso abstracto que puede producirse en cualquier realidad espacio-temporal"*⁷³.

El proceso de industrialización de Bilbao y su Comarca generó un caos con el espacio urbano y esto llevó a una necesidad de planificación urbana que venía determinada por una serie de factores sociales; por un lado la degradación espacial del medio urbano de una mayoría social obrera, y por otro lado, la organización espacial de los sectores de la economía y más concretamente del industrial.



Usos industriales y usos residenciales mezclados en la Ribera de Deusto

Era necesaria una reorganización de los espacios de producción a lo largo de la Ría que eran los que generaban todo el caos urbano.

Cabía preguntarse, si la Cuenca del Nervión era la más apropiada para el asentamiento de nuevas industrias? La evidente carencia de terrenos adecuados para la instalación de nuevas factorías, suponía un problema que se acrecentaba a medida que Vizcaya crecía como potencia financiera y que el problema de la población obrera procedente de otras provincias españolas se asentaba en las inmediaciones de los centros productivos. La congestión del territorio desde el punto de vista urbano e industrial auguraba un asfixiamiento de la riqueza de la Comarca.⁷⁴

⁷² George, P. *Panorama del mundo actual*. Ariel. Barcelona. 1970. pag-279.

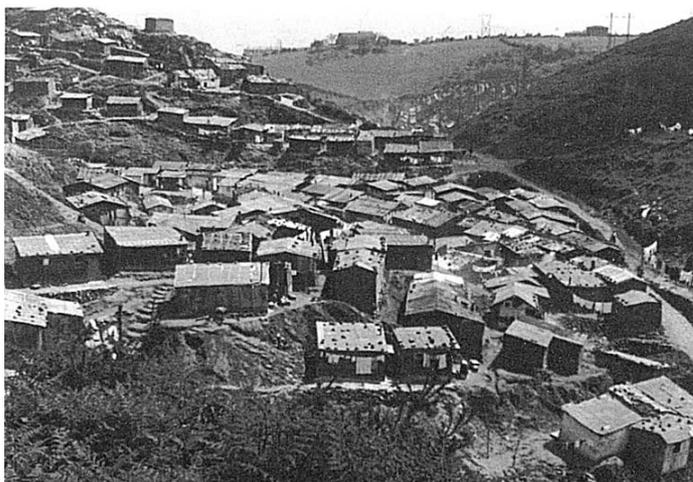
⁷³ Pérez-Agote, Alfonso. *Racionalidad urbana y relaciones sociales. El Gran Bilbao, 1945-75*. Saioak, Revista de Estudios Vascos. Año 3. Nº3. 1979. P-3-57

⁷⁴ Escagües de Javierre, Isidoro. *Los espacios vacantes de la industrialización Vizcaína*. Urbis. Año VIII- 1959 Nº23. Bilbao

ANEXO 6.3. Bilbao crecía sin control en chabolas

En la década de los 40 el crecimiento demográfico no podía considerarse como aumento desorbitado, con lo cual el crecimiento de la Metrópoli discurría en sintonía con las necesidades de la ciudadanía. Pero fue en la década de los 50 y sobre todo en la década de los 60, donde el ritmo de crecimiento se aceleró, lo que provocó que a lo largo de 20 años la población de la Comarca del Gran Bilbao se duplicase. Con este ritmo de crecimiento no había política urbana que pudiera sostenerse, estructurar y gestionar previsiones de vivienda y urbanización. Con todo, ya se había comenzado en los años 40 con políticas de vivienda que paliaban la escasez de la misma aunque no generaban el número de viviendas solicitadas y además, no estaban al alcance de los bolsillos más humildes y más necesitados, como la Ley de Viviendas Bonificables de 1944 y la Ley de Edificación Forzosa de Solares sin Edificar y de Arrendamientos Urbanos de 1946. También se creó el Instituto Nacional de Vivienda, la Obra Sindical del Hogar y se aprobó la Ley de Viviendas de Renta Limitada del 12 de julio de 1955 que preveía 5.000 alojamientos para Vizcaya de manera inminente⁷⁵ y el Plan de Urgencia Social para la Provincia de Vizcaya que preveía la construcción de 50.000 alojamientos en 5 años⁷⁶.

La vivienda se convirtió así en el motivo más recurrente o leitmotiv del urbanismo de la época ya que todas estas medidas legislativas se encontraban focalizadas a mermar uno de los episodios más sombríos de historia reciente de Bilbao cuya lacra más nefasta desde el punto de vista social y sobre todo urbano fue la proliferación de infraviviendas o chabolas. Así en 1959 podían contabilizarse 40.000 chabolistas en Bilbao sobre una población censada de 290.000 habitantes, que podían adquirir un terreno ilegal o una chabola por unas 10.000 a 20.000 pesetas, sin ningún servicio básico de agua ni luz.⁷⁷



Chabolas en Uretamendi. Década de los 50, en el mandato del Alcalde zuazagoitia

⁷⁵ Santas Torres, Asier. P- 357

⁷⁶ Decreto 27 de Mayo de 1959, Ministerio de la Vivienda, Vizcaya, Plan de Urgencia Social en B.O.E. 3 de Junio de 1959

⁷⁷ Bilbao Larrondo, Luis. *Urbanismo en Bilbao 1959-1979. Del desarrollismo económico a la transición*. Bilbao. 2013. P-23



Chabolas en Uretamendi. Década de los 50, en el mandato del Alcalde zuazagoitia



Chabolas en Uretamendi. 1959



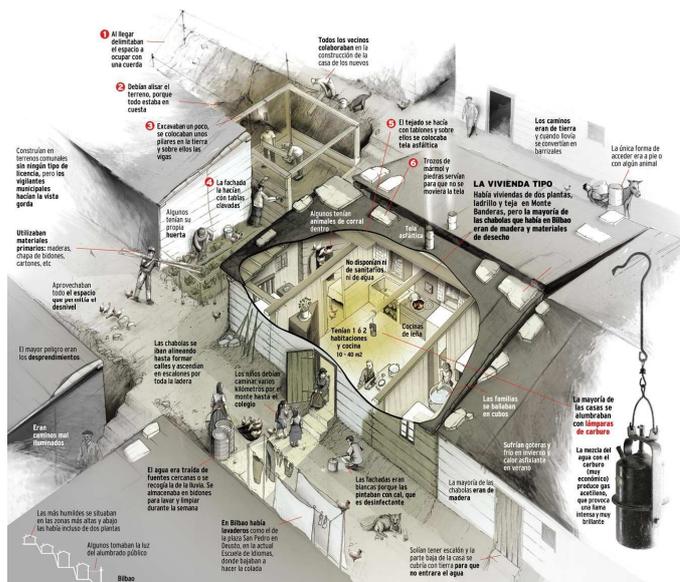
Derribo de chabolas en el Monte Banderas. 1961

La chabola surgió como solución espontánea al problema de la vivienda que acechaba a la Comarca del Gran Bilbao y que se cebó sobre todo en Bilbao y su periferia. Hordas de inmigrantes llegaban a Bilbao por la llamada de un empleo seguro en la industria pesada que crecía a lo largo de la Ría y que iba a ofrecerles mejores condiciones de vida y un futuro más próspero que en sus lugares de origen. Como hemos dicho anteriormente, el aumento demográfico resultó desbordante para un municipio que no creció en la misma proporción.



Infravivienda de la periferia bilbaína. Traslado comunitario de chabola

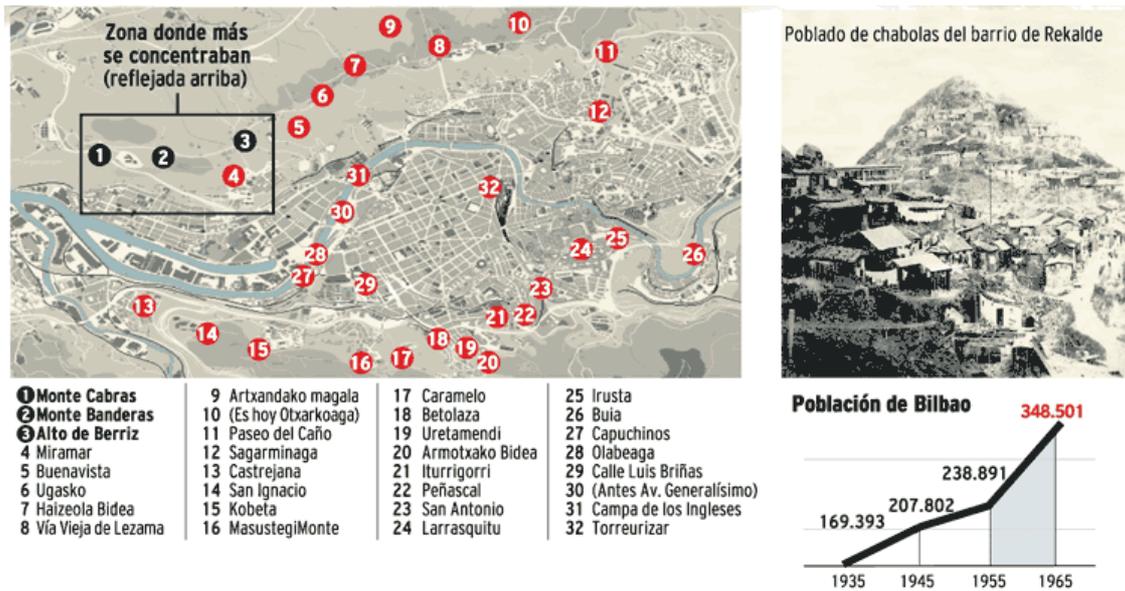
La chabola se trataba de una edificación clandestina, pero sobre todo, la característica principal de la misma era la autoconstrucción. Sus propios ocupantes ayudados por vecinos construían su propio refugio de manera autónoma, sin atender a ningún tipo de normativa establecida y sobre todo sin ningún tipo de autorización, es decir, que constituía una edificación clandestina, por ello y en la mayoría de las ocasiones, se aprovechaba de la nocturnidad para la ejecución de la misma, de manera que en una sola noche se levantaban varias chabolas, ya que no existía ningún control municipal. Así, las chabolas establecidas que estaban construidas durante la noche y habitadas ya al alba no podían ser derribadas sin el previo desalojo y su posterior publicidad en los medios bilbaínos. De esta forma, surgieron multitud de arrabales dispersos por todo Bilbao, no solamente en sus laderas más agrestes, barrancos o en la periferia en pendiente y con grandes dificultades de acceso, donde se suponía que existía una cierta laxitud en el cumplimiento de las normas urbanísticas, sino que también estos poblados chabolistas surgían espontáneamente de la noche a la mañana en las zonas residuales y céntricas de Bilbao como la Campa de los Ingleses (Museo Guggenheim) junto a la Ría o junto al ferrocarril. Cualquier sitio podía ser adecuado para instalarse ya que el desbordamiento de inmigración y de falta de previsión del Plan Comarcal y de recursos urbanos favoreció la extensión de estos suburbios de infravivienda. La villa se acabó rodeando de un "Cinturón de Hojalata" donde se construyeron unas 1.200 edificaciones de ladrillo y hojalata hacia 1955 ⁷⁸. Las latas y el cartón eran materiales de construcción habituales y las edificaciones apenas tenían 30 m² distribuidos en un o dos habitaciones en el mejor de los casos.⁷⁹ Muchas de las denominadas chabolas se consideraban como tal por su consideración de construcción ilegal pero no todas eran con carácter efímero o eventuales ya que muchas de ellas incluso respondían a una edificación de varios pisos, consolidada y de materiales convencionales de ladrillo, piedra y hormigón. Todas las chabolas de mejor o peor construcción o tamaño respondían a una característica común que era la ilegalidad de su implantación urbanística.



Unidad residencial suburbial.

⁷⁸ Biografías de los Alcaldes de Bilbao (1937-1979). P275

⁷⁹ Ibidem (García Merino, Vicente. *Aproximación al estudio del Gran Bilbao*. Asociación Católica de Maestros de Vizcaya. Bilbao 1976. Pag-95)



Situación de los poblados chabolistas en Bilbao a finales de la década de los 50

La chabola podía construirse sobre dos tipos de terrenos, por un lado las chabolas que se construían sobre terreno público y por otro lado, sobre lotes de terreno privado adquirido por los chabolistas pero en situación de irregularidad urbanística. Las chabolas construidas sobre terreno público eran las que peores condiciones reunían ya que continuamente se hallaban sujetas a la incertidumbre del derribo por parte de las autoridades y no disponían de ningún tipo de infraestructura municipal. Estas fueron las primeras en ser realojadas, como por ejemplo las chabolas del Monte Banderas en Deusto. Las chabolas construidas en lotes privados pero sin el beneplácito de la autoridad urbanística municipal, se compraba el terreno a plazos y a bajo precio, y era el resultado de una parcelación ilegal. Estos terrenos no se consideraban urbanizables por el planeamiento pormenorizado con lo cual cualquier construcción residencial resultaba de carácter ilegal y podía ser susceptible de ser derribada pero se encontraban en terreno privado con lo cual el Ayuntamiento sancionaba a los chabolistas pero no los desalojaba lo cual constituía una cierta legalización implícita de la edificación ilegal. En cualquier caso, las chabolas surgían espontáneamente en condiciones topográficas muy desfavorables y con un cierto grado de inaccesibilidad que aportaba a las edificaciones una clandestinidad buscada en cierta medida.

Surgieron así poblados de chabolas en todo el Área Metropolitana, Baracaldo, Sestao, Basauri,.... pero fue en Bilbao donde el problema adquirió carácter dramático con una máxima extensión de las chabolas en la década de los 60, rodeando sobre todo Bilbao. Poblados chabolistas de considerable envergadura fueron: Monte Banderas, Uretamendi que supuso un verdadero problema por ser considerada como la más inhumana, Ollargan, que surgió en una escombrera de una mina, El Peñasal, Betolaza, Monte Caramelo, Cobetas, Zorroza, Masustegi, Torre Urizar, Larrasquitu, Puente del Generalísimo, Campa de los Ingleses, ..⁸⁰

⁸⁰ Según Luís Bilbao Larrondo en *Urbanismo de Bilbao...*, En la Campa de los Ingleses vivían 67 familias, en Monte Cabras 370, en Monte Banderas 286, Camino de Ugasko 11, Subida aq Berriz 108, Goirizaharra 51, Barrio Ugasko 247, subida a Archanda 164, Ciudad Jardín 158, Cantera de Archanda 303, Vía vieja de Lezama 79, Luís Briñas 65,

Desde el punto de vista urbanístico carecían de todos los servicios municipales de agua, saneamiento, electricidad, luz, pavimentación, transporte público y demás. Además, se daba la paradoja de que tampoco existía manera legal de dotar a estas zonas de crecimiento urbano espontáneo de ningún tipo de servicio dada su ilegalidad y porque cualquier tipo de dotación, en este u otro sentido, hubiera significado una aceptación encubierta de estos arrabales suburbanos. Todo ello, derivó en una laxitud de las autoridades municipales para el cumplimiento de las normas urbanísticas y en una impotencia de resolución del problema de la vivienda. La incomunicación de los barrios junto con el acelerado crecimiento de la población de Bilbao hacía que la periferia metropolitana se convirtiera en un caos urbanístico, de dotaciones y de infraestructuras urbanas de todo tipo.

Todo ello resultó uno de los problemas urbanísticos más graves a los que hubo que enfrentarse desde las instituciones y que resultaba además de gran relevancia social ya que no solamente trascendía del ámbito estrictamente local sino que alcanzaba el ámbito comarcal y estatal además de llegar a la ciudadanía, no solamente por su visibilidad en el entorno urbano degradado de la periferia sino por la publicidad que se le otorgaba al fenómeno chabolista en la prensa escrita, sobre todo en la Gaceta del Norte.⁸¹

“La edificación espontánea de los que se ven sin techo, que construyen sus propias viviendas, resolviendo en cierto modo y de mala manera, su problema familiar, pero creando problemas de urbanismo y de higiene pública muy difíciles”⁸².

En la difusión de la dramática situación social no podemos obviar una novela que editada en 1960 supuso una narración y descripción de la situación de desamparo e injusticia de los suburbios de Bilbao; estamos hablando de “Una Chabola en Bilbao” de Martín Vigil: *“Bilbao es una ciudad importante, rica, señorial; pero tiene una corona de espinas. En esto último coincide con muchas de las grandes capitales. Sólo que Bilbao está metido en un pozo, las espinas, en vez de hundirse en el suburbio torvo, aplastado y escondido, lo coronan por lo alto, por los montes.(...) Una chabola de Aretamendi no es, ciertamente, un palacio. La Hacienda puede estar tranquila a este respecto. Pero una chabola de Aretamendi tampoco es una chabola corriente. Techos de ramaje y arpillera; paredes de tablas sin ensamblar; rendijas por donde cabe la mano; suelo de pura tierra; sórdidos camastros abundantemente compartidos; puñado de brasas en el*

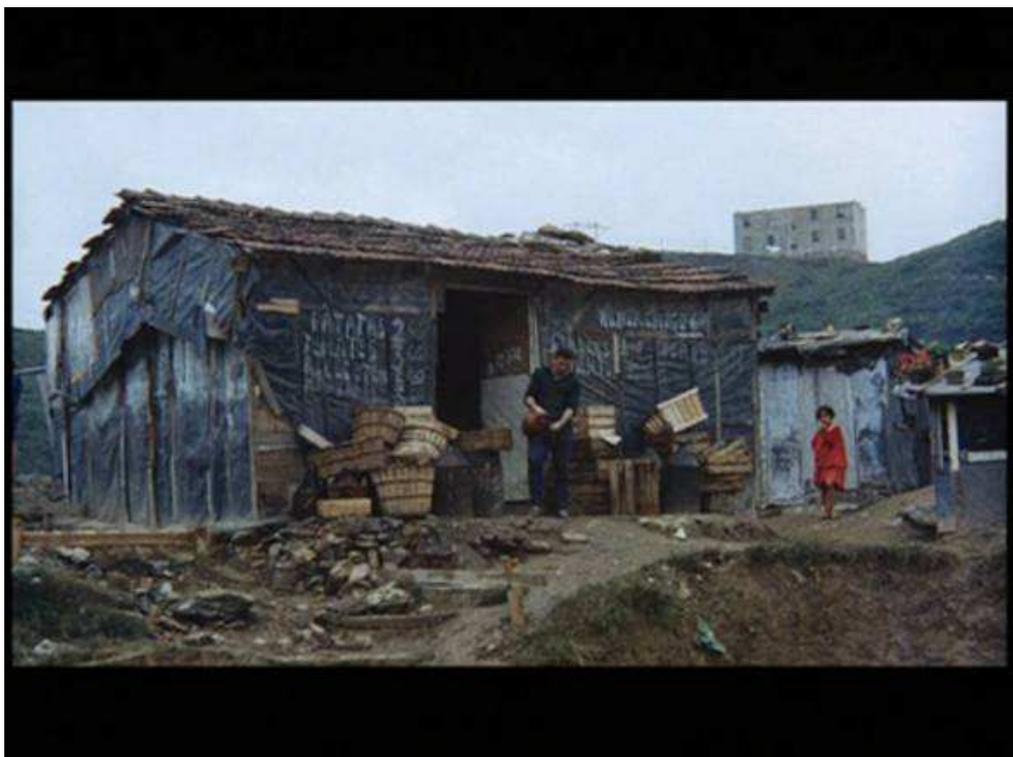
Los Caños 96, Ibarsusi 150, Hirsuta 150, Ollargan 200. Archivo Histórico Provincial de Vizcaya, Memorias de Gobierno Civil de Vizcaya, caja N^o 37.

⁸¹ La Gaceta del Norte supuso un diario elocuente para concienciar a la sociedad bilbaína y desde 1953 hubo artículos para denunciar la situación del chabolismo en Bilbao. El autor Luí Bilbao Larrondo recoge la mayoría de ellos en *Urbanismo de Bilbao...* “El Chabolismo” LGN 25 de Noviembre de 1953. “Hacia la solución del chabolismo. En Bilbao hay unas 450 chabolas” LGN 12 de Marzo de 1954. “Con el fin de suprimir los suburbios van a construirse en Bilbao 1.000 viviendas de tipo social” LGN 4 de Enero de 1955. “Derribo de chabolas en Madrid” LGN 20 de Agosto de 1957. “Cien mil madrileños viven en chabolas” LGN 9 de Diciembre de 1954. “El Gran crecimiento de Bilbao se debe en más de un 60% a las personas que llegan de otras provincias” LGN 28 de Febrero de 1954. “Campaña contra el chabolismo” LGN 20 de febrero de 1959.” Masustegui: 4.000 chabolistas 95% gallegos en edificios de dos tres y cuatro alturas” LGN 18 de Febrero de 1959. “Los suburbios una pesadilla que se aleja” LGN 12 de Marzo de 1961.

⁸² El Hierro. 6-11-1951

Único rincón libre; no luz, no agua, no servicio higiénico alguno. Y gentes terrosas, amorfas, muchas veces más parecidas a minerales que a personas."⁸³

Tenemos que mencionar como testimonio gráfico de especial relevancia, descriptivo de la coyuntura urbana de la época, el documental "¿Bilbao?" De 1960 del realizador aficionado Policarpo Fernández Azcoaga acerca de chabolistas en Bilbao. El documental denunciaba la realidad social tabú de la época donde la situación avergonzaba a la mayoría de los bilbaínos que preferían mirar hacia otro lado mientras que la cinta del aficionado Fernández Azcoaga mostraba toda la precariedad y pobreza de ciertas zonas de Bilbao. *"El cubo de zinc para el aseo, la tejavana con pedruscos, las paredes de tela embreada, los descampados, la humedad, el frío. Hambre por vivir con dignidad. Entre tantas necesidades, la película muestra a gente lavándose los dientes en un chorrillo de agua, vestidos de largo y repelinados para el domingo..... En Uretamendi, en la parte alta de Rekalde, se llevó un "disgusto enorme"- "Las condiciones eran terribles. Vivían entre tablas peor que los animales" Confiesa. Las barracas alfombran la vaguada, entre el barro y las cuestas. Tras una primera visita en Mayo, volvió en Diciembre. Increíblemente, el número de casetas"se había multiplicado". No daba crédito. La Campa de los Ingleses, entre el Puente de Deusto y lo que hoy sería el solar del Guggenheim, está salpicada de chabolas. Dos niños juegan con un perro en la calle, con el Mueso de Bellas Artes de Telón de fondo"*⁸⁴.



Fotograma del documental "¿Bilbao?" de 1960 del realizador aficionado Policarpo Fernández Azcoaga

⁸³ Martín Vigil, José Luis. *Una Chabola en Bilbao*. Editorial Juventud S.A. Barcelona. 1960. PP-78

⁸⁴ " Chabolas en el Guggenheim" El Correo. 24-11-2007



Fotograma del documental "¿Bilbao?" de 1960 del realizador aficionado Policarpo Fernández Azcoaga



Fotograma del documental "¿Bilbao?" de 1960 del realizador aficionado Policarpo Fernández Azcoaga



Fotograma del documental "¿Bilbao?" de 1960 del realizador aficionado Policarpo Fernández Azcoaga

Otro documental revelador pero con cierto carácter propagandístico del antiguo Régimen fue el titulado "Ocharcoaga" del realizador Pedro Grau que filmó para el Ministerio de la Vivienda donde se grabó un NODO de la situación chabolista bilbaína y la inauguración de Franco del nuevo polígono residencial de Ocharcoaga.



Desmantelamiento de poblado chabolista del Monte Banderas para su reubicación en Ocharcoaga

El problema urbanístico estuvo unido siempre a los problemas sociales, higiénicos y sanitarios, es decir, que los poblados chabolistas eran una bomba latente en todos los

ámbitos de la convivencia urbana y focos de conflictos y desequilibrios y todo ello, muy lejos de las propuestas de Bidagor de anillo periférico verde entorno a la ciudad.

La impotencia, laxitud y pasividad de las instituciones Estatales pero sobre todo Municipales ante el fenómeno chabolista tuvo pequeños intentos de respuesta al problema de la vivienda con la aprobación de Decretos y Leyes que promovían una vivienda pública digna a la ciudadanía más desmejorada con la Ley de Viviendas de Renta Limitada del 12 de julio de 1955 que preveía 5.000 alojamientos para Vizcaya y el Plan de Urgencia Social para la Provincia de Vizcaya que preveía la construcción de 50.000 alojamientos en 5 años.

Así surgieron soluciones de urgencia al fenómeno chabolista como “*El Poblado dirigido de Ocharcoaga*”⁸⁵ fomentado por el Ministerio de la Vivienda y el Plan de Urgencia Social para poder realojar a los chabolistas del Monte Banderas en 3.672 viviendas de tipo social. Otras medidas represivas fueron un Decreto de 25 de mayo de 1959 sobre el retorno del emigrante a sus lugares de origen siempre que no se dispusiera de una vivienda digna y la prohibición de nuevas llegadas de inmigrantes a la capital.⁸⁶



Santutxu 1971

⁸⁵ El Generalísimo visitó Bilbao el 25 de Agosto de 1958 para inaugurar la Feria de Muestras y visitar la factoría Sefanitro y al contemplar el Monte Banderas repleto de chabolas ordenó dar solución a aquellas pobres gentes que mal vivían como podían en las laderas de Bilbao.

⁸⁶ *Ibídem* (Santas Torres, Asier. P- 208)

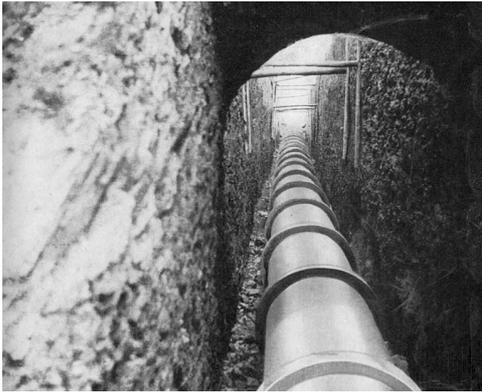


El aislamiento urbanístico del poblado de Ocharcoaga era el resultado de la ubicación periférica de un “gueto” urbano en Bilbao. 1961

Con todo ello, en la década de los 50 se había pasado a tener en Bilbao de 43.130 viviendas a 68.380 viviendas y a lo largo de la década de los 60, el número de viviendas protegidas continuaba creciendo favorecido por el apoyo institucional aumentando. A pesar del crecimiento de la periferia urbana, las actuaciones urbanísticas se desarrollaban dentro de un ámbito de urgencia social y sin un planeamiento pormenorizado al cual atenerse y que conllevaba a una degeneración urbana bien entrado en los 60 que resultaba difícil de gestionar por parte de las Administraciones.



Viviendas de Santutxu década de los 50



Mil millones de pesetas se necesitan para resolver el problema del saneamiento en Bilbao

La instalación de dos colectores paralelos a la ría que recogiesen las aguas negras, es una de las soluciones

El saneamiento y el abastecimiento de agua del Gran Bilbao suponían un grave problema infraestructural. Tubería de aguas desde el depósito de Larraskitu.

LA GACETA DEL NORTE

LOS SUBURBIOS: UNA PESADILLA QUE SE ALEJA

ASI VIVEN 26.314 bilbaínos

Un día llegaron con una cesta llena de esperanzas

VIVIENDAS, PERSONAS Y PROGRESOS

Damos a continuación los datos globales de viviendas, personas y progresos que vive en los diversos barrios.

Barrio	Viviendas	Personas
1. ALBA	1.200	4.800
2. ALBIA	1.500	6.000
3. ALBIZ	1.800	7.200
4. ALBU	2.000	8.000
5. ALBUZ	2.200	8.800
6. ALBUZUR	2.500	10.000
7. ALBUZUR	2.800	11.200
8. ALBUZUR	3.000	12.000
9. ALBUZUR	3.200	12.800
10. ALBUZUR	3.500	14.000
11. ALBUZUR	3.800	15.200
12. ALBUZUR	4.000	16.000
13. ALBUZUR	4.200	16.800
14. ALBUZUR	4.500	18.000
15. ALBUZUR	4.800	19.200
16. ALBUZUR	5.000	20.000
17. ALBUZUR	5.200	20.800
18. ALBUZUR	5.500	22.000
19. ALBUZUR	5.800	23.200
20. ALBUZUR	6.000	24.000
21. ALBUZUR	6.200	24.800
22. ALBUZUR	6.500	26.000
23. ALBUZUR	6.800	27.200
24. ALBUZUR	7.000	28.000
25. ALBUZUR	7.200	28.800
26. ALBUZUR	7.500	30.000
27. ALBUZUR	7.800	31.200
28. ALBUZUR	8.000	32.000
29. ALBUZUR	8.200	32.800
30. ALBUZUR	8.500	34.000
31. ALBUZUR	8.800	35.200
32. ALBUZUR	9.000	36.000
33. ALBUZUR	9.200	36.800
34. ALBUZUR	9.500	38.000
35. ALBUZUR	9.800	39.200
36. ALBUZUR	10.000	40.000
37. ALBUZUR	10.200	40.800
38. ALBUZUR	10.500	42.000
39. ALBUZUR	10.800	43.200
40. ALBUZUR	11.000	44.000
41. ALBUZUR	11.200	44.800
42. ALBUZUR	11.500	46.000
43. ALBUZUR	11.800	47.200
44. ALBUZUR	12.000	48.000
45. ALBUZUR	12.200	48.800
46. ALBUZUR	12.500	50.000
47. ALBUZUR	12.800	51.200
48. ALBUZUR	13.000	52.000
49. ALBUZUR	13.200	52.800
50. ALBUZUR	13.500	54.000
51. ALBUZUR	13.800	55.200
52. ALBUZUR	14.000	56.000
53. ALBUZUR	14.200	56.800
54. ALBUZUR	14.500	58.000
55. ALBUZUR	14.800	59.200
56. ALBUZUR	15.000	60.000
57. ALBUZUR	15.200	60.800
58. ALBUZUR	15.500	62.000
59. ALBUZUR	15.800	63.200
60. ALBUZUR	16.000	64.000
61. ALBUZUR	16.200	64.800
62. ALBUZUR	16.500	66.000
63. ALBUZUR	16.800	67.200
64. ALBUZUR	17.000	68.000
65. ALBUZUR	17.200	68.800
66. ALBUZUR	17.500	70.000
67. ALBUZUR	17.800	71.200
68. ALBUZUR	18.000	72.000
69. ALBUZUR	18.200	72.800
70. ALBUZUR	18.500	74.000
71. ALBUZUR	18.800	75.200
72. ALBUZUR	19.000	76.000
73. ALBUZUR	19.200	76.800
74. ALBUZUR	19.500	78.000
75. ALBUZUR	19.800	79.200
76. ALBUZUR	20.000	80.000
77. ALBUZUR	20.200	80.800
78. ALBUZUR	20.500	82.000
79. ALBUZUR	20.800	83.200
80. ALBUZUR	21.000	84.000
81. ALBUZUR	21.200	84.800
82. ALBUZUR	21.500	86.000
83. ALBUZUR	21.800	87.200
84. ALBUZUR	22.000	88.000
85. ALBUZUR	22.200	88.800
86. ALBUZUR	22.500	90.000
87. ALBUZUR	22.800	91.200
88. ALBUZUR	23.000	92.000
89. ALBUZUR	23.200	92.800
90. ALBUZUR	23.500	94.000
91. ALBUZUR	23.800	95.200
92. ALBUZUR	24.000	96.000
93. ALBUZUR	24.200	96.800
94. ALBUZUR	24.500	98.000
95. ALBUZUR	24.800	99.200
96. ALBUZUR	25.000	100.000
97. ALBUZUR	25.200	100.800
98. ALBUZUR	25.500	102.000
99. ALBUZUR	25.800	103.200
100. ALBUZUR	26.000	104.000

Nota de al mundo en el año los chahlietas en mienpo

En este ambiente de cambio social y urbano se planteó una Revisión del Plan Comarcal de Bidagor que favorecía las inversiones en infraestructuras urbanas y que proporcionaba una imagen de ciudad metropolitana más moderna y acorde con las tendencias urbanísticas internacionales vigente en la época con una adopción completa del Movimiento Moderno con el bloque racionalista, aislado, abierto, entre zonas verdes y en altura.⁸⁷

Todo ello fue potenciado y fomentado gracias a La Reforma de las Ordenanzas Municipales de la Construcción⁸⁸ aprobada en sesión extraordinaria en septiembre de 1962 que actualizaba la normativa existente en Bilbao para adaptarse a las nuevas necesidades respecto a la reglamentación en viviendas interiores y en la zona singular de las dos márgenes de la Ría

⁸⁷ Durante el mandato en la alcaldía de Javier de Ybarra y debido a la Ordenanza 50 del Ayuntamiento de Bilbao se dotaba de mayor aprovechamiento a los solares cuya consecuencia inmediata era el aumento en altura de los edificios. Todo ello cambió la perspectiva arquitectónica y urbanística de Bilbao, con una edificación intensiva. La urbanización de La Sagrada Familia de Deusto de 1957, el nuevo edificio del Banco de Vizcaya, los edificios de Albia, de la Casilla, Etxezuri y las torres de Zabálburu, es alguno de los ejemplos más llamativos.

⁸⁸ "Normas para la aplicación de las ordenanzas municipales sobre viviendas de Renta Limitada Grupo I y Subvencionadas" en Archivo Ayuntamiento de Bilbao, Sección Arquitectura, Exp.1965-XIV-Leg. 4122-nº 770.

ANEXO 6.4.La Ley del suelo de 1975⁸⁹ y la Ordenación Territorial

Mientras se dilucidaba sobre la viabilidad de la II Revisión del Plan Comarcal y mientras se realizaban los estudios previos que se dilataron a lo largo de la década de los 70; se aprobó la reforma de la ley del suelo de 1956 que afectaba principalmente a dos cuestiones primordiales que modificaban sustancialmente el concepto estructural del urbanismo español. Por un lado se reestructuraba la Ley en lo referente al régimen del suelo, redefiniendo las clases de suelo y aportando un nuevo concepto al derecho urbanístico que era el concepto de calificación del suelo⁹⁰, principalmente para la producción de nuevo suelo urbano. Por otro lado, se introducía el concepto nuevo y globalizador de la ordenación territorial que tocaba de lleno la revisión de la planificación comarcal que se estaba llevando a cabo en Bilbao y su Área de influencia. La nueva ley definía las clases de suelo según la misma clasificación que en la Ley del 56 pero con una serie de matizaciones. El *suelo urbano* quedaba prácticamente igual en ambas leyes. El anterior *suelo de reserva urbana* se desdoblaba en *suelo urbanizable programado* (aquel que ha de ser urbanizado inmediatamente) y *suelo urbanizable no programado* (que se reserva para su desarrollo futuro mediante Programas de Actuación Urbanística). La modificación más sustancial residía en el régimen del suelo *no urbanizable* que eliminaba el derecho al aprovechamiento mínimo que la anterior Ley reconocía. Por otro lado, en el suelo urbano y urbanizable se aumentaban los deberes de los propietarios de urbanizar y se ampliaba las cesiones de suelo para fines públicos. En el suelo urbano se impusieron cesiones del 10% del aprovechamiento medio, de esta forma existía un mayor beneficio común en las plusvalías urbanas a parte del reparto de beneficios y cargas en las reparcelaciones. Pero el gran cometido de la Ley de 1975 fue la determinación de las pautas para establecer las directrices de ordenación del territorio. En este sentido, la Ley modificaba los instrumentos del planeamiento con la obligatoriedad de llevar a cabo un estudio económico y financiero.

“Texto Refundido de la Ley sobre del Suelo y Ordenación Urbana de 1976.

Art 6.:1.El Planeamiento urbanístico del territorio nacional se desarrollará a través de un Plan Nacional de Ordenación y de Planes Directores Territoriales de Coordinación, Planes Generales Municipales y Normas Complementarias y subsidiarias de planeamiento.

2. Los Planes Directores Territoriales de Coordinación podrán tener ámbito supraprovincial, provincial y comarcal. (...)

Art.7.:El Plan Nacional de Ordenación determinará las grandes directrices de ordenación del territorio, en coordinación con la planificación económica y social para mayor bienestar de la población.”⁹¹

⁸⁹ La Ley de 1956 fue objeto de una primera reforma por ley 19/1975 del 2 de Mayo, que dio lugar al Texto Refundido de ambas leyes (RD 1346/1976 de 9 de Abril), dicha norma fue objeto de desarrollo por el Reglamento de Planeamiento (RD 2159/1978 de 23 de Junio), el Reglamento de Gestión Urbanística (RD 3288/1978) y el Reglamento de disciplina urbanística (RD 2187/1978 de 25 de Agosto). Siguió vigente el Reglamento de Edificación Forzosa y Registro Municipal de Solares (D 635/1964).

⁹⁰ Cada clase de suelo tiene una calificación: El Suelo urbano o Suelo urbanizable Programado puede ser, suelo residencial, suelo industrial, suelo dotacional o sistemas generales. El Suelo urbanizable no programado se dan unos usos preferentes para el futuro. El Suelo no urbanizable puede ser común o protegido

⁹¹ Texto Refundido de la Ley sobre del suelo y Ordenación Urbana (RD 1346/1976 de 9 de Abril)

Así los instrumentos del planeamiento eran:

-El Plan Nacional de Ordenación que seguía los modelos del de la Ley de 1956 aunque la gran diferencia se basaba en marcar las Directrices de Ordenación Territorial y no las de organización urbanística del territorio que definía la Ley del 56.⁹² Nunca se redactó.

-Los Planes Directores Territoriales de Coordinación. Podían tener ámbito supraprovincial, provincial o comarcal y la intención de ellos era la de ordenar integralmente el territorio, adaptándose a un medio físico natural y no una demarcación administrativa como se había definido anteriormente.

-Los Planes Generales Municipales. Se desarrollaban, según los casos, en : Planes Parciales, Planes Especiales, Programas de Actuación Urbanística, Estudios de Detalle. Mediante la pormenorización se reducía la discrecionalidad planificadora. Se regulaban los sistemas de gestión del suelo mediante la expropiación, la cooperación y la compensación. Todo ello favoreció a la regulación de la disciplina urbanística

-Las Normas Complementarias y subsidiarias del planeamiento. Eran instrumentos del planeamiento pensados para municipios pequeños.

La consecuencia directa en Bilbao y en su Área de influencia por todos estos cambios en la Ley del Suelo de 1975 fueron las críticas, no solamente por parte de la opinión pública sino también de colectivos profesionales como el COAVN, que denunciaban mediante ruedas de prensa y artículos en diarios⁹³ la insostenible situación urbana que se estaba dando en Bilbao y su Comarca con el aumento considerable de suelo urbanizable y las irregularidades urbanísticas que se realizaban. La anarquía urbanística estaba legitimada por la Corporación Administrativa del Gran Bilbao que era culpable de la mala gestión del urbanismo comarcal cuyo resultado fue un caos territorial difícil de reestructurar a pesar de todos los estudios para la II Revisión del Plan Comarcal.

⁹² *Ibidem*(Erquicia Olaciregui, J. M. (2003). *Del Planeamiento Urbanístico a la Ordenación del Territorio. La necesidad de un cambio de escala*. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.) P-75.

⁹³ Relación de artículos de prensa obtenidos de "La metamorfosis de Bilbao 1975-1979" Bilbao Larrondo, Luis. Ondare. Universidad de Deusto. Facultad de Filosofía y Letras. Bilbao 2008. "El Colegio de Arquitectos hace revisión al urbanismo bilbaíno". En: Hierro 27 Marzo 1975. "El caos urbanístico de Bilbao (1)". En: La Gaceta del Norte 9 Abril 1975. "El caos urbanístico de Bilbao (2). Un binomio característico: falta de realizaciones de calidad y deterioro de los antiguos espacios urbanos". En: La Gaceta del Norte 10 Abril 1975. "El caos urbanístico de Bilbao (3) Alhóndiga: la solución difícilmente puede ser la de edificar". En: La Gaceta del Norte 11 Abril 1975. "El caos urbanístico de Bilbao (4) Bilbao: el transporte colectivo, relegado respecto al tráfico individual". En: La Gaceta del Norte 12 Abril 1975. "La planificación urbana de Bilbao a examen". En: La Gaceta del Norte 2 Abril 1975. "Colegio de Arquitectos: el Área del Gran Bilbao en una situación de planeamiento totalmente catastrófica". En: La Gaceta del Norte 4 Abril 1975. "La responsabilidad del arquitecto y el periodista". En: Hierro 16 Abril 1975. GANDARASBEITIA, María J.: "Oriol Bohigas, arquitecto catalán: Expansión de la ciudad y pérdida de calidad urbana". En: La Gaceta del Norte 17 Abril 1975. "Con Peter Hall urbanista y planificador inglés, autor de varios libros de fama internacional: Bilbao tiene un buen tamaño, pero muy malas comunicaciones". En: La Gaceta del Norte 20 Abril 1975. III Curso de Planificación Territorial, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Bilbao, Bilbao, 1975. "Los Colegios de Arquitectos contra la Ley del Suelo". En: Hierro 14 Julio 1975. "El COAVN se opone al Plan Basurto-San Mames". En: La Gaceta del Norte 19 Abril 1975. "Oficina de información urbanística, pública y gratuita en el Colegio de Arquitectos". En: Hierro 3 Abril 1976. "Según la impugnación del COAVN al Metro". En: El Correo Español/El Pueblo Vasco 24 Febrero 1977.

ANEXO 6.5. Desaparición de la Corporación del Gran Bilbao

En este contexto convulso de crisis a todos los niveles, pero sobre todo desde el punto de vista político, ya que, por aquel entonces se estaba produciendo a la alternancia política necesaria que llevaba consigo la democracia recientemente estrenada, se creó el Consejo General del País Vasco como ente preautonómico. El Consejo General del País Vasco, en noviembre de 1978, empezó a ejercer las competencias transferidas en Urbanismo mediante el Consejero de Ordenación Territorial, Urbanismo y Medio Ambiente, Juan José Pujana, que debía definir y fomentar una política urbanística para el País Vasco⁹⁴. El Gran Bilbao constituía una institución totalmente obsoleta y demasiado vinculada con el Gobierno anterior con lo cual su eliminación parecía evidente. A pesar de ello, la Corporación Administrativa del Gran Bilbao continuaba con su labor técnica y su estudio sobre posibilidades de Reforma al Plan Comarcal.

La reestructuración interna del Gran Bilbao no era posible ya que desde el punto de vista territorial carecía de contenido y de competencias para poder ejercer una labor de gestión comarcal. La verdad sea dicha, esta función de gestión comarcal, el Gran Bilbao nunca la llevó a cabo ya que era bien sabido que el carácter regulador que poseía la Corporación era solamente informativo y en ningún caso era sancionador, es decir, que los Ayuntamientos del Gran Bilbao actuaban urbanísticamente según su criterio y sus necesidades, sobre todo económicas, sin que hubiera una superioridad sancionadora que obligara y castigara el mal hacer urbanístico de estos municipios. La labor del Gran Bilbao se justificaba no como una agencia planificadora, tal y como se había creado, sino más bien como un órgano de control de la oligarquía bilbaína que extendía sus vínculos de poder a toda la Comarca económica. La estrategia de control territorial del capitalismo fue una de sus bazas mayores para el desarrollo de la Comarca y el Gran Bilbao a pesar de haber surgido como un organismo ejecutivo y una oficina de estudios, acabó no siendo ninguna de estas dos afecciones. Es decir, se dio la siguiente relación:

- 1.-Oligarquía Local domina al Ayuntamiento de Bilbao.
- 2.-Ayuntamiento de Bilbao domina a la Corporación del Gran Bilbao
- 3.-Gran Bilbao domina al resto de municipios de la Comarca

Nada de toda esta organización correspondía ya a la realidad que se estaba dando a finales de los 70 y principios de los 80, por su desfase y por su falta de complementariedad con las nuevas competencias urbanísticas surgidas en diferentes ámbitos institucionales como el Consejo General del País Vasco, Diputaciones y Ayuntamientos.

La mayor tarea que se encontraba realizando el Gran Bilbao se refería a la Segunda Revisión del Plan Comarcal y estos estudios, que habían supuesto un gran desembolso,

⁹⁴ Memoria Septiembre 1978 a Septiembre 1979, Consejo General Vasco, Consejería de Ordenación Territorial, Urbanismo y Medio Ambiente, 1979.

desde 1977 se encontraban estancados ante la incertidumbre de las infraestructuras de mayor peso y calado en la comarca como eran el Puerto y el Aeropuerto. El Gran Bilbao que inicialmente su labor consistía en ejercer cierta vigilancia y disciplina urbanística había fracasado en su rol supervisor y escapándosele todo control urbano de la Comarca debido no solamente a la falta de medios técnicos y económicos sino también a una cierta incapacidad de ejercer un control metropolitano que desembocó a un desastre urbanístico de la Comarca a lo largo de casi cuatro décadas.

La decisión de la extinción del Gran Bilbao en vez de su reestructuración, se sostenía no solamente por la ineficacia de su gestión sino dentro del nuevo marco institucional que se estaba gestando con el cambio político. En la nueva Comunidad Autónoma Vasca se estaban organizando administrativamente los territorios y dado la tradición foral de sus Territorios Históricos, se les quería otorgar a estos cierto peso específico dentro del marco de las Diputaciones de dichos Territorios Históricos. Así pues las Diputaciones se encontraban a medio camino entre el Gobierno de la Comunidad Autónoma y las autoridades locales. Desde el seno de las Diputaciones se debía articular los instrumentos de coordinación de la Metrópoli y la gestión de estrategias urbanas de la misma manera que habían sido asumidas hasta entonces esas mismas competencias por el Gran Bilbao.⁹⁵

La primera Ley que aprobó el Parlamento Vasco fue la Ley 3/1980 de 28 de diciembre, sobre la extinción de la Corporación Administrativa del Gran Bilbao. Con esta Ley quedó totalmente disuelta la Corporación del Gran Bilbao y todo lo que ella significaba en el ámbito urbanístico pero sobre todo en el ámbito político. A partir de entonces se dictaron también diversas disposiciones legislativas para poder establecer una práctica administrativa del urbanismo.

Las primeras elecciones municipales y la creación de las nuevas corporaciones municipales en 1979, plantearon una visión democrática y participativa del ciudadano en planeamiento y en la Ordenación Territorial, a pesar de recaer en el Ayuntamiento la gestión urbanística.

En la Comarca de Bilbao y su Área de influencia, el nuevo protagonismo que tomaron las administraciones municipales con la redacción del planeamiento urbanístico, contrastaba con la reciente desaparición del Gran Bilbao y su hegemonía gestora.

En Bilbao se constituyó una oficina interna en el Ayuntamiento para elaborar los planes urbanísticos en colaboración con los equipos políticos llamada la Oficina del Plan donde se gestó un Avance del Plan General de Bilbao, dentro de una nueva coyuntura política y como no, urbana.

⁹⁵ Erquicia Olaciregui, J. M. (2003). *Del Planeamiento Urbanístico a la Ordenación del Territorio. La necesidad de un cambio de escala*. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. PP-141

CONCLUSIONES

CAPÍTULO 6

6. - Conclusión.

Del desarrollismo a la crisis.1956-1983

El tiempo transcurrido desde finales de los 50 hasta principios de los 80, estuvo marcado por una convulsa actividad de auge y caída de "la ciudad" a todos los niveles. El auténtico boom económico surgido tras la apertura económica de España hacia nuevos mercados europeos, se tradujo en un desorbitante desarrollismo, y no desarrollo, urbano. El término desarrollismo urbano no dejaba de poseer un cierto significado peyorativo, es decir que siempre existía una cara A y una cara B del desarrollo. Mientras unas zonas de la ciudad se desarrollaban dentro de esquemas favorables de crecimiento, existía un reverso de esta situación donde el desarrollo no evolucionaba de la misma manera. Teniendo en cuenta la evolución cíclica de la economía mundial, se podía prever que después de los momentos álgidos, llegaría la recesión que provocaría una de las más profundas crisis soportadas por los sectores productivos que se consideraban como motores de la economía. El destino de la Comarca del Nervión o de Bilbao y su Área de Influencia, estuvo marcado en estos casi 30 años de desarrollo por una época de esplendor y otra de recesión que imprimió, sin lugar a dudas, la fisonomía actual de la Comarca y la configuración urbana de su territorio.

Gracias a la Ley del suelo de 1956 como nuevo código urbanístico, se pudo revisar el obsoleto Plan Comarcal de 1945 que parecía completamente evidente que había supuesto un fracaso. Durante 15 años, el Plan Comarcal de 1945 no había podido resolver los problemas de gestión que se planteaban en la Comarca. La impotencia del Gran Bilbao no solamente se evidenciaba en la falta de medios técnicos ni económicos sino que el Gran Bilbao era un organismo de gestión y control urbano al que no respetaba ningún municipio, ya que al fin y al cabo, el Gran Bilbao no tenía competencias sancionadoras, con lo cual, muchos Municipios aprobaban planes como continuidad de sus ordenanzas con el único propósito de dar cabida al gran número de inmigrantes que se hacían en su jurisdicción. Los problemas comarcales se acumulaban por la frustración de las previsiones del Plan de 1945. El crecimiento demográfico y urbano desbordaba la Comarca a lo largo de la Ría, generando un caos generalizado. No solamente el Plan se había equivocado en sus previsiones de crecimiento sino que también hubo una desacertada ubicación de los centros de producción y ubicación de los suelos industriales.

Se podía considerar adecuada la implantación de usos industriales en el centro de la ciudad? Las Márgenes de la Ría eran las más propicias para acoger un soporte físico industrial? La excesiva saturación territorial daba cuenta de que por mucho que se quiso sobreexplotar las Márgenes de la Ría, la congestión territorial generaba un asfixiamiento de la riqueza de la Comarca que finalmente acabó reventando y provocando problemas estructurales más allá de una posible Revisión de un Plan Comarcal.

Uno de los mayores problemas con que se enfrentó Bilbao y su Área Metropolitana, fue sin duda, el gran crecimiento demográfico que acogió la Comarca y que rebasó sus límites físicos. El crecimiento industrial trajo paralelamente una sobresaturación de inmigración que superó con creces las previsiones de tiempo y espacio de desarrollo

comarcal. Como resultado de ello, fue el desbordante desarrollo de infraviviendas que respondían todas ellas a una ilegalidad de implantación urbanística. No hubiera habido ningún plan urbanístico viable que hubiera podido responder a las necesidades impuestas por la llegada masiva de obreros de otras provincias. La aparición del fenómeno chabolista resultó inevitable. El contexto social inhumano vivido en los nuevos barrios suburbiales agravaba la situación, mientras, las instituciones locales miraban descaradamente hacia otro lado ya que no parecía fácil una solución de la problemática a corto plazo sin que hubiera medidas drásticas e inversiones estatales de gran calado. Finalmente, fue lo que ocurrió con los nuevos poblados creados, como por ejemplo el de Ocharcoaga.

En La Ribera, este resurgir económico supuso la puesta en marcha de muchas pequeñas y medianas empresas que encontraban su pequeño hueco en un área definitivamente industrial y cercana a la ciudad, aunque completamente saturada. La colmatación física de la península llegó a su límite en esta época que quedó definida por la apertura en 1968 del Canal de Deusto.

Nunca, ningún Plan hasta época, se había detenido a reorganizar el área industrial de La Ribera de Deusto y por ello su crecimiento respondía a las necesidades que la producción industrial necesitaba y sobre todo limitadas por las necesidades portuarias. A pesar de su crecimiento económico y físico, la península se encontraba desprovista de comunicaciones rodadas apropiadas para la conexión comarcal entre ambas Márgenes y con Bilbao, cediéndose toda la importancia en cuanto a comunicaciones a la navegabilidad de la Ría, competencia del Puerto. La red ferroviaria, de vital importancia para el comercio, también escaseaba en la zona que se encontraba en cierta medida incomunicada.

Resultaba bastante paradójico que infraestructuras pensadas para el impulso económico de esta zona industrial, como el Canal de Deusto y el Puente de Olaveaga perjudicaran enormemente, con el retraso en su ejecución, al desarrollo de La Ribera de Deusto como potencial zona de expansión de Bilbao, aunque fuera de expansión industrial. Finalmente, acabó sumiendo, esta zona industrial, en una marginación propia de terrenos residuales y suburbiales siempre periféricos a la gran urbe. Por otro lado, no olvidemos que La Ribera de Deusto, no era solamente un área industrial sino que era un área mixta de crecimiento industrial y residencial, carácter éste que quedó completamente desatendido en todos los Planes Parciales que se realizaron en la zona. El nuevo Canal de Deusto, como barrera física, favorecía en gran medida la desvinculación del área industrial de la península de Zorrotzaurre con el resto de zonas residenciales de la Vega de Deusto y separadas ambas zonas por la mayor avenida bilbaína, La Ría del Nervión.

La ejecución en su totalidad del Canal de Deusto hubiera cambiado el destino urbanístico de la península de Zorrotzaurre? La respuesta sin dudas es afirmativa ya que la incomunicación de la península por falta de infraestructuras viarias supuso para Bilbao la gran decadencia urbana de dicho entorno industrial y residencial. El Canal separaba pero a la vez unía ya que la soldadura infraestructural de la península con las Márgenes hubiera sido inevitable y hubiera favorecido un intercambio más activo. El pobre istmo al que quedo reducida la Ribera de Deusto solamente favoreció su carácter periférico y suburbano.

En este contexto de auge y crecimiento, un tanto descontrolado, se redacta la Primera Revisión del Plan de 1965, que como muchos de los urbanistas remarcan, se le puede denominar como continuista de los criterios del Plan de 1945. Es decir, si ya habíamos dicho que el Plan de 1945 fue un fracaso, de su Primera Revisión se puede decir lo mismo, es decir que es un fracaso anunciado. No aportaba casi nada nuevo, a pesar de que sí tenía ciertos discernimientos interesantes que podían llegar a salvar la propuesta de un esquema repetitivo y sin previsión ni eficacia. Como hemos dicho, no había planificación alguna y la ciudad crecía a golpe de necesidad y no por un planeamiento previsto. Se edificaban barrios completos sin infraestructuras mínimas, lo que generaba un caos urbanístico generalizado, sobre todo en la periferia suburbana. Se continuó con esquemas organicistas y una rígida zonificación que impedía una correcta y adecuada implantación en el territorio. Básicamente, el gran objetivo y el *alma mater* de la Primera Revisión del Plan Comarcal fue la expansión territorial, mediante el aumento de superficie de suelo calificado. Una de sus apuestas para la expansión territorial, y por otro lado, la más acertada, fue la expansión por el Valle de Asúa, aunque finalmente no se pudo realizar.

En Deusto, solamente se contemplaba la finalización de las urbanizaciones ya comenzadas y que debían completarse. Pero el gran inconveniente de esta expansión territorial fue, sin dudas, la carencia de infraestructuras que consolidaran este crecimiento y que comunicaran el territorio formando una única y verdadera Comarca. Los Puentes planteados de Olaveaga y Rontegui no acababan de construirse y la desunión entre Márgenes era insostenible.

Por otro lado, el Puerto como organismo independiente de las necesidades municipales y urbanísticas de la Comarca, varió su criterio de extensión y crecimiento a lo largo de la Ría y focalizó su esfuerzo en el Puerto Exterior, una vez que se evidenció el fracaso del Canal de Deusto, por la dilación de los plazos y la inoperancia de su gestión. Esta decisión estratégica del Puerto, fue una de las de mayor calado en la Comarca y que en cierta medida marcó el rumbo del destino de Bilbao y su Metrópoli. El hecho de modificar la política portuaria y de deslocalizar el Puerto Interior hacia El Abra supuso no solamente la inactividad de gran parte del tejido industrial y comercial de las riberas, sino el abandono de todas sus infraestructuras, muelles, terrenos que quedaron durante años, en *tierra de nadie*, al pertenecer en propiedad al Estado pero al estar ubicados en lo más céntrico del Área Metropolitana.

El primer intento de modificación del Plan fue una desilusión ya que no se estuvo a la altura de las circunstancias económicas ni sociales de organización de Bilbao y su Comarca. El resultado fue, en el ámbito residencial, una secuencia de Polígonos a lo largo de la Comarca, a los cuales se les permitió una cierta tolerancia en su pormenorización que finalmente, en muchos casos, no consiguió los resultados deseados inicialmente planteados sobre el papel, ya que la edificabilidad se aumentaba desmesuradamente y como resultado se solía dar una falta de coherencia hacia el planeamiento superior que continuamente se modificaba en busca de mayor rentabilidad, con mayores aprovechamientos urbanos, mayores volúmenes edificatorios, cambios en la calificación del suelo y todo ello en detrimento de los espacios libres públicos que quedaban reducidos a simples testimonios verdes. Faltaban dotaciones para la carga residencial proyectada en la Comarca. El Plan no se desarrollaba de manera jerárquica desde una planificación superior hasta una

pormenorización del planeamiento y todo ello tuvo como resultado la ejecución rápida de Planes Parciales sin una previsión de necesidades globales.

Por otro lado, la Corporación Administrativa del Gran Bilbao supuso un lastre en el desarrollo del Plan y fue una marioneta en manos de las Corporaciones Municipales Comarcales que tramitaban los expedientes urbanísticos directamente con el Ministerio de la Vivienda sin pasar por la supervisión del Gran Bilbao. Los Ayuntamientos funcionaban, urbanísticamente hablando, por libre. La anarquía era habitual dada la falta de carácter sancionador del Gran Bilbao. Tampoco aportaba subvenciones estatales, ni financiaba la puesta en marcha del Plan, por falta de medios. En definitiva, que no servía para nada y solamente el carácter de supervisión e informativo salvaba su existencia.

A pesar de que el Plan actuaba solamente como una normativa edificatoria sin previsiones comarcales reales para una gran carga residencial, el Plan Comarcal de 1945 y de 1965 supusieron una visión global de unidad territorial que fue el germen de instrumentos más completos que se desarrollaron posteriormente. En 1965 el ámbito de estudio no solamente se redujo a la jurisdicción del Plan sino que rebasó sus límites analizando el Hinterland de la Comarca y el Puerto extendiéndose más allá de otras regiones. Podemos decir que la estructura del Plan Comarcal de 1945 y del Plan de 1965 apenas varió y que únicamente se consolidaron las trazas generales de desarrollo en el territorio matizándose aspectos de la circulación, zonificación y edificabilidad.

El Plan Comarcal de 1965 dejaba en manos de los Planes Parciales la urbanización de la Comarca. En este sentido, el Plan de Reforma Interior de Deusto de 1973, no aportaba nada nuevo al Plan de Reforma de 1948 y tal y como sucedió con el Plan Comarcal, el Plan de Reforma de Deusto también supuso una continuidad urbanística de desarrollo de la zona. El cambio más sustancial que aportó el Plan de Reforma de Deusto de 1973 fue en lo referente a la Red Arterial. El Plan de Reforma, se redactó principalmente, para adecuar la nueva infraestructura viaria al tejido urbano de Deusto que estaba ya muy consolidado y edificado. En este sentido, dos eran las actuaciones más destacadas en el Plan de Reforma y las que suponían el gran cambio del Plan:

Por un lado estaba el nuevo Puente de Olaveaga que unía ambas Márgenes de la Ría y atravesaba Deusto modificándolo sustancialmente. Esta nueva vía suponía una sutura territorial entre ambas orillas pero a la vez se leía como una gran herida abierta en el territorio que dividía el área residencial en 4 zonas separadas por grandes ejes viarios e incomunicaba al peatón favoreciendo al vehículo. Esta actuación suponía más una operación de reforma interior de un Casco Antiguo que de una zona en desarrollo. No se trataba de establecer nuevos ejes de unión viaria sino de readaptar lo existente a una infraestructura flexible con la trama residencial existente.

La otra actuación de gran calado del Plan de Reforma, fue la propuesta de secado del cauce original de la Ría y el encauzamiento del Nervión por el Canal de Deusto una vez que se hubiera abierto por completo. El terreno ganado a la Ría, a modo de soldadura territorial a Olaveaga, pasaba a manos de la Junta de Obras del Puerto para dedicarlos a la actividad portuaria que los podía permutar con aquellos de

propiedad privada que estuvieran junto al Canal. A la nueva superficie secada del cauce antiguo de la Ría, el Plan la dotaba de infraestructura viaria y ferroviaria.

El Plan de Reforma de Deusto, fue un intento por parte del Ayuntamiento de Bilbao de dar una solución grandilocuente a la península de Zorrozaurre, al gran problema del Canal de Deusto y de la conexión entre ambas Márgenes. El secado de la Ría y su desvío por el fallido Canal de Deusto resultaba un tanto ilógico desde el punto de vista histórico del desarrollo del planeamiento desde la época de Bastida. La solución siempre había sido la de proponer una alternativa al cauce original no la de eliminarlo por completo modificando así la estructura física de la Ría y de Deusto.

La propuesta resultaba tan poco ejecutable que la misma Dirección de Arquitectura del Ayuntamiento de Bilbao delegaba en la Junta de Obras del Puerto su análisis y valoración ya que era esta Corporación la que realmente tenía competencias sobre las zonas de Reserva del Puerto que suponían una gran parte de la zona a urbanizar y que repercutían directamente sobre la estructura viaria de la Villa y sobre las zonas industriales que se encontraban en los intersticios de las zonas portuarias. El Plan proponía que era decisión de la Junta de Obras del Puerto, la solución final del proyecto de Reforma Interior de Deusto y de esta forma se evitaba un gran problema de diseño y sobre todo de inversión. La gestión y el ámbito de actuación de gran parte de los terrenos que se estudiaban en el Proyecto de Reforma Interior eran de jurisdicción y competencia del Estado, del Ministerio de Obras Públicas y de su Dirección General de Puertos que autorizaba a la Junta de Obras del Puerto de Bilbao a tomar decisiones puntuales sobre las obras a realizar en los mismos.

El proyecto no comenzaba con buen pie ya que necesitaba de la Junta de Obras del Puerto, no solamente para su aprobación sino además y lo peor de todo, para su financiación, con lo cual era prácticamente imposible que se realizara el Plan. El Plan de Reforma de Deusto de 1973 había nacido ya muerto. El Ayuntamiento y la Junta de Obras del Puerto continuaban sin comunicación a pesar de los malentendidos de épocas pasadas. El Ayuntamiento continuaba siendo espectador de un desarrollo urbanístico industrial en la península de Zorrozaurre sin poder actuar en la decadencia paisajística de la zona industrial y portuaria. Por su parte, la Junta de Obras del Puerto, después del fracaso del Canal de Deusto, no estaba dispuesta a actuar más en la zona ya que había cambiado sus expectativas hacia el Puerto Exterior.

Tras el auge económico de la década de los 60, fue llegando paulatinamente la depresión al territorio comarcal y para 1969 se comenzó a repensar no solamente el esquema territorial comarcal sino que hubo conciencia de que se comenzaba a descender gradualmente hacia una dejación urbanística y por supuesto económica. Una de las señales más notorias de esta paupérrima situación fue la huida hacia los mejores territorios costeros de la oligarquía bilbaína. Aunque es cierto que siempre hubo una querencia por parte de la clase alta bilbaína hacia la periferia litoral de la Margen Derecha, este éxodo se acrecentó cuando Bilbao y su Área de influencia quedaron a merced de las necesidades económicas de la supremacía industrial de la clase alta bilbaína. El soporte físico a lo largo de la Ría se encontraba literalmente saturado por los suelos industriales que copaban la mayor parte del espacio aprovechable mientras que el uso residencial se acoplaba de forma parasitaria a las fábricas que eran el motor económico del área. En esta sobreexplotación territorial, la

oligarquía bilbaína generó una voluntaria laxitud urbanística que favorecía a sus intereses empresariales. Cuanto más deteriorada estuviera la ciudad, más válida sería cualquier apuesta industrial que favoreciera económicamente la revalorización de la misma. Es decir, existía una degradación generalizada generada por los lobbys locales de intereses empresariales y privados para fomentar única y exclusivamente la industria en la Metrópoli. En este contexto, la manipulación urbanística formaba parte de una cotidianeidad que favorecía a unos pocos en detrimento de la generalidad de la ciudadanía y todo ello dentro de un marco político antidemocrático. Las garantías urbanísticas brillaban por su ausencia y la explotación del territorio lo llevó a su límite, cuyo reflejo fue la insostenible situación ambiental en que se sustentaba la Ría en la década de los 70.

La Segunda Revisión del Plan Comarcal se quiso plantear desde un punto de vista global de estudio multidisciplinar de la Comarca por la evidente degradación a todos los niveles y porque en realidad seguía existiendo una falta de suelo edificable que había que solventar. Faltaba sobre todo dotaciones públicas y zonas verdes aunque lo que realmente resultaba rentable eran los usos residenciales que se apelotonaban en las laderas. El Plan Comarcal de 1964 se sobresaturó rápidamente permitiéndose superar las densidades impuestas. Es decir, el Plan del 64 acabó no sirviendo para nada ya que no tenía validez porque se trasgredía continuamente debido a la prepotencia de ciertos grupos de presión vinculados al régimen. Todo ello, generó no solamente un Bilbao caótico, que siempre pudo haber sido, sino además un Bilbao hostil.

La Segunda Revisión del plan Comarcal mantuvo el carácter de continuidad de la Revisión anterior de 1964, es decir, continuó siendo un fracaso sobre todo porque nunca se llegó a aprobar ni a redactar. Al respecto hubo 4 estudios previos de la situación que expusieron los problemas existentes, sobre todo desde el punto de vista de la expansión territorial y que además propusieron diversas propuestas y alternativas a la dificultosa expansión hacia Asúa debido al Aeropuerto de Sondica. Los estudios de la Segunda Revisión del Plan aportaron realismo a la Comarca de Bilbao y la Ría pero no fueron más que un desembolso económico del Gran Bilbao, aunque siempre podemos pensar que establecieron ciertas bases y criterios que fueron tenidos en cuenta cuando se repensó el territorio tras la transición política.

Bien entrada la década de los 70, la crisis económica y urbanística se empeoraba gradualmente mientras que la ciudad seguía creciendo mediante los Planes Parciales sujetos al Plan Comarcal de 1964. Estaba claro que la evolución urbana se desarrollaba muchísimo más deprisa de lo que podían asimilar los planes urbanísticos que siempre iban a un ritmo inferior, además el hándicap del terreno en pendiente dificultaba y encarecía la proyección de los diseños urbanísticos para el crecimiento de la ciudad.

El Bilbao resultante y su Área Metropolitana consistía en un tejido anárquico de conglomeraciones urbanas continuas aunque sin conexiones básicas internas de comunicación e infraestructuras donde la columna vertebral de la Comarca que era la Ría, se encontraba contaminada paisajística y medioambientalmente hablando y sin una morfología urbana clara y ordenada. La Comarca había llegado a su límite

físico y esta situación se tradujo en un desenlace trágico económica y socialmente hablando.

La pregunta que cabe cuestionarse es qué pudo ser el desencadenante de la situación a la que se llegó?. Fue la crisis económica la que influyó en la degradación medioambiental, urbana y territorial o por el contrario fue el deterioro urbanístico del Área Metropolitana el que llevó a la patética situación económica de la Comarca? Me más da qué fue primero si la gallina o el huevo, el problema es que la consecuencia fue fatal para ambos aspectos de la Comarca.

En este contexto, el gran cambio político hacia la democracia desterró una de los organismos que más vinculaciones tenían con el antiguo régimen y que por ello más obsoleto había quedado. La Corporación Administrativa del Gran Bilbao había estado en activo durante unos 40 años y no tenía ya cabida en la nueva estructura de Ordenación Territorial. El Gran Bilbao nunca ejerció de gestor urbanístico y mucho menos de supervisor ni planificador urbano. Tampoco ejercía como superioridad sancionadora ante el incumplimiento urbanístico, o sea que sus funciones se limitaban a una labor informativa de la planificación comarcal. Rápidamente se eliminó al Gran Bilbao y las Diputaciones adoptaron su rol urbanístico.

Mientras, en la Ribera de Deusto, la crisis de los 70 azotó de manera cruel al tejido industrial y a principios de los 80 se remató la situación llegando al límite. La gran apuesta urbanística como infraestructura de futuro que supuso el Canal de Deusto y que se inauguró en 1968, rápidamente quedó obsoleto, sin uso al igual que muchas de las inversiones que se hicieron a lo largo de los muelles y de las industrias ribereñas.

Todo lo invertido acumulaba grandes débitos económicos y urbanos. El paro asoló la península industrial que en pocos años quedó convertida en ruinas urbanas de edificios abandonados pero la gran tragedia de las inundaciones de 1983 fue la que precipitó todo el abandono edificatorio de la Ribera de Deusto.

La Ría que había sido siempre el motor económico de la Comarca y la que había proporcionado mayor riqueza y desarrollo al territorio, paradójicamente, fue la que aquel agosto del 83 trajo la desgracia a su tejido económico. Las oscilaciones de las mareas que habían favorecido el intercambio comercial marítimo y el desarrollo de la Ribera de Deusto, habían sido las que facilitaron las inundaciones de hasta 3 metros en la Vega de Deusto.

A pesar de las ayudas económicas y subvenciones institucionales, la Ribera ya nunca fue lo mismo y comenzó definitivamente el descenso urbanístico a los infiernos que continúa desde hace ya más de dos décadas cuya consecuencia más directa son las ruinas urbanas industriales, degradación urbanística, paisajística y medioambiental y por supuesto, la gran herida abierta del abandonado Canal de Deusto que confiere, todo ello, una imagen a la península de Zorrozaurre de ciudad fantasma en pleno corazón del Bilbao más céntrico y activo.

CAPÍTULO 7

Reestructuración urbana de final de siglo XX. 1984-1995

Bilboko ibaia,
ibaia oria,
burdiña laban duk
gori goría,
itxasora oa
lodi lodia,

ainbat gizoni
ainbar armoni,
ainbat negarri
ainbat ur larri
lapurtu diok.

Argitzen ez aizen
uraren bitsa,
astiro abillen
dizdiz likitsa,
destatzen omen duk
zekenen itza,

ainbat miseri,
ainbat auleri,
ainbat txabola
ainbat kaiola
estaltzen dituk.

Korrontak daraman gatzaren zana
sats artean doa
arraigana.
Ai! justizia balitz,
maitasuna balitz
eztaramana!

Ría de Bilbao,
amarillenta ría,
tienes el hierro
en el horno candente,
voluminosa
vas al mar,

a tantos hombres
tanta armonía,
a tantos llantos
tantas apuradas aguas
has robado;

Espuma del agua
que no te aclaras,
sucio fulgor
que avanzas lentamente,
dicen que saboreas
la palabra del tacaño

tantas miserias,
tanta debilidad,
tantos humildes hogares,
tantas jaulas
guardas;

La vena de sal
que la corriente arrastra
entre basura va al pez.
Ojalá no fuera la justicia,
ojalá no fuera el amor
Lo que lleva;

Alfonso Irigoyen. Olaveagatik. 1967
(Traducción del euskera del propio autor)

7. - Reestructuración urbana de final del Siglo XX. 1984-1995

El período de crisis de los años 70 y 80, poco a poco se quedó atrás gracias en mayor medida al punto de inflexión que supuso la nueva etapa política que trajo consigo nuevos aires renovadores en todos los ámbitos urbanos, incluido el urbanístico. La nueva estructura territorial establecía nuevas formas de entender el territorio y de crear ciudad. Bilbao se debía repensar para focalizar la Urbe hacia una “*ciudad de servicios*”¹. El nuevo modelo de ciudad debía pasar por una profunda transformación urbanística que suponía el germen del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao.



Transformación urbana de Abandoibarra

¹ “ El Plan que ahora acomete Bilbao se produce en un momento clave de la historia de la metrópolis, sometida a una verdadera reconversión territorial como consecuencia del tránsito de una ciudad industrial a una ciudad de servicios”. Plan General Municipal. Memoria. Tomo I. Preámbulo. Ayuntamiento de Bilbao. Aprobación definitiva del 22 de Febrero de 1994. Pág. 10.

El urbanismo de “*La Generación de la Transformación*”², tal y como lo denomina Jesús María Erquicia en su Tesis Doctoral, se enmarcó dentro de la concepción de un nuevo planeamiento. Las causas fundamentales de este cambio de parámetros urbanísticos fueron las siguientes:

-La nueva Organización Territorial que establecía nuevas competencias territoriales a las Comunidades Autónomas.

-Las nuevas leyes y disposiciones autonómicas sobre el Estatuto, Ley de Territorios Históricos, extinción del Gran Bilbao y el proyecto de Ley de Ordenación del Territorio como criterio básico del nuevo planeamiento.

-Peso específico en materia urbanística de los nuevos Ayuntamientos democráticos y la figura de planeamiento generalizada de las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal.

- Sobre todo, el valor reivindicativo de la participación ciudadana en los nuevos planes urbanísticos.

Los nuevos planes incorporaban una zonificación basada en un análisis histórico y de la morfología del tejido urbano de la ciudad, para comprender su evolución, en vez de un análisis de las necesidades funcionales de la misma. La estrategia generalizada aplicada en los planes comenzó a ser la recualificación de las áreas de la ciudad para la recuperación de las mismas. Otro punto a resaltar sobre el nuevo panorama urbanístico era la puesta en valor del paisaje, fomentando e impulsando la protección ambiental. La ejecución del Plan se caracterizaba por dos ritmos diferentes: Por un lado, existían las intervenciones intensivas sobre áreas muy seleccionadas y concretas con gran valor estratégico y poder transformador de la ciudad. Por otro lado, se encontraban las intervenciones extensivas donde el tejido urbano se podía ir transformando paulatinamente y con un carácter ciertamente flexible.³

La nueva tipología de planeamiento se singularizaba sobre todo por la atención sobre las “Áreas Abandonadas” o áreas de “*Ruinas Industriales*”⁴. Estas Áreas Abandonadas eran las ocupadas por usos industriales, portuarios, ferroviarios que habían quedado obsoletos en zonas de gran singularidad de las ciudades, muchas veces áreas suficientemente céntricas y con gran potencial de transformación de la ciudad. Estas

² Erquicia Olaciregui, J. M. (2003). *Del Planeamiento Urbanístico a la Ordenación del Territorio. La necesidad de un cambio de escala*. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. P-126. Término utilizado por Jesús María Erquicia pero que lo toma de referencia del autor italiano Giuseppe Campos Venutti, 1994. “Introducción al urbanismo italiano”, incluido en *Cincuenta Años de Urbanística en Italia. 1942-1992*. Universidad Carlos III. Boletín Oficial del Estado. Madrid. El término “Generación de la Transformación” se refiere a la generación de planes surgidos en Italia, dentro de una corriente reformista, para los cuales las estrategias de la Transformación deben de estar contempladas dentro de la estructura, la estrategia y las opciones del Plan, constituyendo la opción física y la atención a los problemas morfológicos como los elementos centrales del Plan

³ Oliva Federico, 1994. “Las Ciudades y los Planes”, incluido en *Cincuenta Años de Urbanística en Italia. 1942-1992*. Universidad Carlos III. Boletín Oficial del Estado. Madrid. En: Erquicia Olaciregui, J. M. (2003). *Del Planeamiento Urbanístico a la Ordenación del Territorio. La necesidad de un cambio de escala*. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. P-134

⁴ Decreto 314/1995, del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco de regulación de la política de demolición de Ruinas Industriales, B.O.P.V. 12-07-1995.

“Áreas Abandonadas” estaban invadidas por edificios degradados, “Ruinas Industriales”, cuya degradación suponía una notoria dejación de uso y sobre todo de interés de la ciudad misma hacia estas áreas potencialmente transformadoras. La actuación sobre las Áreas Abandonadas suponía una estrategia de transformación de la ciudad.



Edificaciones abandonadas o degradadas

En este cambio de rumbo urbanístico, no solamente se contemplaba una planificación municipal (P.G.O.U.B.) sino que se había superado esa escala de análisis y las propuestas urbanas se planteaban bajo una perspectiva supramunicipal y con una consideración de escala comarcal y sectorial (P.T.P y P.T.S.). En esta perspectiva supramunicipal debían entenderse todos los planes y proyectos que se apoyaban bajo los estudios estratégicos y reflexiones comarcales y sectoriales y que pertenecían a la planificación de índole estrictamente urbanística municipal. De esta forma, se comenzó, de forma paralela, a lo largo de la década de los 90, el estudio del Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y la redacción del Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano.



Tejido urbano degradado

7.1. Planeamiento estructurante de los noventa

Mediante el Real Decreto 1981/1978 de 15 de junio se transfirió al Consejo General del País Vasco las competencias correspondientes a Urbanismo. Se trataba de una transferencia de una competencia dentro de un marco preconstitucional y preautonómico. Con la promulgación de la Constitución Española el 27 de diciembre de 1978 y la Ley Orgánica 3/1979 del 18 de diciembre del Estatuto de Autonomía del País Vasco, se establecía de forma exclusiva las competencias en materia de Ordenación del Territorio y Litoral, Urbanismo y Vivienda del País Vasco⁵.

Por otro lado, la Ley de Territorios Históricos, Ley 27/1983 de 25 de noviembre⁶, establecía la distribución competencial entre Gobierno Vasco y Diputaciones Forales. La competencia sobre la Ordenación Territorial quedó en manos del Gobierno Vasco, mientras que la aprobación definitiva del planeamiento municipal quedaba bajo la superioridad de los Territorios Históricos y con la supervisión previa del Gobierno Vasco. El Gobierno Vasco se reservaba también la competencia sobre la aprobación de Planes Especiales.

La instauración de la democracia aportó un nuevo concepto de formulación del planeamiento urbano, debido mayormente al acercamiento de una institución próxima a la ciudadanía como era el Ayuntamiento. La municipalidad no solamente ejercía la competencia fundamental en materia de urbanismo sino que además resultaba ser un órgano imprescindible para su gestión, cuestión que en la dictadura se encontraba en manos de la Corporación Administrativa del Gran Bilbao como órgano gestor del planeamiento comarcal y municipal. Los Ayuntamientos pasaron a tomar un protagonismo urbanístico con la redacción de Planes de Ordenación Urbana Municipal que fomentaban la transparencia y participación ciudadana gracias a la creación *ex profeso* de "Oficinas del Plan General" para la redacción de los Planes de Ordenación Urbana Municipal de las ciudades⁷ y que resultaban administrativamente

⁵ El Real Decreto 2581/1980 de 26 de septiembre, aprueba el acuerdo de la Comisión Mixta de transferencias Estado-Comunidad Autónoma del País Vasco, para la materialización de las competencias estatutarias que correspondían a las ejercidas por el Estado en el ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en la ordenación del territorio y del litoral y el urbanismo.

⁶ Ley 27/1983 de 25 de noviembre, de Relaciones entre las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma y los Órganos Forales de los Territorios Históricos (LTH). "Art.7.5. En materia de urbanismo, corresponde a los Territorios Históricos las facultades de iniciativa, redacción, ejecución, gestión, fiscalización e información, así como las de aprobación de los instrumentos de la Ordenación Territorial y Urbanística en desarrollo de las determinaciones del planeamiento de rango superior dentro de su ámbito de aplicación, sin perjuicio de las competencias atribuidas por la Ley a otros entes públicos y órganos urbanísticos". Mediante los Decretos 35,44 y 54 de 5 de marzo de 1985 se produjo el traspaso de Competencias de las Instituciones Comunes de la Comunidad Autónoma a los Órganos Forales de los Territorios Históricos.

⁷ Las Oficinas Municipales del Plan se dieron en Bilbao y Donostia. La Oficina Municipal del Plan de Bilbao se creó originalmente y en una primera fase de Información Urbanística por el equipo redactor siguiente : Como Directores: Joseba Dañoibeitia Mota (hasta 11-2-87), Carlos Goyarrola López (desde 11-2-87). Como Arquitectos: Carlos Goyarrola López (hasta 11-2-87), Javier Marzana Martínez (hasta 31-10-87), Carmen López Ribero (hasta 9-11-87), Jaime Allende Landa (hasta 31-5-87), José Miguel Abando Ereño. Como Ingenieros: Juan Luis Casado Ezqurra, Javier Uribarri Jauregizar. Como Asesor Jurídico: Joseba Arroita Astelarra. Como colaboración externa: Joseba Juaristi (Análisis territorial), José Luis Burgos (Informe sobre el comportamiento funcional de Bilbao), José Ángel Corres (Estudio de las Instalaciones Portuarias en el municipio de Bilbao), Hirilur Talde, Sener Eginai. Para la segunda fase de Avance de Planeamiento, el equipo Redactor estuvo formado por: Como Director: Ibon Areso Mendiguren. Como arquitectos: José Miguel Abando Ereño, Carlos Goyarrola López, Mikel Ocio Endaya. Como

bastante ágiles por no depender su estructura de la estructura administrativa municipal y por la íntima colaboración con los equipos políticos.



Conurbación del Bilbao Metropolitano

La participación pública tuvo una especial relevancia en el proceso de redacción del planeamiento municipal. De tal forma que el documento del Avance del Plan General de Bilbao se encontraba repleto de menciones a la importancia de la implicación de la ciudadanía con el documento a redactar. De esta forma, se involucraba a la participación ciudadana en el debate público sobre las decisiones urbanísticas para que fueran decisiones preceptivas para asumirlas definitivamente en el Plan General. Ya que el objetivo del Plan era la obtención de una ciudad más amable para los ciudadanos y que proporcionase una mayor calidad de vida y oportunidades de ocio, cultura, empleo. Estos debían por su parte concienciarse que la ciudad era por y para todos, colaborando colectivamente en la consecución de dichos objetivos. *“En resumen, pues, este Plan es al mismo tiempo obligatorio, necesario y oportuno, y la concepción del modelo de ciudad venidero que en él se efectúa es de un futuro mejor porque no hay que olvidar que la ciudad se hace por y para los ciudadanos”*⁸.

El Ayuntamiento de Bilbao entendió desde un primer momento que la máxima participación pública debía estar asegurada durante todo el proceso del planeamiento, por ello, fueron muchos los periodos de información pública que se abrieron a lo largo de todo el proceso administrativo de aprobación del Plan e incluso anterior y durante la redacción del mismo. Se creó una Comisión Especial de Información con el objeto de facilitar y coordinar la participación ciudadana en el proceso de redacción y elaboración del Plan.

Ingenieros: Juan Luis Casado Ezqurra, Javier Uribarri Jauregizar. Como Asesor Jurídico: Begoña Crespo Hidalgo. Como colaboración externa: Mukel Aguirre Pérez, Antón Agirregoitia Arechavaleta, Juan Ramón Badiola Salazar, Eduardo de Felipe Alonso, Iñaki Peña Gallano, Pedro María Basañez Billelabeitia, Ana María Fernández Alday. La información sobre los equipo de la Oficina del Plan, ha sido obtenida en el Texto Refundido del Plan General Municipal. Memoria. Tomo I. Preámbulo. Ayuntamiento de Bilbao. Aprobación definitiva del 22 de febrero de 1994. Pág. 3-4.

⁸ *Ibídem* (Plan General Municipal. Memoria. Tomo I. Preámbulo. Ayuntamiento de Bilbao. Aprobación definitiva del 22 de febrero de 1994). Pág. 10



La Ría y el Canal en 1994

El documento del Avance del Plan tuvo como primer objetivo el suscitar en la opinión pública una primera idea o aproximación a lo que podía ser Bilbao.

Como ya se mencionaba en la Memoria del Avance, éste *“tiene como objetivo el de propiciar un debate público sobre los objetivos y soluciones básicas que deben encuadrar la elaboración definitiva del Plan General.*

El hecho de que las alegaciones en esta fase no deban circunscribirse, en principio, a la defensa de los derechos afectados sino a la aportación de sugerencias como contribución al interés general, no demerita el proceso participativo sino que lo configura como el más importante ya que centra el interés y el debate en las grandes opciones del Plan, contrastando los criterios y propuestas inicialmente adoptadas como deseables para la ciudad por parte de la Corporación Municipal, mediante propuestas alternativas o complementarias de forma que acertemos en la definición del modelo global de ciudad que el desarrollo posterior de los trabajos debe tratar de alcanzar”⁹.

El proceso participativo favorecía el intercambio de propuestas alternativas o complementarias para la definición del modelo global de ciudad y las alegaciones se circunscribían en aportaciones de sugerencias como contribución al interés general.

⁹ Plan General Municipal. Memoria. Tomo III. Título Sexto. La participación pública en el proceso de elaboración del Plan. Ayuntamiento de Bilbao. Aprobación definitiva del 22 de febrero de 1994. Pág. 287



La Ría y el Canal en 1994

7.1.1. Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano (P.T.P.B.M.)

Desde que en 1923 Bastida impulsara la primera visión comarcal metropolitana, habían sido muchos los urbanistas y políticos que alentaban la idea quimérica de una formulación urbanística mediante un Plan Regulador Metropolitano de una realidad urbana como la conurbación que se había gestado a lo largo del Siglo XX entorno al eje longitudinal de la Ría de Bilbao. Finalmente, la visión comarcal metropolitana se tradujo en el documento del Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano (P.T.P.B.M.)¹⁰



Propuesta del P.T.P. de Bilbao Metropolitano

¹⁰ El Plan Territorial parcial del Bilbao Metropolitano fue aprobado inicialmente el 22 de julio de 2003, aprobado provisionalmente por orden Foral del 19 de abril de 2005 y de forma definitiva el 26 de septiembre de 2006, según Decreto 179/2006. B.O.B. Nº 212 de 7 de noviembre de 2007.

El documento abordaba no solamente una gran escala de esquemas globales sectoriales, sino que tenía la virtud de llegar más allá y de aportar una definición gráfica próxima al planeamiento urbanístico.

Es decir, el P.T.P.B.M. analizaba el territorio desde la "mancha urbana", la "área de oportunidad", la "malla viaria", hasta la perspectiva aérea de una urbanización concreta y pormenorizada de un desarrollo urbano. El PTPBM analizaba Bilbao y su Ría desde la gran escala hasta la escala intermedia de definición urbana.



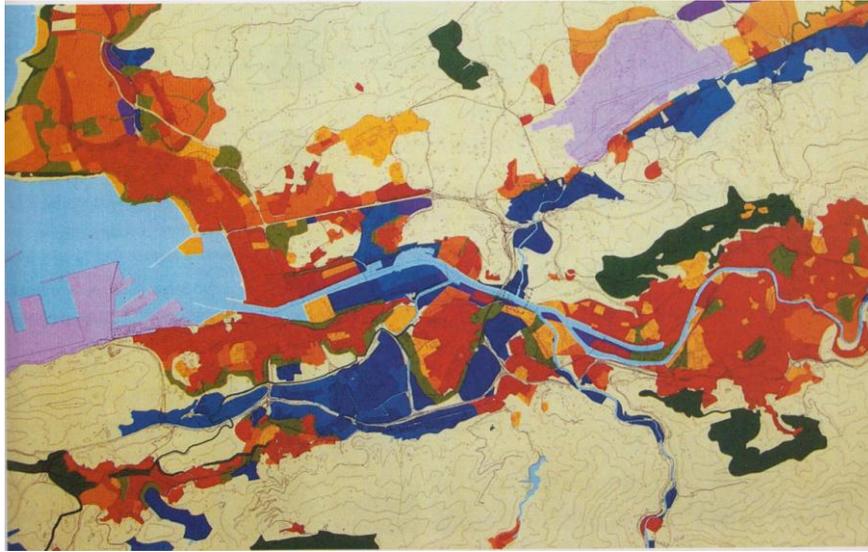
Propuesta del P.T.P. de Bilbao Metropolitano

Las determinaciones vinculantes del documento, sobre todo para el municipio de Bilbao y siguiendo la propia estructura del documento, eran las siguientes:¹¹

1.-Introducción. Intervención estratégica para construir la Metròpoli.

Las propuestas del Plan basaban su estructura en una visión global del conjunto urbano según dos conceptos: El desarrollo sostenible y el desarrollo equilibrado. Es decir, las operaciones estratégicas, acciones estructurantes y líneas principales de referencia, coincidían en estos dos desarrollos territoriales que mediante soluciones concretas sobre el terreno llegaban a un sistema unitario de conjunto del Área Funcional de Bilbao Metropolitano.

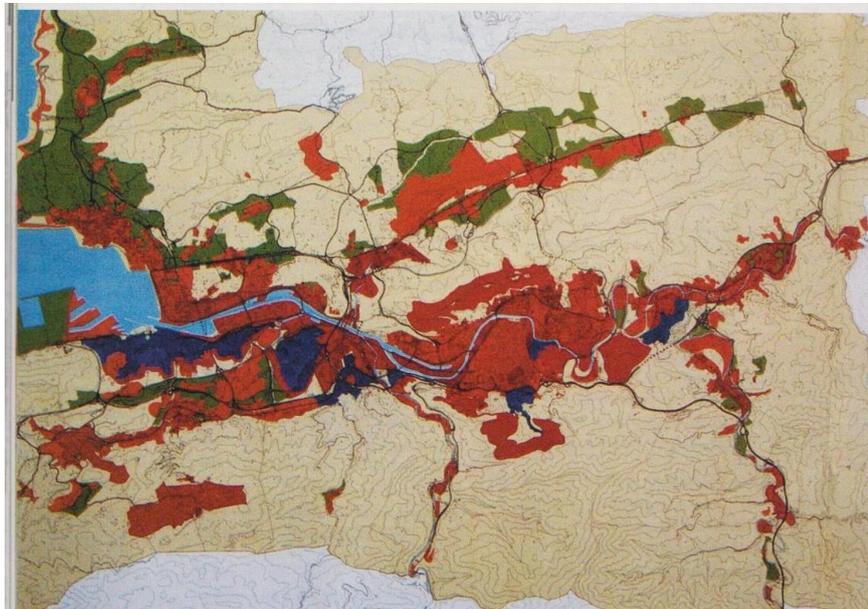
¹¹ Memoria. P.T.P. Bilbao Metropolitano. Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Relaciones Municipales y Urbanismo. Documento de aprobación definitiva, texto refundido (EHLAB- COTPV). Mecsa Consultoria + proyectos. noviembre 2006



Modelo territorial

2.- Ordenación del Medio Físico.

Trataba de establecer una clasificación de diferentes categorías de suelos no clasificados en el planeamiento vigente. Estas categorías regulaban el suelo en función de su valor natural como de Especial Protección, Protección de Aguas Superficiales y Protección del Medio Rural. Es decir, se trataba de preservar el suelo sin transformación o sin posibilidad de ser transformado urbanísticamente.



Áreas de actuación

3.- Criterios y Políticas de Ordenación del Suelo.

Eran los denominados como Operaciones Estratégicas o Acciones Estructurantes. Una de estas zonas era la de Zorrotzaurre que más tarde analizaremos en capítulo a parte. Estas zonas son generalmente en torno a la

Ría y con suelos industriales abandonados y degradados y que requerían una especial rehabilitación mediante el establecimiento de usos mixtos. El criterio general de este tipo de suelos era para dotarlos del máximo aprovechamiento de suelo residencial para fomentar políticas de rehabilitación de viviendas junto con nuevas tipologías residenciales para readaptarse a la idiosincrasia del momento. Dentro de estas zonas, se preveía la protección del Patrimonio Edificado para salvaguardar valores histórico-arquitectónicos. Las tres zonas delimitadas como Operaciones Estratégicas eran: OE.1 Olabeaga-Basurto, OE.2 Zorrotzaurre y OE.3 Zorrotza-Burceña.¹²

4.-Cuantificación de las necesidades de vivienda y cuantificación de la oferta de suelo residencial.

A pesar de que la fórmula para la cuantificación residencial de cada municipio del Área Funcional se encontraba en revisión, en lo referente a Bilbao, el P.T.P.B.M. afirmaba que el municipio de Bilbao no iba a ser capaz de asumir las necesidades de vivienda generada por su dinámica poblacional¹³. El Plan proponía redistribuir la necesidad de vivienda en otros municipios del propio Área Funcional e incluso fuera del Área Funcional para poder reequilibrar territorialmente la demanda residencial mediante operaciones de redensificación, renovación urbana u optimización del patrimonio edificado existente que estimara oportunas para satisfacer esa demanda

5.- Actividades Económicas. Reequilibrio estratégico.

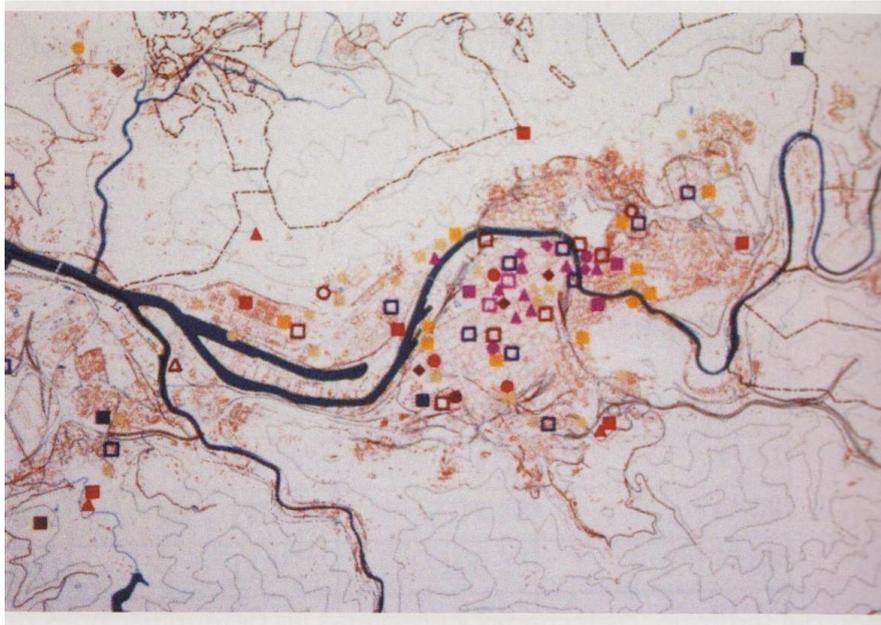
El criterio del PTPBM era el de generar usos mixtos, residenciales y de actividades económicas (Zorrotzaurre y Punta Zorroza). De esta manera no se definían para Bilbao usos exclusivos de actividades económicas

6.- Equipamientos supramunicipales.

El concepto de equipamiento en el P.T.P.B.M. era mucho más amplio que el que tradicionalmente había derivado del planeamiento municipal. Es decir, no se trataba solamente de dotar de infraestructuras para dar servicio a la colectividad sino que al ser un Plan de gran envergadura se requería dotar también de reserva de espacios necesarios para grandes actuaciones, identificando iniciativas y proyectos de importancia estratégica. Muchos de ellos estaban a medio camino entre el equipamiento, la infraestructura y la actividad económica. Estaban incluidas ciertas infraestructuras de transporte; intervenciones de renovación y regeneración en ámbitos urbanos; reservas de suelo a gran escala para la promoción pública, elementos deportivos, culturales y de ocio.

¹² A partir del capítulo 7, Zorrozaurre y Olabeaga, se pasarán a denominar con su nombre en euskara: Zorrotzaurre y Olabeaga. Ya que a partir de la formación del CAPV, ha sido la denominación que comúnmente se ha utilizado

¹³ Según el PTPBM, el número de nuevas viviendas necesitadas para un horizonte de 16 años es de 32.866 nuevas viviendas (28.962 en el plazo de 8 años). El PGOU de 1995, previó un total de 21.350 viviendas, sumando las propuestas del propio Plan General más el resto de las operaciones de recalificación residencial posterior.



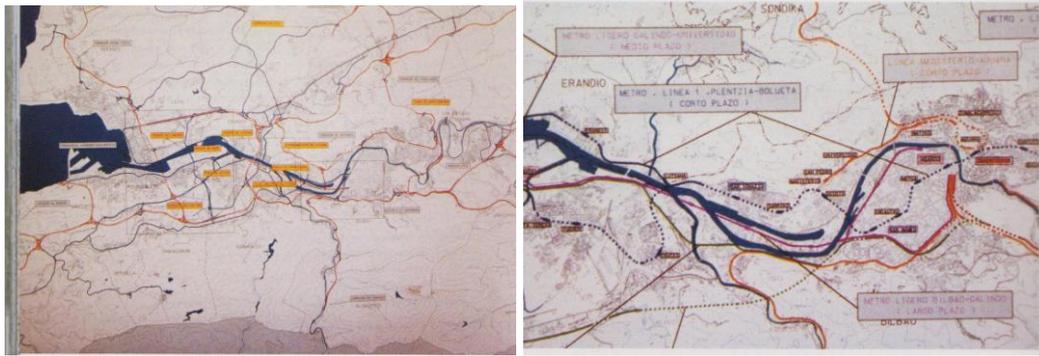
Equipamientos existentes

7.- Malla Verde.

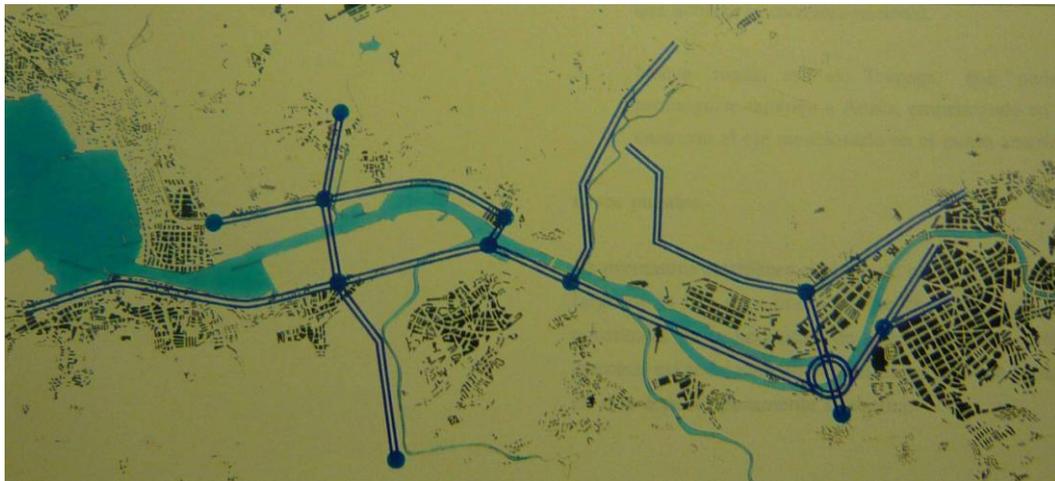
El concepto de Malla Verde era el de una red metropolitana de elementos naturales y paisajísticos. Dentro de esta Malla Verde se englobaba: Espacios Libres Urbanos, Parques Metropolitanos (Artxanda), Áreas Rurales de Interés Paisajístico, Itinerarios Naturalísticos y Puntos de Interés singular.

8.- Infraestructuras de transporte.

La movilidad sostenible era uno de los aspectos básicos sobre los que se basaba el P.T.P.B.M., para ello se había optado por seguir los criterios de la ciudad compacta y mistificación de usos. Bajo la perspectiva de fomentar el transporte público y la disuasión de la utilización de vehículo privado, se proponía un esquema de redes de infraestructuras de transporte para alcanzar unas condiciones de movilidad adecuada a planteamientos de sostenibilidad. Las redes de infraestructuras analizadas eran: Red Viaria, con nuevas propuestas sobre el eje de la Ría, sus puentes transversales y vías complementarias; Los nuevos accesos a Bilbao; El eje transversal de Asúa; Los ejes articuladores de la Margen Izquierda; El corredor Uribe-Costa; El Txorierrí; Lamiako; El acceso al Puerto; La variante Sur metropolitana; El acceso de la autopista en Galdakao. Red Ferroviaria, mejorando el transporte de viajeros del Metro, tranvía, Euskotren y FEVE; mejorando el transporte de mercancías y su entrada en el Puerto; fomentando el Tren de Alta Velocidad. Estructura Portuaria y Aeroportuaria, con reserva de suelos para la ampliación de ambas infraestructuras de carácter regional. Red alternativa de infraestructuras viales, eran las referidas al fomento de una vialidad sostenible mediante la bicicleta. Puntos de Intermodalidad, como puntos de enlace de distintas redes de infraestructura de transporte.



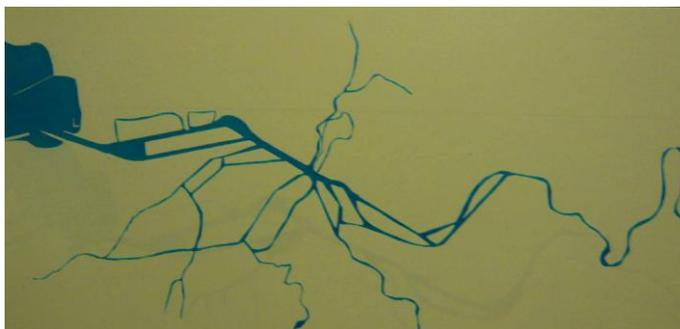
Validad y red ferroviaria metropolitana



Sistema viario metropolitano (Eje Metropolitano)

9.-Infraestructuras de servicios.

Se tomaban en cuenta y se asumía en el Plan todas las prescripciones, en cuanto a infraestructuras de servicio se refería, del Consorcio de Aguas, el Ayuntamiento de Bilbao, y otros organismos, sobre temas como abastecimiento y saneamiento de aguas, residuos sólido urbanos, suelos contaminados, generación energética sostenible, obras hidráulicas (Apertura Canal de Deusto, cauces alternativos, dragados, cotas de urbanización para avenidas de retorno).



La Ría con nuevos canales

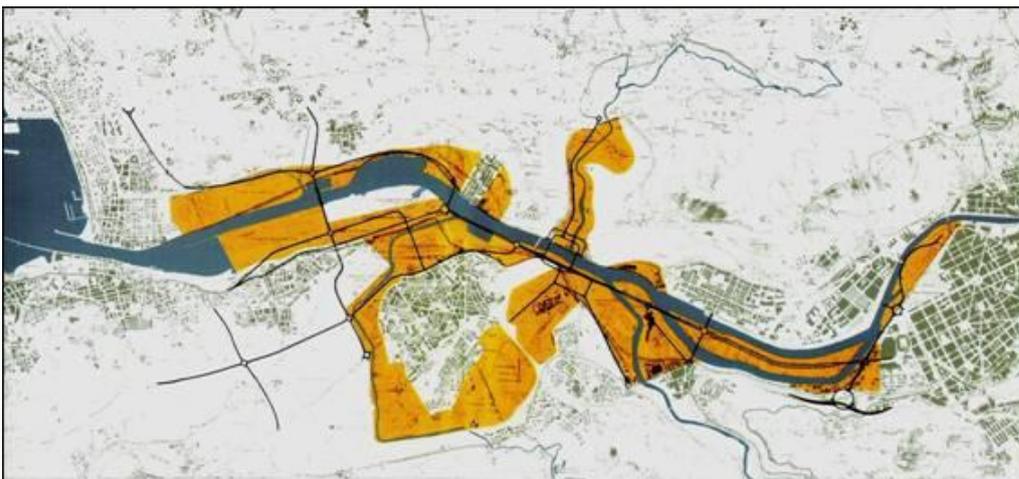
10.- Compatibilización de planeamientos municipales.

Se resaltaba y estudiaba el entorno de la Ría como ámbito donde confluían y armonizaban diferentes planeamientos urbanísticos y que favorecía y potenciaba la visión unitaria de la Comarca. Las Operaciones Estratégicas (OE.1 Olabeaga-Basurto, OE.2 Zorrotzaurre y OE.3 Zorrotza-Burceña) debían respetar tal armonización de conjunto de la Ría. El PTPBM ponía como prioridad la regeneración de estas zonas industriales y la preservación y puesta en valor del Medio Físico no urbanizado y muy especialmente la accesibilidad y conectividad metropolitana donde Bilbao era estratégico para el tratamiento vertebrador a lo largo de la Ría

7.1.1.1. Zorrotzaurre en el P.T.P.B.M

Avance del P.T.P.B.M. Las Áreas de Oportunidad¹⁴

En el Avance del Plan Territorial Parcial se plantearon tres tipos diferentes de escalas para abordar el Área Funcional de Bilbao Metropolitano. La escala mayor definía el Modelo Territorial a seguir desde una visión global del territorio. Una segunda escala definía el Proyecto Estratégico para el Espacio de la Ría. Finalmente, a menor escala, se descendía hasta un proyecto de infraestructuras. A pesar de que en un primer momento no se sentía la necesidad de plantear un Plan de conjunto, poco a poco, iba surgiendo la necesidad de contar con un documento de ordenación metropolitana donde se promovía no solamente la redacción de planeamientos municipales, como se habían dado hasta entonces, donde las áreas portuarias e industriales resultaban inaccesibles, sino que se pretendía un planeamiento a vista de pájaro con una visión global y que requerían un tratamiento homogéneo de su problemática.

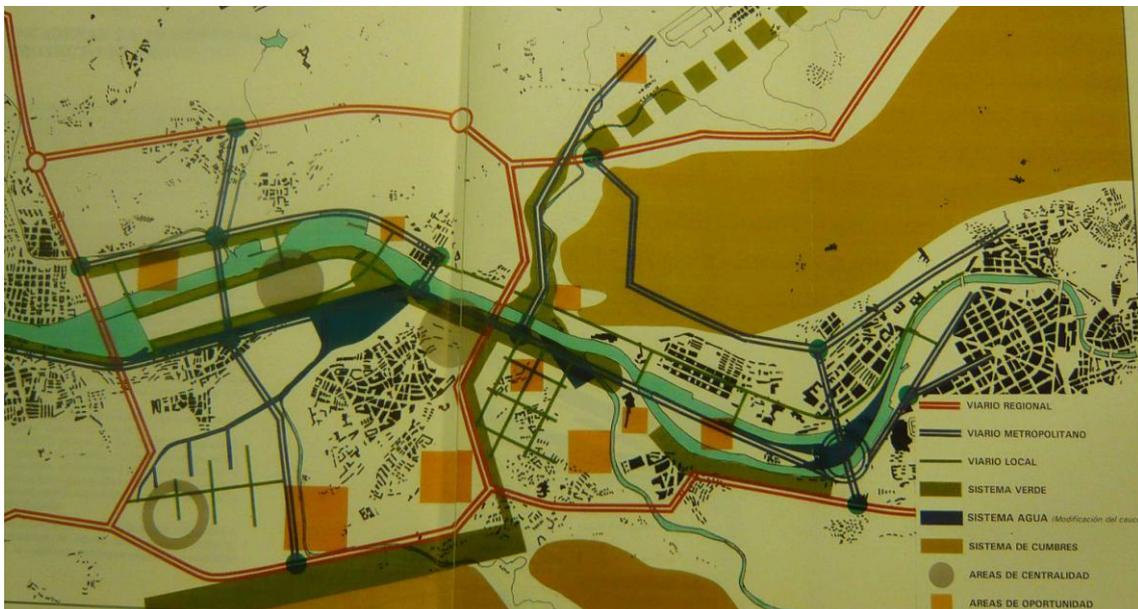


Áreas de Oportunidad en el Bilbao Metropolitano

¹⁴ El concepto de área de oportunidad, espacio de oportunidad, ciudad de oportunidad,...se introdujo en la jerga urbanística gracias a las intervenciones en Barcelona. Más concretamente, el término "Ciudad de Oportunidades" se adoptó como lema en el Plan Estratégico de Valencia en 1995.

La configuración física de Bilbao se estructuraba a partir de la Ría navegable. Esta Ría no solamente configuraba la organización del espacio urbano de Bilbao sino que era elemento de unión y segregación de ambos márgenes. En el estuario de la Ría se concentraban gran cantidad de suelos industriales abandonados a modo de ruinas industriales¹⁵.

Estos suelos suponían una cantidad de solares abandonados con una gran centralidad respecto al eje estructurador de la Ría y respecto a la Gran Urbe. La topografía llana de los suelos unido a su situación privilegiada, junto a la arteria fluvial de la Ría del Nervión, configuraba un atractivo único para la potencialidad de los mismos constituyendo un valor añadido para el futuro desarrollo urbanístico de Bilbao. El elemento agua imprimía un carácter diferencial al territorio metropolitano de Bilbao.



Área de Oportunidad definida de Zorrotzaurre en el PTPBM

“Es muy importante el cambiar la imagen para poder superar el declive. Bilbao transmite una imagen de ciudad del pasado y de lo que se trata es de intentar proyectar una imagen futurista. Lo primero que ve uno al llegar a Bilbao es la industria muerta que se encuentra en el centro de la ciudad, a través de la Ría. Hay que replantearse la recuperación de las zonas improductivas de la Ría. Creo que la visión del pasado debe situarse en un museo de arqueología industrial donde se recuerde a la población joven cual es su pasado.”¹⁶

¹⁵ La superficie total de los suelos de “ruinas industriales” eran del orden de 600 hectáreas.

¹⁶ Friedman, John. Director del Departamento de Planificación Regional y Urbana de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de California en Los Ángeles. *Bilbao parece una ciudad del pasado*. El Correo Español. 21-6-1991, 41. En Primer Avance Plan Territorial Parcial Bilbao Metropolitano. Marzo 1993.

En este contexto, se destacaba la iniciativa propuesta por el Avance del Plan¹⁷ referente al Proyecto Estratégico para el Espacio de la Ría, donde se trataba de convertir en oportunidad el problema de la obsolescencia de los terrenos industriales vinculados a la Ría. De esta forma, desde el Avance del Plan se entendía que era en los suelos llanos del estuario y no fuera de éstos, donde se encontraban las oportunidades para la expansión física y económica de Bilbao. Es decir, la estrategia suponía el reciclar los suelos mejores y más céntricos, en vez de ocupar suelos vacantes peores y más lejanos.

El planteamiento pasaba por ganar los frentes del agua, lo que suponía un objetivo nuevo e implantable para Bilbao. Como hándicap para la estrategia de transformación era la inexistencia de una idea preconcebida para los usos de esas áreas, es decir, no existía un uso-objetivo con lo cual eran terrenos perfectos para implantar y desarrollar una nueva economía que era lo que Bilbao buscaba, basándose en la existencia de una Metrópoli de un millón de habitantes como mercado.

En este suelo emergente se debían desarrollar tejidos urbanos poco densos, con abundancia de espacios verdes y mezcla de usos. Como resultado de la transformación del panorama urbano entorno a la Ría, el paisaje se convertía en un ámbito amable de verde y agua en contraste con el territorio industrial heredado. El *Waterfront trail* desde Abandoibarra hasta El Abra pasaba a ser un nuevo paisaje recomponiendo y recuperando los suelos del estuario llano que eran los de mayor oportunidad.

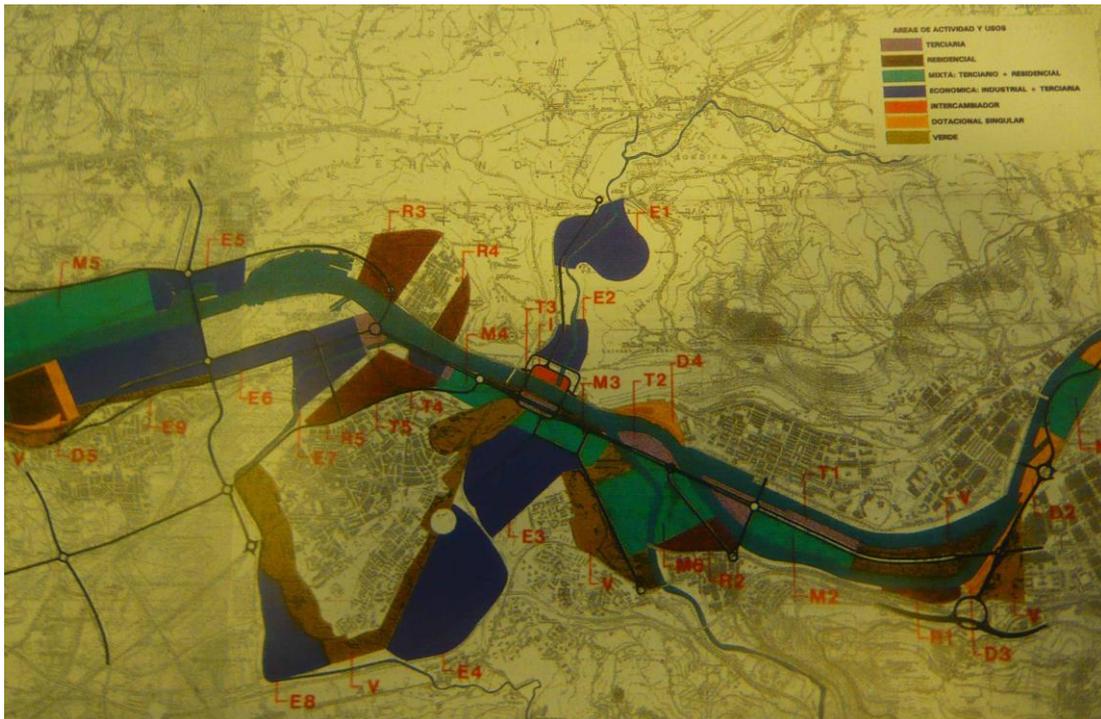
*“ Señalar, bajo el problema, la oportunidad. Bajo los suelo ocupados en su mayor parte por la obsolescencia, se encuentran las áreas de mayor oportunidad y más competitivas con respecto a otras metrópolis de semejante tamaño en el sistema europeo de ciudades: los terrenos llanos del Estuario, apoyados en los bordes del agua. Las posiciones más atractivas para la implantación de nueva actividad, nueva industria mezclada con nuevos servicios, nueva residencia y sobre todo, ...nuevo empleo.”*¹⁸

La apuesta de Bilbao era la de implantar en estos terrenos ribereños y abandonados, nuevos usos para un nuevo territorio. Para ello, la estrategia clave pasaba por la mezcla de usos organizada mediante parques de actividad empresarial, con el modelo que se había planteado en el parque empresarial de Zamudio. Así desde el Avance del Plan, la transformación pasaba por la secuencia de varios pasos: Demoler extensivamente; Limpiar y sanear; Construir infraestructuras.¹⁹

¹⁷ Departamento de Urbanismo y Vivienda, Gobierno Vasco. Departamento de Urbanismo, Diputación Foral de Bizkaia. Equipo redactor: i3 Consultores, S.A: Eduardo leira como director del equipo. Avance Plan Territorial Parcial Bilbao Metropolitano. Tomo II. El Espacio de la Ría: Proyecto Estratégico. Julio 1994.

¹⁸ Leira, Eduardo y otros (i3 Consultores S.A.). Departamento de Urbanismo y Vivienda, Gobierno Vasco. Departamento de Urbanismo, Diputación Foral de Bizkaia. Bilbao Metropolitano, La Propuesta. Noviembre 1994. Pag-52

¹⁹ *Ibidem* (Departamento de Urbanismo y Vivienda, Gobierno Vasco. Departamento de Urbanismo, Diputación Foral de Bizkaia. Equipo redactor: i3 Consultores, S.A: Eduardo leira como director del equipo. Avance Plan Territorial Parcial Bilbao Metropolitano. Tomo II. El Espacio de la Ría: Proyecto Estratégico. Julio 1994.) Pág. 4



Área de actividades y usos

Con las nuevas áreas de oportunidad se redescubría un nuevo frente de ciudad para poder alojar nuevos usos pero transformando, en cierta manera, este paisaje agresivo aportando una cierta amabilidad paisajística gracias a las transformaciones del mismo por medio de rampas y miradores, una malla verde que penetraba en el azul fluvial acercando la Ribera hacia las necesidades dotacionales de la ciudad. Al fin y al cabo, se trataba de acercar la Ría y sus posibilidades a la Metrópoli y a su Área de Influencia para que, de esta forma, la Ría se convirtiera en protagonista no solo del espacio de ocio de la ciudad sino que aglutinara una gran capacidad de concentración residencial.



Áreas de usos preferentes

El Eje Metropolitano: La nueva Gran Vía de la Metrópoli.

Lo que el Avance del Plan llamaba Eje Metropolitano, se trataba de un soporte viario a lo largo de la Ría a modo de eje recto con su impronta emblemática de nueva imagen metropolitana. “ Una nueva estructura que riegue y enhebre las áreas de oportunidad que emerjan de la demolición extensiva”²⁰. El Eje recto longitudinal a la Ría tenía dos funciones principales: Por un lado, proporcionar accesibilidad a las áreas del entorno de la Ría; Y por otro lado, transformar el aspecto del nuevo territorio metropolitano.



Eje Metropolitano

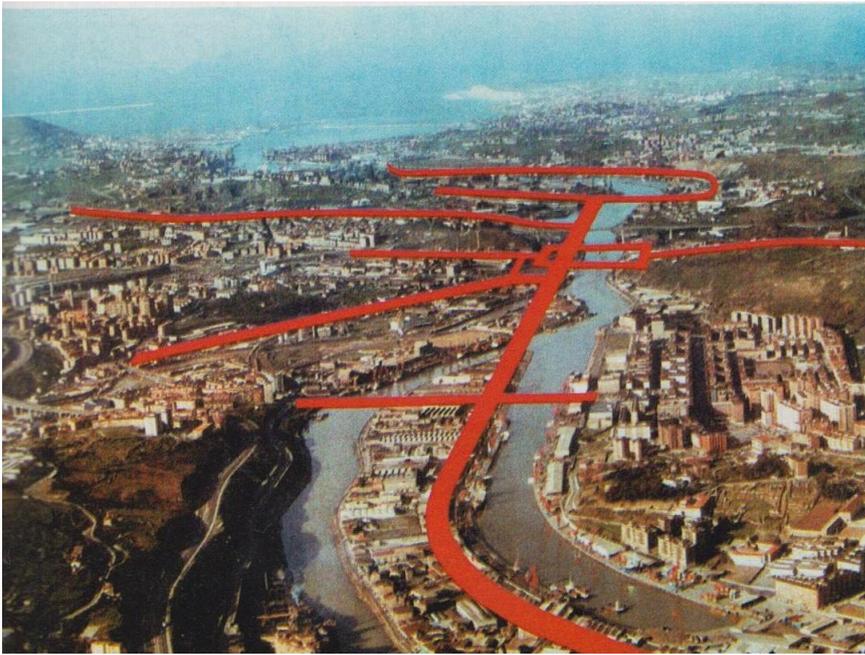
En realidad, este Eje Metropolitano constituía propiamente el “*Proyecto Estratégico*” para la auténtica transformación global del espacio de la Ría, pasando a ser el elemento principal de la nueva estructura metropolitana.

La idea del Eje Metropolitano estuvo presente desde los primeros estudios en 1989 como componente central de la propuesta, pero en esas primeras propuestas se planteaba un Eje elevado para separarse de los terrenos llanos del estuario que por su condición propia de extensión aluvial de los cauces del agua tendían a ser zonas inundables.

El primer Avance del P.T.P.B.M.²¹ ya planteaba un Eje Metropolitano de una manera muy vaga y sin lograr definir realmente el Eje ni el carácter globalizador del mismo. Que duda cabía, que este primer Avance del Plan supuso no solamente el establecer las nuevas bases que se ratificaron en posteriores propuestas sino que incluso hubo proyectos reveladores de cómo acabaría entendiéndose el Área Metropolitana con la propuesta del Eje Metropolitano que había sido desde un inicio el “*alma máter*” del P.T.P.

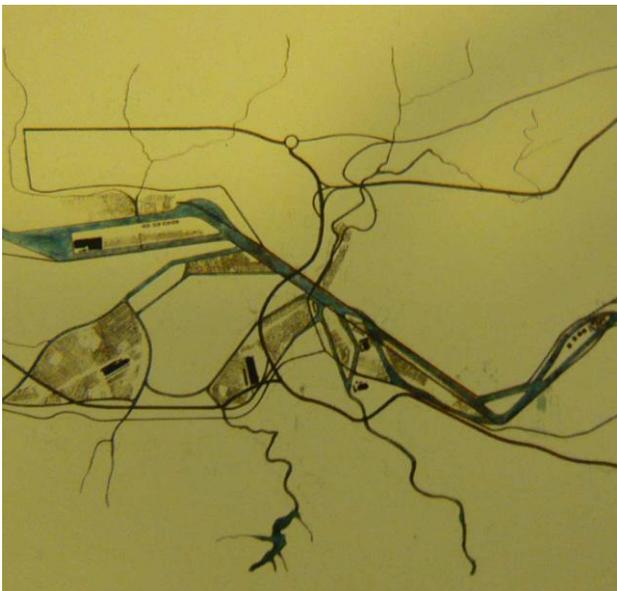
²⁰ *Ibidem* (Departamento de Urbanismo y Vivienda, Gobierno Vasco. Departamento de Urbanismo, Diputación Foral de Bizkaia. Equipo redactor: i3 Consultores, S.A: Eduardo leira como director del equipo. Avance Plan Territorial Parcial Bilbao Metropolitano. Tomo II. El Espacio de la Ría: Proyecto Estratégico. Julio 1994.) Pág. 11

²¹ Departamento de Urbanismo y Vivienda, Gobierno Vasco. Departamento de Urbanismo, Diputación Foral de Bizkaia. Equipo redactor: i3 Consultores, S.A: Eduardo leira como director del equipo. Primera Fase del Avance Plan Territorial Parcial Bilbao Metropolitano. Marzo 1993.



Eje Metropolitano

“Un eje urbano de organización territorial y de relación entre las distintas piezas que puedan apoyarse en él – “los peces ensartados en el sedal tensado”- tiende a concebirse, de entrada, como un artefacto alto (¿palafítico?) que transcurra a lo largo de la Ría, elevado sobre ésta.... como el Ensanche de Bilbao y otros núcleos urbanos. Esa elevación fue la “tentación” de las primeras propuestas del Eje: concebido en mayor medida como “artefacto” (vía-edificio, vía-puente, etc...) tanto en 1989 como en su segunda versión, más elaborada, de 1993”²²



“Collage” del nuevo territorio postindustrial en el eje del Nervión: Peces colgados de un sedal tensado. 1 er Avance del P.T.P. B.M.

²² Ibídem (Leira, Eduardo y otros (i3 Consultores S.A.). Departamento de Urbanismo y Vivienda, Gobierno Vasco. Departamento de Urbanismo, Diputación Foral de Bizkaia. Bilbao Metropolitano, La Propuesta. Noviembre 1994). El Eje Metropolitano: Génesis y Evolución de la Propuesta. Pag-151

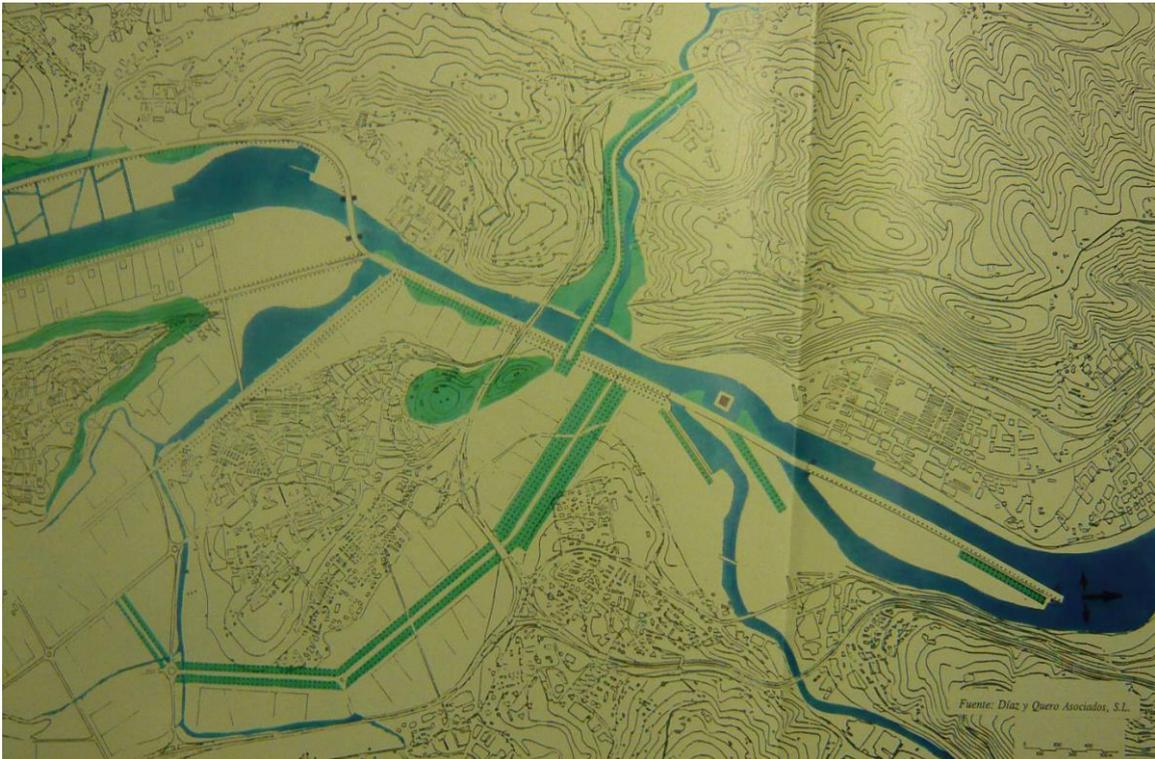
Uno de los problemas que se plantearon en las primeras propuestas era la unión del Eje Metropolitano con el Ensanche bilbaíno en Olabeaga, cuya condición de charnela se destacaba ya como enclave crucial. Finalmente, se optó por la propuesta de un nuevo puente alto, en la línea del de Rontegui, salvando la diferencia de cotas en la ciudad. Este nuevo Puente en Olabeaga suponía la "Puerta de Bilbao" para la transición entre el tráfico de la autopista al tráfico urbano, y por otro lado, como ya hemos comentado, permitía salvar la diferencia de cotas entre la parte alta del Ensanche y la parte baja de Zorrotzaurre. A partir del Puente de Olabeaga, el Eje surgía en un tramo recto y a cota de la Ría, recorriendo la Ría hasta Altos Hornos de Sestao donde se bifurcaba en dos integrando ambas márgenes hasta El Abra. Esta nueva avenida urbana integraba y articulaba el territorio tanto longitudinalmente como transversalmente, uniendo ambas orillas de la Ría, reforzándose de esta forma su carácter comarcal, metropolitano a la vez que municipal. Este Eje Metropolitano no se concebía uniforme a lo largo de todo su recorrido sino que se vinculaba de manera compleja a la trama urbana colonizando los diferentes ámbitos a modo de espacios de estancia, paseos peatonales y corredores de transporte público. Vinculados al Eje se concebía un nuevo sistema verde para la cualificación y dotación de imagen al renovado espacio. Es la zona Sur de la Isla, en su nexo de unión con el Ensanche, donde se preveía una zona verde a modo de zona libre que jugaba un papel primordial en la construcción de un espacio post-industrial potenciando la calidad de estos terrenos urbanos e incluyéndolos en la ciudad desde su aportación al ocio y recreo de la gran urbe.



Eje Metropolitano

A lo largo del Eje se planteaba la posibilidad de aplicar una secuencia de hitos arquitectónicos simbólicos en puntos estratégicos de dicho Eje como el emblemático Guggenheim en Abandoibarra.

En la Isla de Zorrotzaurre, el Avance del Plan proponía 3 hitos arquitectónicos a modo de torres en la punta Norte de la misma y enfrentados al barrio de San Ignacio que tendrían uso terciario, según la propuesta presentada. De esta forma, los 5 Km de Eje se convertían en la auténtica espina dorsal del nuevo Bilbao Metropolitano.



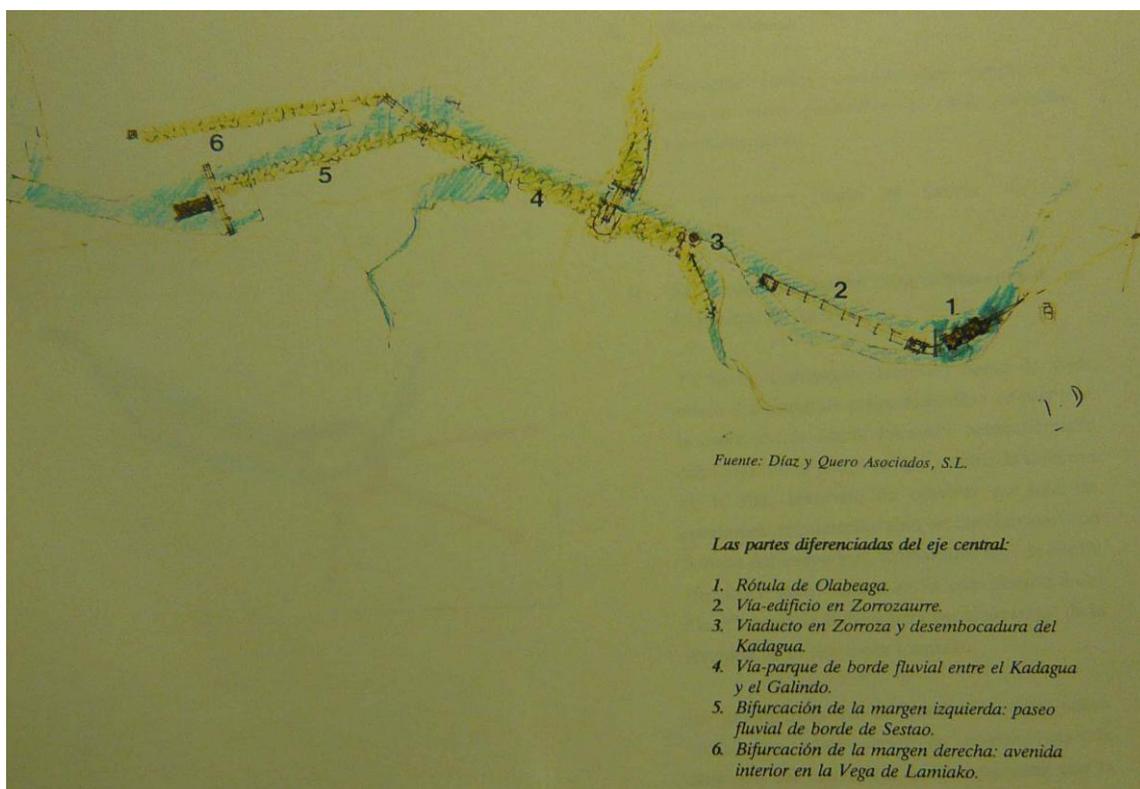
Planta de la propuesta metropolitana

La Península de Zorrotzaurre había sido considerada históricamente como “la trasera de Bilbao” por el carácter industrial de su territorio pero el estado de abandono de la misma, había permitido la reutilización de estos suelos para usos más acordes con su ubicación en el proceso transformador de la Ría.

El Avance del P.T.P.B.M. proponía la transformación de estos suelos en una Isla. Toda la Isla quedaba afectada por el trazado longitudinal del Eje Metropolitano que la conecta por sus extremos al Ensanche y a Zorroza.

“ Como Olabeaga, la península de Zorrozaurre ha mantenido históricamente el carácter de trasera de ciudad de Bilbao. Su imagen se ha identificado más con el territorio industrial de la Ría que con la propia ciudad, para cuyos habitantes resulta ampliamente desconocida. El estado de abandono de gran parte de sus instalaciones industriales, entre las que se insertan dos pequeños núcleos residenciales, y la decadencia física y ambiental del entorno, posibilitan la reutilización de estos suelos

para usos más acordes con la posición central que van ha adquirir en el proceso de transformación de la Ría"²³



Partes del Eje Metropolitano

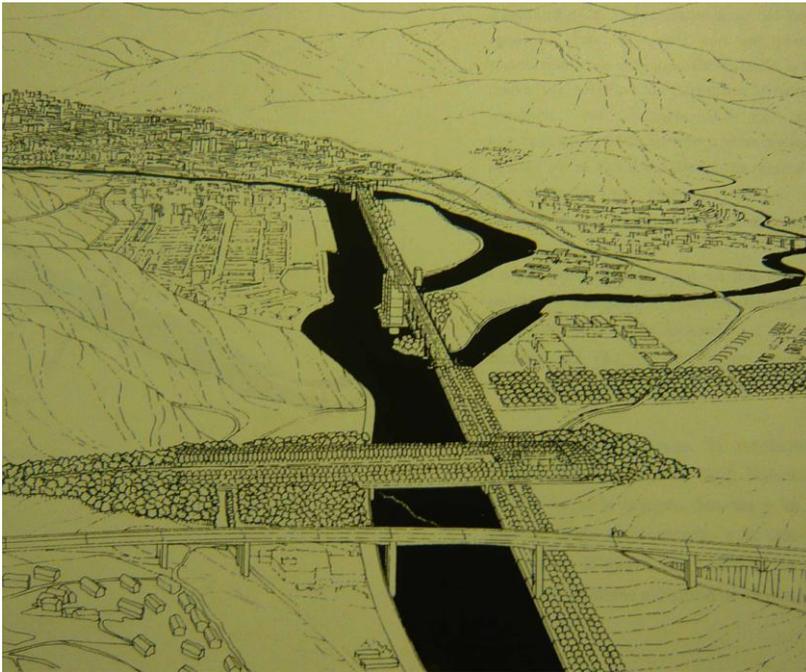
La nueva Gran Vía comenzaba entroncándose el Ensanche con Zorrozaurre gracias a un puente alto en Olabeaga, mediante una glorieta prevista frente a la antigua Feria de Muestras.

Por otro lado, se planteaba una gran rotonda: Puerta de Bilbao, para la transición del tráfico rápido de la autopista al tráfico lento urbano.

El primer tramo del Eje en la isla de Zorrozaurre se situaba excéntrico respecto al eje transversal de la Isla y presentaba características de vía parque con bulevar central en el extremo meridional de la misma y frente al Barrio de San Ignacio adoptaba características más urbanas para adaptarse a los asentamientos residenciales previstos en la zona Norte de la Isla.

A partir de la conexión con el viario transversal de San Ignacio-Zorroza, el Eje Metropolitano modificaba su sección, manteniendo la traza recta pero desaparecía el bulevar central adoptando las características de vía-puente para atravesar la Ría hacia Zorroza. En este tramo se apoyaba la cabecera de los usos terciarios de la Isla de Zorrozaurre.

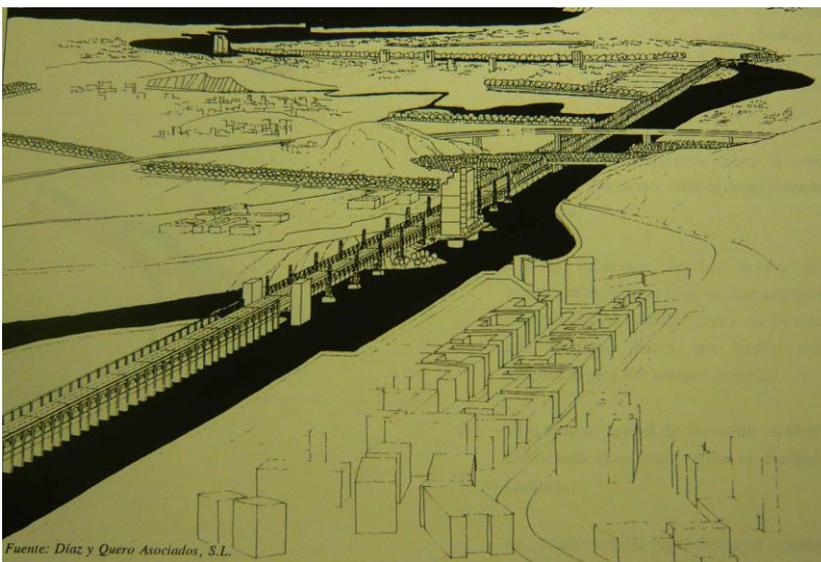
²³ Ibídem (Leira, Eduardo y otros (i3 Consultores S.A.). Departamento de Urbanismo y Vivienda, Gobierno Vasco. Departamento de Urbanismo, Diputación Foral de Bizkaia. Bilbao Metropolitano, La Propuesta. Noviembre 1994). El Eje Metropolitano: Génesis y Evolución de la Propuesta. Pag-179



Perspectiva de la propuesta del 1 er Avance del P.T.P.M .1993

La estructura viaria en Zorrotzaurre se completaba con dos ejes secundarios transversales que vinculaban la Isla a ambas orillas, uno conectaba el área residencial de Olabeaga con el Parque de Sarriko; y otro que conectaba San Ignacio con el cruce de la N634 y la carretera a Castresana.

En cuanto a la ordenación, se proponía un frente terciario junto al Canal de Deusto, conformando una fachada urbana que favorecía la consolidación del frente fluvial de San Ignacio con igual carácter. El uso terciario se mantenía en el extremo Norte frente a Zorroza. En la zona central de la Isla se preveía un uso mixto residencial terciario con tipologías compatibles con amplias zonas verdes.



Perspectiva de la propuesta del 1 er Avance del P.T.P.M. 1993

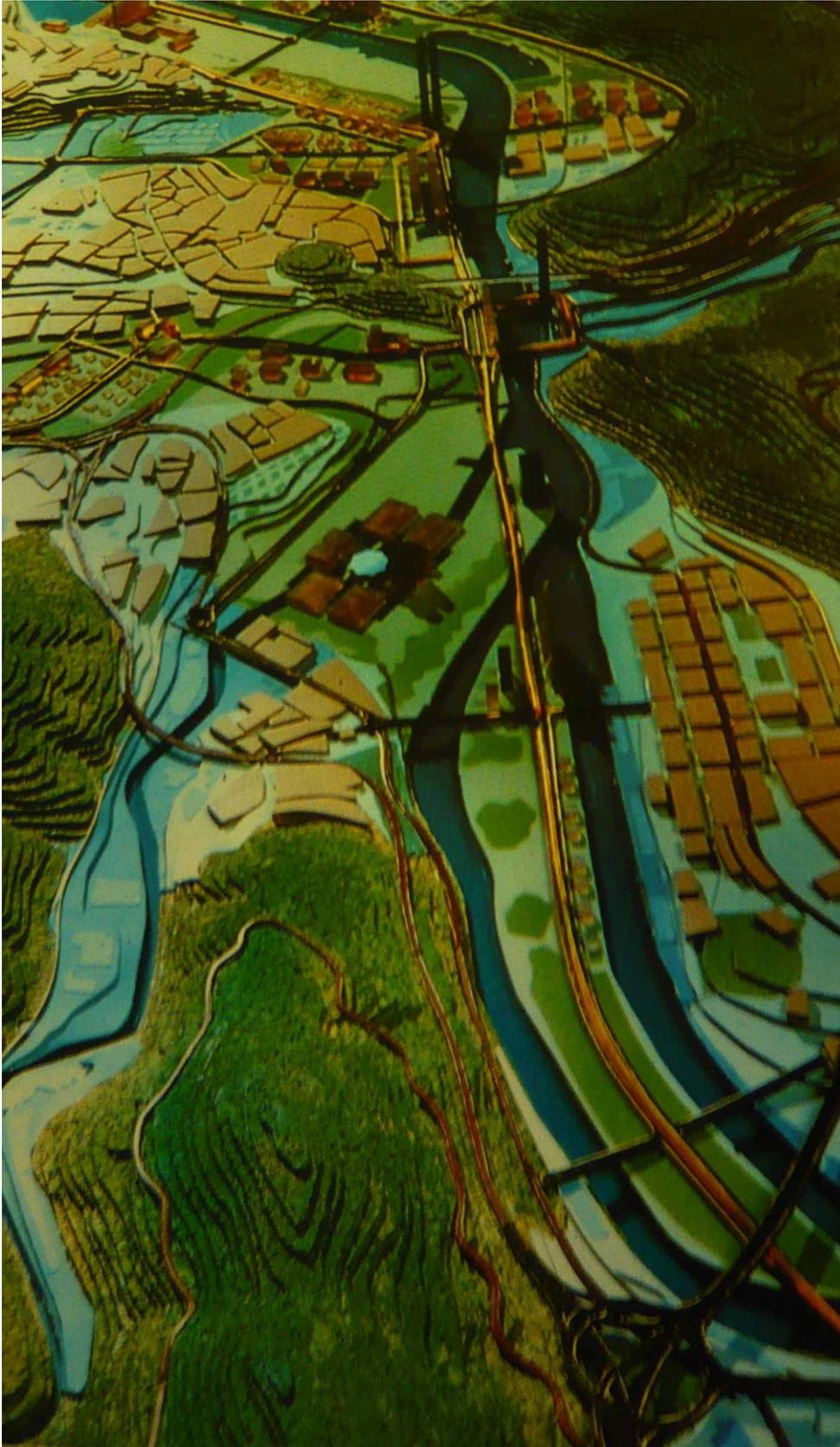
En cuanto a los nuevos aprovechamientos de Zorrotzaurre podían determinarse en unos 23.000m² construidos para los suelos terciarios, 40.000m² para los de uso mixto residencial-terciario y unos 30.000m² para el suelo de uso residencial en Olabeaga.²⁴ En lo referente a la estimación de costos, podíamos evaluar que la operación global de la nueva trama viaria que se contemplaba en este segundo Avance del Plan era de unos 20.000 millones de pesetas que era lo que costaba la construcción de 26 nuevos kilómetros de vías y puentes en el entorno del Nervión, de los cuales alrededor de unos 5.000 millones de pesetas suponían la inversión del Eje Metropolitano en el Área de Zorrotzaurre, incluyendo no solo el Eje sino el cruce hacia la Isla y demás conexiones.

A pesar de la propuesta del Avance del P.T.P.B.M., la dificultad de su puesta en marcha del Eje Metropolitano no derivaba solamente de su financiación y de su gestión sino que el Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao no lo había previsto en la concepción de la ordenación de la Isla, como consecuencia de ello y a pesar de que la propuesta desde el Plan Territorial Parcial no era vinculante, se debía consensuar la conveniencia del trazado de dicho Eje Metropolitano para llegar un acuerdo con el Ayuntamiento de Bilbao y poder modificar el Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao. Es decir, la primera premisa para actuar era el convencimiento de la necesidad de hacerlo. Al fin y al cabo, consistía en considerar la importancia de la actuación como *“una cuestión de País”*, donde debía haber un consenso y una voluntad política. Este Eje se debía recoger dentro del Sistema General Viario y proceder a la expropiación de terrenos para su ejecución. Esta posibilidad de incluir el Eje en el P.G.O.U.B. se vio lejana por varias razones. La primera razón consistía en el gran número de propietarios poseedores de los terrenos de Zorrotzaurre y la dificultad que suponía llegar a acuerdos entre todos ellos. Pero la mayor dificultad residía en los convenios o acuerdos que se debían llevar a cabo con el Puerto por ser el propietario de mayor envergadura y porque sus terrenos se extendían a lo largo de todo el Eje sin la posibilidad de llegar a una ejecución del trazado por etapas.



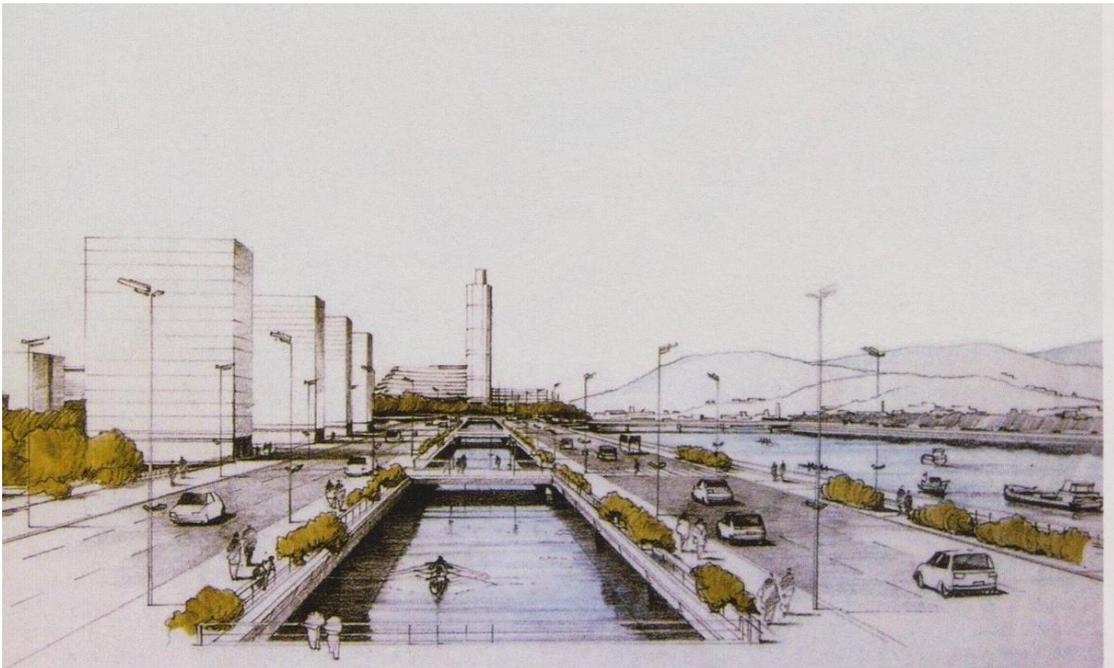
Maqueta del Eje Metropolitano en la punta de Zorrotzaurre

²⁴ *Ibidem* (Departamento de Urbanismo y Vivienda, Gobierno Vasco. Departamento de Urbanismo, Diputación Foral de Bizkaia. Equipo redactor: i3 Consultores, S.A: Eduardo leira como director del equipo. Avance Plan Territorial Parcial Bilbao Metropolitano. Tomo II. El Espacio de la Ría: Proyecto Estratégico. Julio 1994.) Pág. 92



Maqueta del Eje Metropolitano

Los pasos que se debían de dar una vez llegado a un acuerdo entre propietarios con un justiprecio acordado y tras una modificación del Plan General eran los referentes a una demolición generalizada de las ruinas en Zorrotzaurre. Se debía redactar el proyecto del Eje para poder así designar una partida presupuestaria por parte de las instituciones públicas para poder iniciar las obras del Eje Metropolitano, incluyendo las nuevas infraestructuras en los programas de inversión y presupuestos de diferentes organismos tanto estatales como europeos. Este supuesto Plan de Etapas por parte del P.T.P.B.M. quedó únicamente en una voluntad por parte del mismo de querer acelerar un proceso que de antemano se preveía dificultoso de ejecutar y que contaba con todas las papeletas para su demora por el gran número de intereses públicos y privados que entraban en juego y el desorbitado presupuesto que se trataba.



Eje Metropolitano en la punta de Zorrotzaurre

Aprobación definitiva. Operaciones Estratégicas

Una vez superada las etapas de análisis, estudios previos y Avances del P.T.P., el Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano se aprobó definitivamente en noviembre de 2006. En este documento se contemplaba un ámbito de Armonización de la Organización del Entorno de la Ría de manera que la intervención era en servicio de la vertebración y estructuración del Área Metropolitana. Es decir, delimitaba una serie de actuaciones cuyo eje principal era la Ría y las denominaba como Operaciones Estratégicas o Acciones Estructurantes.

Dentro de las Operaciones Estratégicas se encontraba la OE.2 Zorrotzaurre donde se determinaban las actuaciones que se debían llevar a cabo en la península desde el punto de vista de la Ordenación del Territorio. El Proyecto de Armonización de la Organización del Entorno de la Ría redefinía el Eje Metropolitano en su morfología y función modal encajando todas las Operaciones Estratégicas o Acciones

Estructurantes propuestas creando nuevas áreas de oportunidades según una selección estratégica de las mismas.



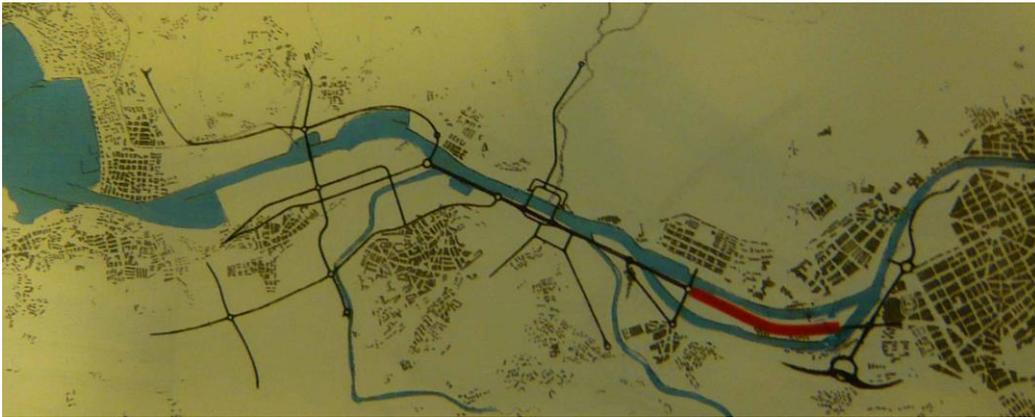
Ámbito de armonización. Operación Estratégica de Zorrotzaurre

*“La estrategia es la selección de las **oportunidades** que surgen, precisamente, desde la consideración del conjunto del territorio. En esta línea, se ha preparado una relación de Acciones Estructurantes y Operaciones Estratégicas, de forma individualizada, recogiendo tanto las que están en marcha o ya previstas, como otras nuevas, que se proponen para su debate e incorporación, en su caso. Estas fichas constituyen la base de **la selección estratégica** como modo de intervenir en la metrópoli.”²⁵*

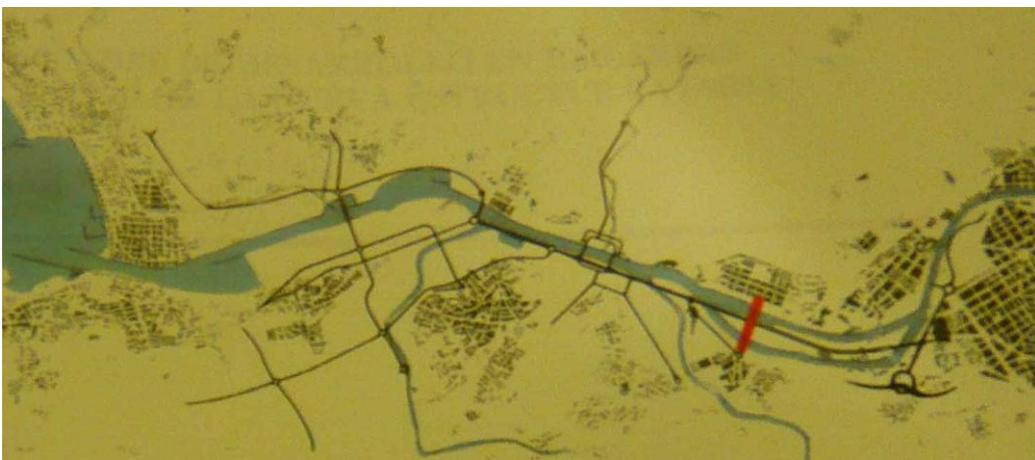


Eje metropolitano en la punta de Zorrotzaurre

²⁵ *Ibidem*(Memoria.1 Introducción. Intervención estratégica para construir la metrópoli.1.1 Antecedentes. P.T.P. Bilbao Metropolitano. Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Relaciones Municipales y Urbanismo. Documento de aprobación definitiva, texto refundido (EHLAB- COTPV). Mecsa Consultoria + proyectos. Noviembre 2006. Pag2)



Eje Metropolitano en Zorrotzaurre



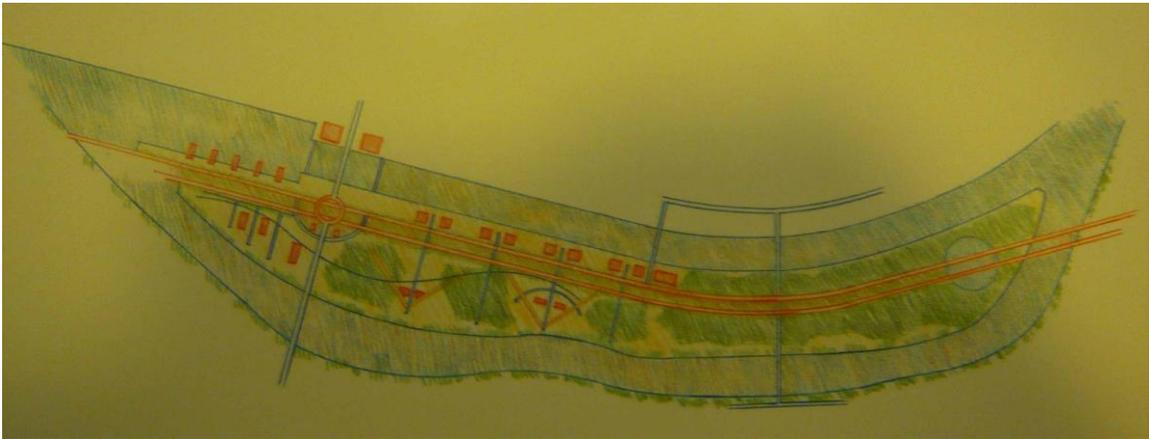
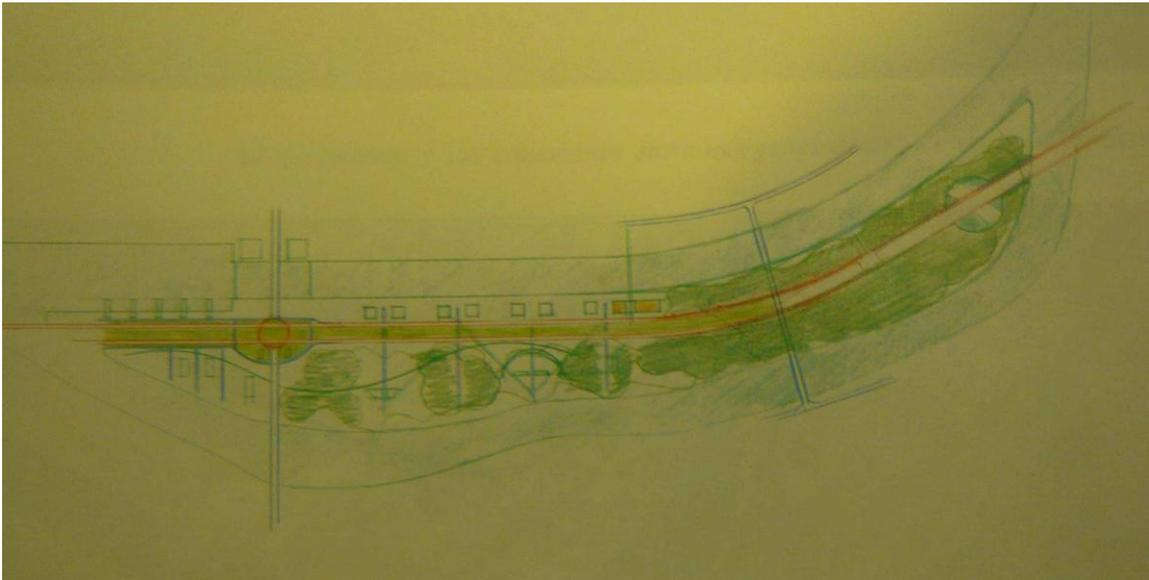
Conexiones entre Zorroza y San Ignacio

OE.2 Zorrotzaurre²⁶. La ordenación

Desde el P.T.P.B.M., se consideró esta área como una de las mayores áreas de oportunidad debido a que constituía un enclave de centralidad metropolitana con una situación al borde del agua.

Como prueba de este interés, dos instituciones como la Universidad del País Vasco y el Athletic de Bilbao pensaron en relocarse dentro de esta área. También el Parque Tecnológico pensó en la implantación de actividades del mismo en Zorrotzaurre. Con todo ello, parecía claro que el futuro metropolitano pasaba por extender el Ensanche bilbaíno hacia la Ría tal y como se había ejecutado en Abandoibarra, generándose una transformación de este espacio central que suponía la Ría y convirtiéndose en un Área de Renovación Urbana.

²⁶ Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano. Tomo III ACCIONES Estructurantes y Operaciones Estratégicas. Ordenación del Territorio- Bilbao (Área metropolitana). Desarrollo económico y social- Bilbao (Área metropolitana)- Planificación. Burgos Cid, Jose Luis. Diputación Foral de Bizkaia, Departamento de Relaciones Municipales y Urbanismo. Gobierno Vasco, departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Vitoria-Gasteiz, 2008.



Croquis de la propuesta para Zorrotzaurre

El objetivo de la actuación en Zorrotzaurre era la consolidación de una Vía Paseo Metropolitano a modo de una trama viaria que prolongaba de forma natural la trama existente y que quedaba reforzada por una gran presencia de verde pero manteniendo su carácter urbano. Esta vía permitía el acceso a los frentes fluviales del cauce original de la Ría y del nuevo frente del Canal abierto favoreciendo la mezcla de usos y actividades, residenciales, terciario, ocio,... pero priorizando la calidad urbana.



La ordenación de Zorrotzaurre, desde el P.T.P.B.M., pasaba por la construcción de un elemento estructurante y que vertebraba toda la propuesta, este elemento era una Vía Paseo Metropolitano. La vía se concebía como un soporte espacial donde los usos y actividades de la Isla colgaban de él.

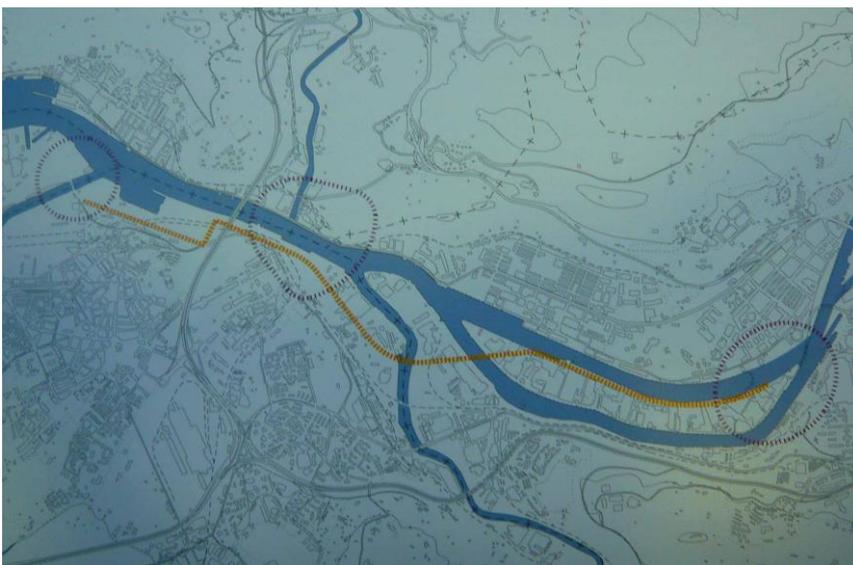
La vialidad de este eje era la base donde se vertebraba y estructuraba la ordenación. La movilidad por medio del transporte público a lo largo de esta vía era el concepto sobre el que pivota la propuesta.

El criterio fundamental del proyecto era la puesta en valor del peatón y la Ría por medio de la Vía Paseo Metropolitano aunque con una gran intensidad de usos promovida por la centralidad de su zona en la Metròpoli. No se contemplaba el uso del coche en esta nueva Vía Metropolitana.

La intención del P.T.P.B.M. era la de convertir a Zorrotzaurre en un centro de negocios con calidad, mezclado con usos residenciales y equipamientos para poder dilatar la influencia de Bilbao hacia el mar a través y a lo largo de la Ría, conformando una continuidad urbana de la Comarca.



La ordenación urbanística de la propuesta planteaba dos riberas en la Isla de Zorrotzaurre con vocaciones completamente distintas aunque ambas con un denominador común que era la accesibilidad del público a la Ría y con un tratamiento conjunto de los márgenes de la Ría. Por un lado, se encontraba el borde del Canal con una ordenación edificatoria con propuestas de equipamientos y actividades de ocio, restauración, comercio. Es decir, se trazaba un entorno construido. Por otro lado, en la orilla del antiguo cauce del Nervión, se esbozaba un gran parque de ribera fluvial, con una zona arbolada y un bidegorri hasta El Abra. Es decir, esta zona se convertía en área de descanso y reposo por su orientación Sur-Sureste, generando un pulmón verde central que se fundía con la otro área de esparcimiento que resultaba la Ría. No solamente se recuperaba el ámbito terrestre sino que la estrategia iba más allá queriendo recuperar también una cierta actividad en la Ría, de forma que el ciudadano podía disfrutar de un nuevo ámbito desconocido hasta entonces que era la lámina de agua. Se intentaba de esta forma promover el tránsito fluvial como una nueva forma de transporte en la Urbe.



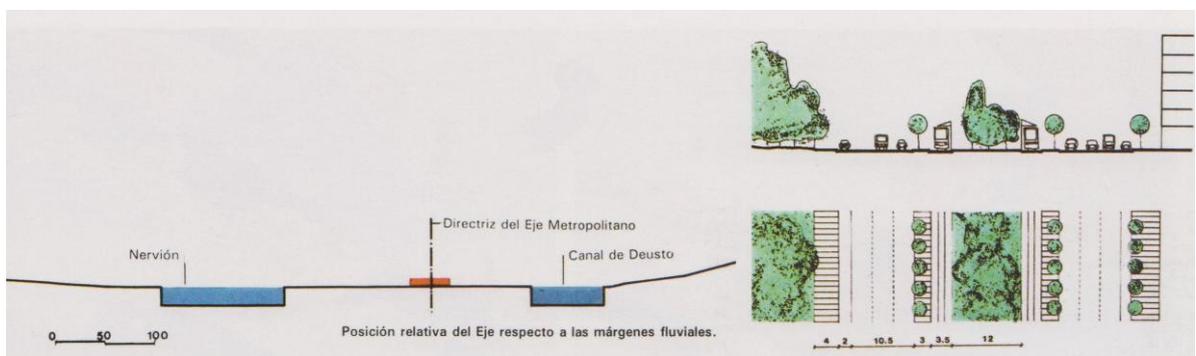
Vía paseo metropolitana

En cuanto a la ordenación edificatoria, en la orilla del cauce original de Nervión, la propuesta mantenía los edificios residenciales existentes y los rehabilitaba manteniendo de esta manera la memoria histórica o el carácter tradicional de evocación de tiempos pasados de ribera fluvial. Este céntrico barrio podía también reconvertirse en centro no solamente residencial sino también de comercio y restauración por medio de la peatonalización de sus calles. El P.T.P.B.M. incluso sugería la ubicación en la Isla de un “*Gran Centro de Documentación*” dentro de un uso cultural. Por otra parte, la edificación de la Isla se contemplaba en la zona Norte enfrentada al Barrio de San Ignacio y dialogando con ella.

La relación edificatoria entre los nuevos desarrollos y el barrio existente de San Ignacio se entendía como de estrecha vinculación conformando una única globalidad formada por fragmentos urbanos de carácter diverso que se complementaban mutuamente. Los usos edificatorios previstos en el P.T.P. eran mixtos, es decir, se promulgaba la convivencia de áreas residenciales junto con actividades económicas compatibles con las viviendas a través de una ordenación compacta de bloque y con una intensidad propia de un área céntrica sobre la premisa de una movilidad de transporte público.



OE.2 Zorrotzaurre



Sección del Eje Metropolitano por Zorrotzaurre



Montaje de la propuesta



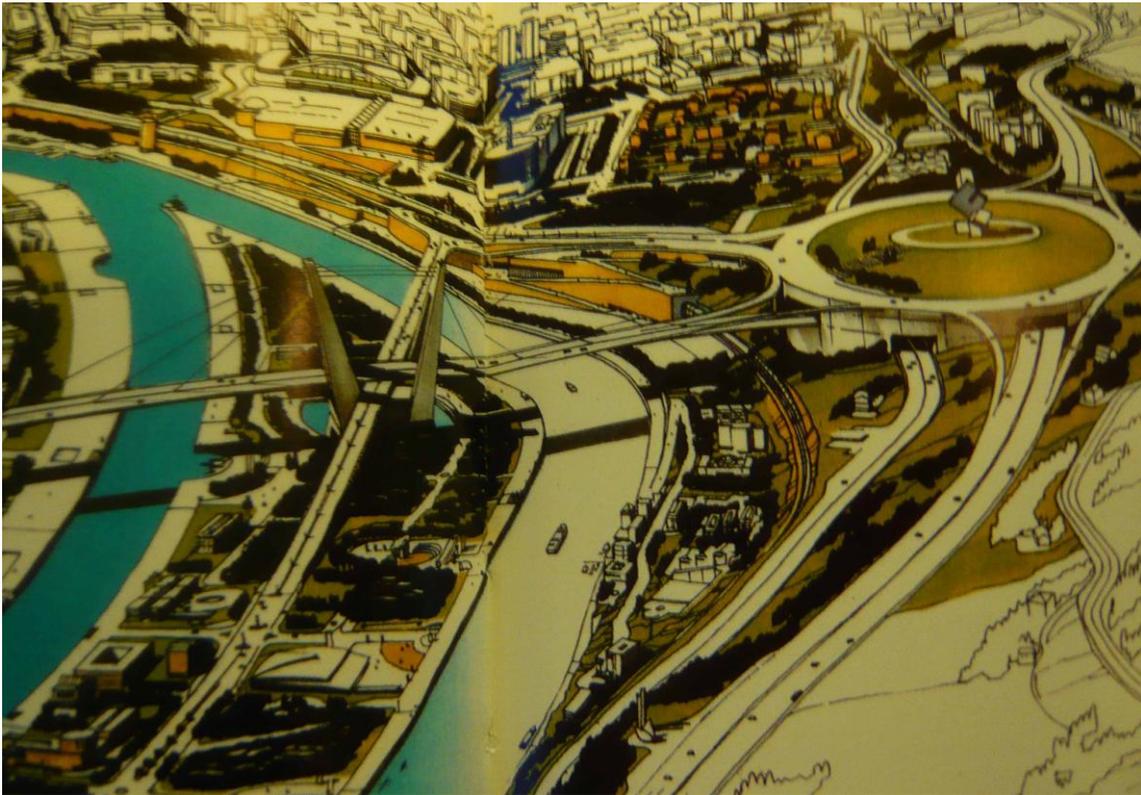
La propuesta hacia Bilbao



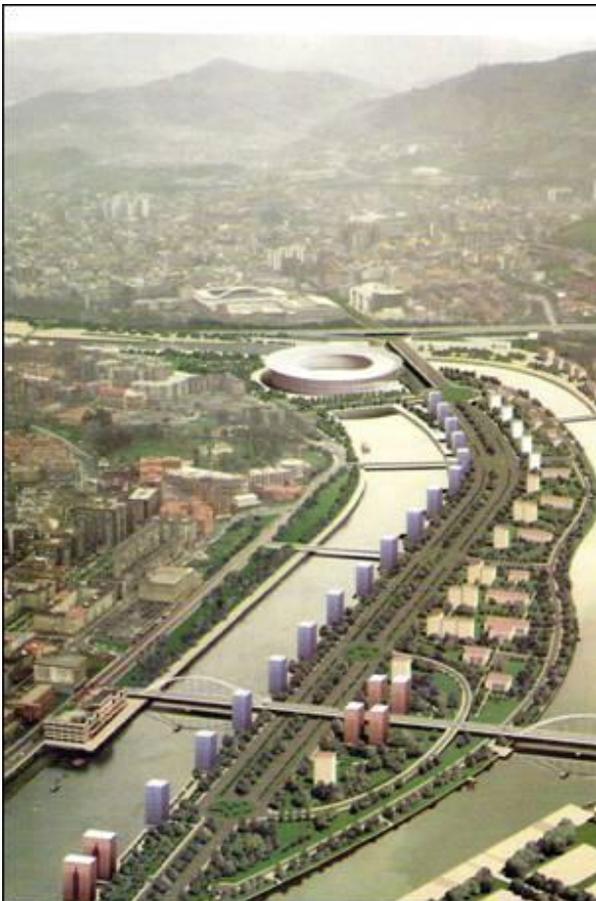
Perspectiva



Perspectiva del Eje



Vista del Euskalduna con puente alto



P.T.P.B.M.. Diputación Foral de Bizkaia

Desde el P.T.P. se realizaba una propuesta no vinculante y solamente orientativa de una propuesta urbanística válida según las premisas del propio P.T.P. Pero al margen de esta propuesta, existía una serie de determinaciones vinculantes a cualquier tipo de desarrollo que se efectuara por medio de un planeamiento pormenorizado. Estas determinaciones vinculantes eran las siguientes:

- El planeamiento de desarrollo de Zorrotzaurre debía tener como objetivo una ordenación edificatoria de la Isla según los criterios y objetivos anteriormente citados, es decir: una movilidad por medio de transporte público; usos mixtos residenciales y de actividades económicas que podían ser compatibles con la vivienda en edificaciones de unidades compactas; relación directa de los nuevos desarrollos con el barrio de San Ignacio; tratamiento conjunto de los márgenes de la Ría tanto en Olabeaga como en Zorrotzaurre.
- Dentro de la ordenación de Zorrotzaurre debía existir una pormenorización de todas las Acciones Estructurante que se planteaban desde un ámbito global en el P.T.P. haciendo una mención especial a la apertura del Canal de Deusto que suponía una de las actuaciones que más vinculaciones mantenían a la hora de configurar la nueva ordenación de Zorrotzaurre, transformando la península en Isla. Las Acciones Estructurantes a estudiar eran las referentes a: La Vía Paseo Marítimo; La puerta de Bilbao con sus nuevos accesos; Transporte ferroviario; Parques de ribera; Navegabilidad de la Ría; Red ciclable; Mejora hidráulica de la Ría. Se trataba de estudiar los criterios básicos del P.T.P. aplicando el Plan al territorio de Zorrotzaurre.

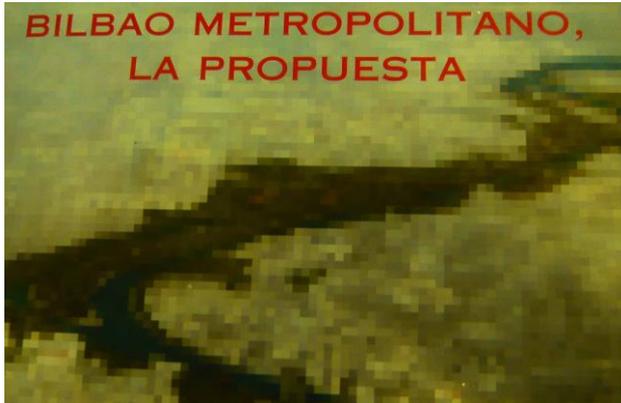
El resultado final de la urbanización de Zorrotzaurre tenía que encajar y compatibilizar con el Proyecto del Ámbito de Armonización de la Ordenación del Entorno de la Ría, cuyo fin era la conjunción integrada de toda la Ría. El Proyecto de Armonización era el que se encargaba de garantizar un conjunto armónico de acuerdo con las pautas del P.T.P.



1er Avance P.T.P.B.M.



2º Avance del P.T.P.B.M.



La propuesta definitiva para el P.T.P.B.M.



P.T.P.B.M. Aprobación definitiva

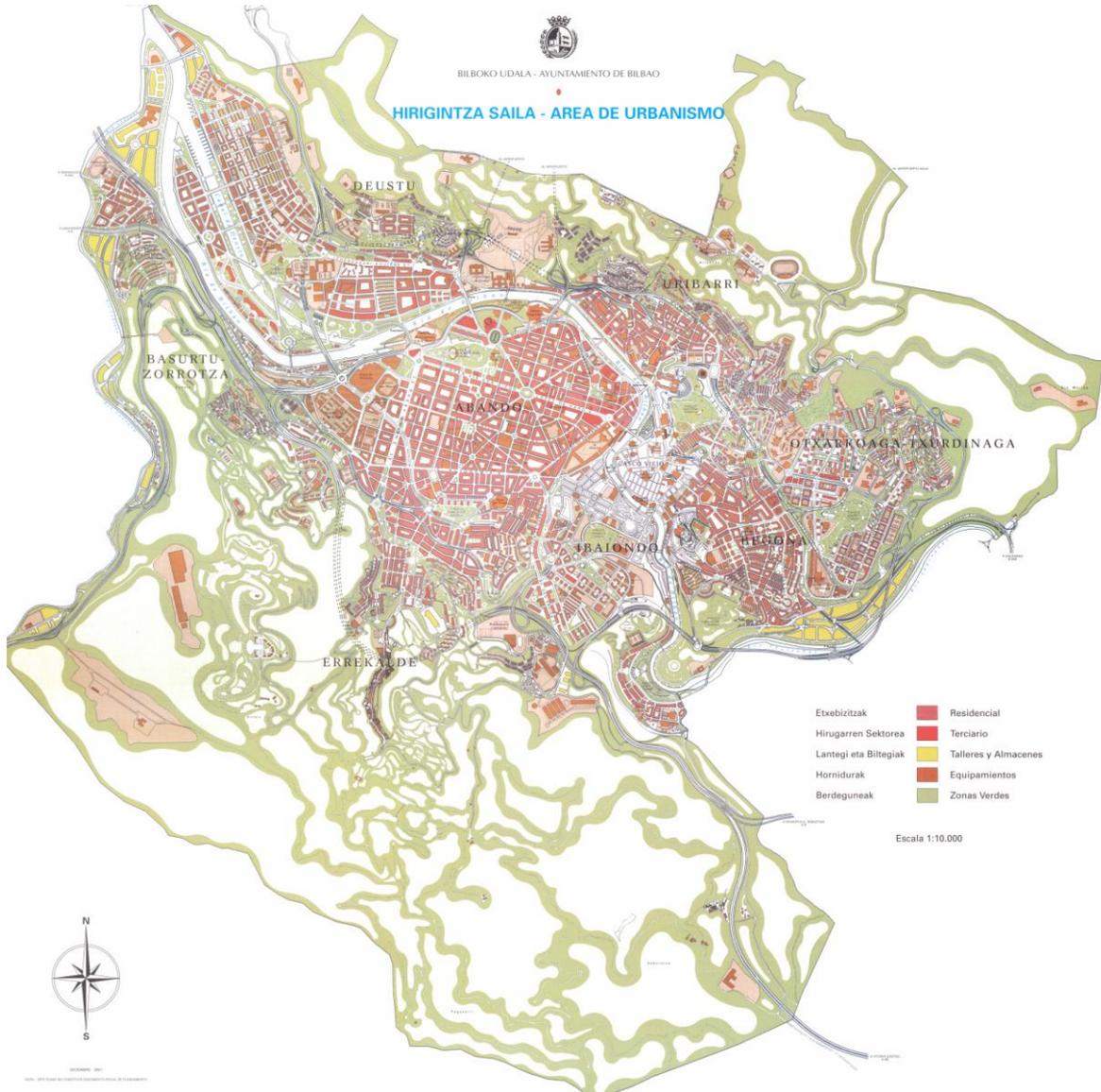
7.1.2. Avance (1989) y Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao 1995

No es nuestra intención resumir el P.G.O.U.B, dada la amplitud del documento y lo extenso de su análisis. Erraríamos al intentar abarcar el estudio de la configuración final de una ciudad como Bilbao ya que acabaría repleto de falta de precisión debido a la complejidad del propio documento y de las sucesivas modificaciones a las que se ha sometido a lo largo de los años. El objetivo de esta introducción al planeamiento actualmente vigente es el mostrar la nueva orientación del planeamiento urbanístico y los nuevos modelos urbanos que están actualmente en vigor para la comprensión de la evolución hacia una nueva Metrópoli, “como consecuencia del tránsito de una ciudad industrial a una ciudad de servicios”²⁷.



Bilbao y su Área Metropolitana

²⁷ *Ibidem* (Plan General Municipal. Memoria. Tomo I. Preámbulo. Ayuntamiento de Bilbao. Aprobación definitiva del 22 de febrero de 1994). Pág. 10



Plano del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao (Texto Refundido 1995)

Según Ibón Areso, responsable de la oficina del Plan en 1989, “ El término municipal está ya prácticamente consolidado y hay contadas oportunidades de desarrollo.

El avance trata de marcar un camino para que Bilbao deje de ser una ciudad industrial y pase a ser una ciudad post-industrial, con un amplio sector de servicios susceptible de generar empleo.

Esa transformación tiene un doble objetivo: por un lado mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y por otro crear una ciudad suficientemente atractiva como para atraer a los centros de decisión de las grandes empresas.”²⁸

²⁸ Olaizola, Borja. “Un Plan Muy General”. El Correo Español-El Pueblo Vasco. 4 de junio de 1989.



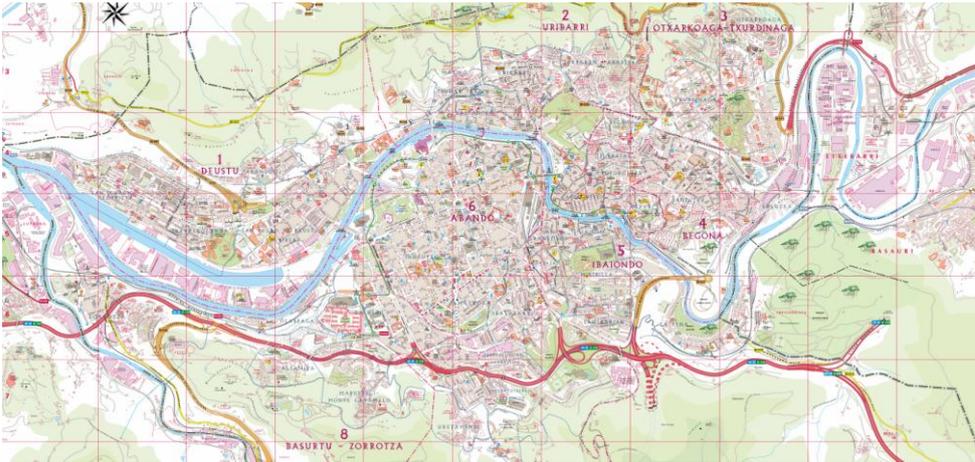
Propuesta para Zorrotzaurre del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao (Texto Refundido 1995)

La compleja estructura política y administrativa del País Vasco retrasó, en cierta medida, la puesta en marcha de una planificación urbana y territorial en Bilbao²⁹ y que en otras ciudades del Estado Español había supuesto una secuencia más o menos continua a la transición política.

La andadura de la redacción del Plan General comenzó en 1986 bajo la coordinación de la Oficina Municipal del Plan General, organismo creado por el Ayuntamiento de Bilbao para redactar este instrumento de planificación urbanística.³⁰

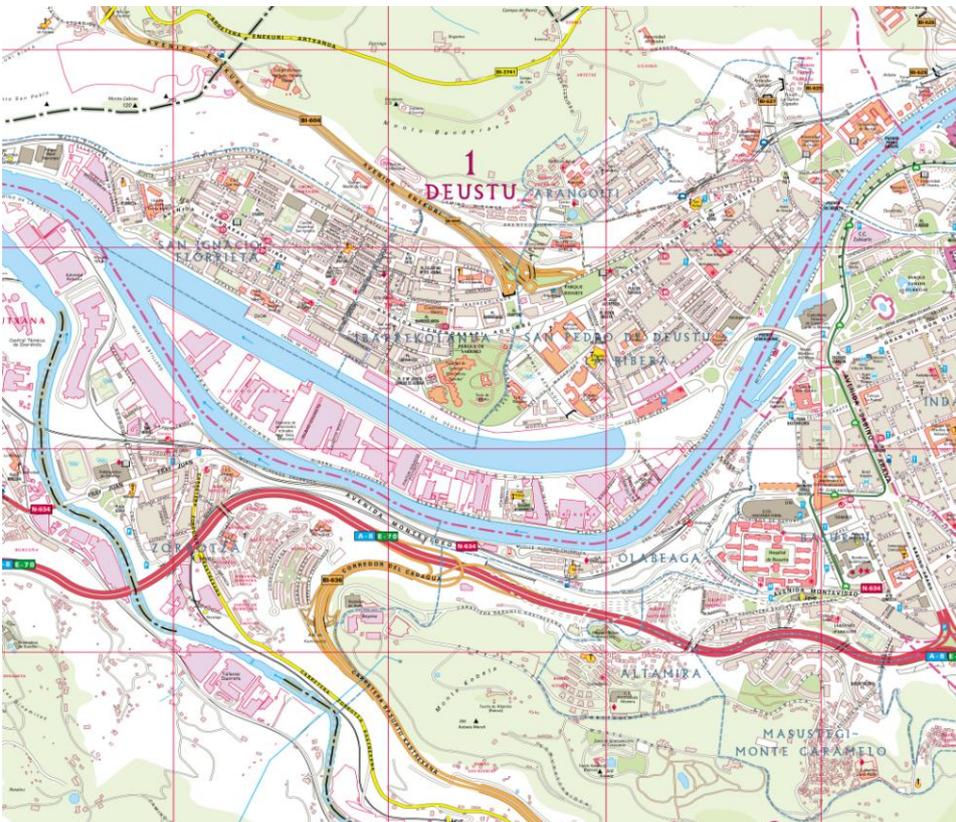
²⁹ Bilbao tuvo que afrontar la desanexión de diferentes poblaciones del Txorierrri, lo cual retrasó el proceso de redacción del P.G.O.U.B.

³⁰ La Oficina Municipal del PGOUB creada bajo mandato del alcalde José Luis Robles el 10 de octubre de 1985 fue dirigida inicialmente por el arquitecto Joseba Duñabeitia hasta 1987, continuando otro arquitecto Carlos Goyarrola hasta las elecciones de 1987 con José M^a Gorordo de alcalde quien eligió a Ibon Areso para asumir el citado organismo hasta las elecciones de 1991. Con el nuevo alcalde Josu Ortuondo es cuando Areso pasa a ser miembro de la Corporación y se elige al arquitecto Mikel Ocio que proseguirá y culminará el Plan hasta la publicación del Texto Refundido en el Boletín Oficial de Bizkaia como último trámite el 29 de junio de 1995.



Plano callejero de Bilbao

Esta demora en la redacción del Plan favoreció a un verdadero cambio de enfoque planificador y de política urbanística. Se asentaron las bases de los nuevos esquemas reguladores basados en un enfoque global de ciudad y no únicamente en la rentabilización de suelos urbanos. La nueva relación entre ciudad y ciudadano estaba ya establecida bajo instrumentos no únicamente físicos sino sociológicos. Gran parte del éxito del P.G.O.U.B. estuvo en la transformación interna que supuso para la ciudad la aprobación del Plan y que estuvo avalada con el resurgir económico que contribuyó a la materialización del Plan.

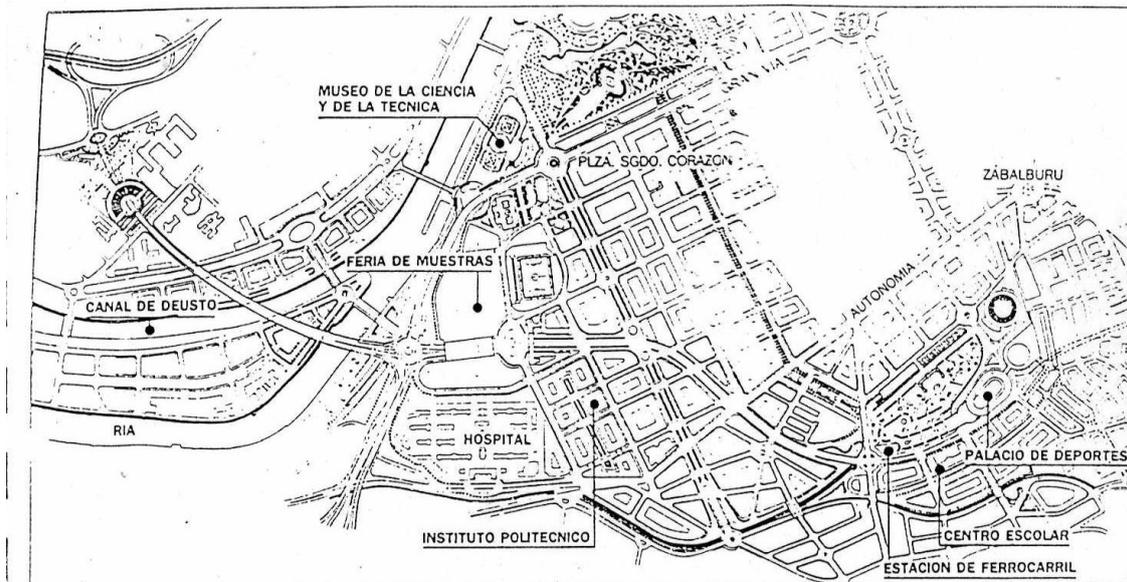


Plano callejero de Zorroztarre

Ante el Avance del Plan, las cuestiones a debatir fueron no solamente las relacionadas con el nuevo modelo de ciudad sino también a una realidad que había perseguido continuamente la planificación bilbaína que era la escasez de suelo edificable en su territorio para cualquier tipo de expansión. Los obsoletos espacios industriales ya abandonados tras la reconversión industrial y las inundaciones de 1983 debían ser reordenados para su reaprovechamiento. Otros temas a resolver eran las infraestructuras de comunicación, los aparcamientos y la carencia de dotaciones culturales que demandaba una metrópoli como Bilbao.

La transformación interior de la ciudad para la regeneración urbana fue el modelo a seguir y supuso el resurgir de la ciudad y la recuperación de una identidad que se había perdido en la crisis de los ochenta. El nuevo modelo de ciudad se basaba sobre los siguientes ejes estratégicos:

- La recuperación de espacios degradados y obsoletos derivados de actividades industriales y portuarias para su regeneración en equipamientos. (Abandoibarra, Guggenheim, Palacio de Congresos)
- Supresión de infraestructuras de comunicación que suponían barreras urbanas (Metro Bilbao, soterramiento de vías en Avenida del Ferrocarril)
- Planes Especiales de Reforma y Rehabilitación del Casco Viejo y de Bilbao La Vieja.
- Recuperación ambiental de la Ría, sobre todo con el Plan de Saneamiento de la Ría, puentes, paseos de ribera.
- Nuevo plan de vialidad interna y de comunicación externa, fomentando el transporte público.



Avance del Plan General. Deia. 29 de junio de 1989

En el momento de redacción del Plan General de Bilbao la legislación vigente difería de la existente hoy en día y la planificación territorial se estaba redactando y

gestando coetáneamente al P.G.O.U., lo cual hizo que 20 años más tarde de la aprobación definitiva del P.G.O.U.B. los retos que debía afrontar la ciudad a principios de los 90 desembocaron en diferentes propuestas y soluciones adaptándose al lógico devenir de los tiempos y circunstancias socioeconómicas del momento. Con todo ello, el Plan de 1995 hacía una previsión aproximada de 15.800 nuevas viviendas entresuelo urbano y suelo urbanizable y que posteriormente y tras recalificaciones de suelos se convirtieron en 21.350 viviendas. Una Cuarta parte de esta previsión de viviendas se situaba en el área de Zorrotzaurre. A lo largo de estos 20 años de vigencia del PGOU de Bilbao, se han realizado 15.694 viviendas que suponen más del 75% de viviendas ejecutadas de las previstas en el Plan con lo cual el grado de ejecución se podía considerar como elevado y sin contar con que la operación en Zorrotzaurre esta todavía sin ejecutar.³¹

Previsión de nuevas viviendas 2013. PGOU 1995

Suelo urbano	Inicial	Modificación	Situación
Zorrotzaurre (a Plan Especial)	3.000	2.600	Plan Especial
Mina del Morro/Miraflores (PI)	1.200		Ejecutado
Basurto – Cervecera Iparralde	250		Ejecutado
Txurdinaga (junto Otxarkoaga)	500		Plan Especial
Arangoiti	150		Pendiente
Elorrieta (Casa Larga)	300		Ejecutado
Bilbao La Vieja (PI)	1.000		Ejecutado
Hermanitas de los Pobres (PI)	500		Ejecutado
Vaguada Dolaretxe	140		Ejecutado
Ametzola (a Plan Especial)	2.000		Ejecutado
Abandoibarra (a Plan Especial)	1.000		Ejecutado
Bentazarra II	300		Ejecutado
Masustegi – Monte Caramelo	500		Desestimado
Otras actuaciones	690		-
Fábrica de Gas	0	200	Ejecutado
Depósito Franco – Uribitarte	0	300	Ejecutado
Garellano	0	1.050	En Ejecución
Bolueta	0	1.100	En Ejecución
Total Suelo Urbano	11.490	5.250	16.740
Suelo urbanizable	Inicial	Modificación	Situación
Miribilla	3.000	300	Ejecutado
Gaztelondo. Ladera Sur	420		En Ejecución
Larraskitu. Ladera Sur	250		En Ejecución
Arxanda. Ladera Norte	400		Pendiente
Buena Vista. Ladera Norte	240		Pendiente
Total Suelo Urbanizable	4.310	300	4.610

Fuente. Elaboración Universidad del País Vasco. Diagnóstico Participado de la Revisión del Plan General de Revisión Urbana de Bilbao, a partir del Área de Urbanismo. Ayuntamiento de Bilbao

³¹ P.G.B.U. Universidad del País Vasco. Diagnóstico Participado de la Revisión del Plan General de Revisión Urbana de Bilbao. Junio 2013. P-5

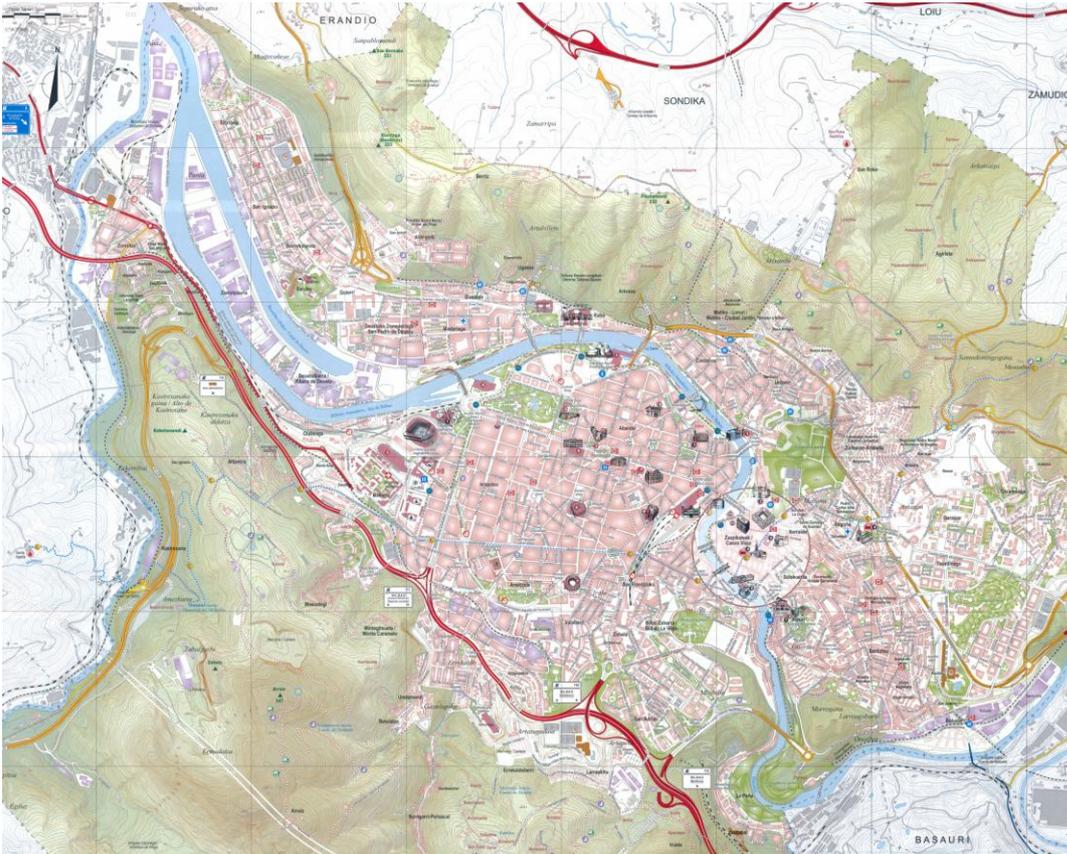


Vista aérea de Zorrotzaurre y sus zonas

En cuanto al suelo para actividades económicas, la estrategia que marcó el Plan se basaba en la localización de actividades económicas terciarias buscando la mayor centralidad en una ciudad con óptimas comunicaciones ya que en Bilbao, los espacios de centralidad funcional estaban muy marcados en detrimento de los barrios de carácter periférico con mayoritaria presencia de viviendas en estos últimos.

No obstante, la tendencia del mercado inmobiliario en estos últimos años había dado paso al desarrollo residencial para viviendas de alta calidad en vez de una actividad terciaria concentrada, especializada y céntrica. Así pues, el suelo para uso productivo se fue localizando periféricamente en Bolueta, Zorrotzaurre, Zorrotza y Punta de Zorrotza.

La estrategia del Avance del Plan de 1989 consistía en la regeneración urbana de la ciudad en torno a la Ría y el traslado de empresas y actividad económica hacia El Abra. Había que transformar la ciudad industrial en ciudad de servicios ofreciendo una actividad terciaria de oficinas y con cierto carácter cultural. De esta manera, se identificaban los “suelos de oportunidades” como Abandoibarra, Uribitarte, Zorrotzaurre para un objetivo de actividad terciaria combinado con un carácter residencial de revitalización de estas áreas, generando usos mixtos residencial y terciario que eran adecuados para la aceptación de la ciudad por parte de habitantes y usuarios.



Plano turístico de Bilbao

Por otro lado, la incuestionable transformación de Bilbao gracias al Plan General tuvo su resultado más palpable en la construcción del Museo Guggenheim que formaba parte de un icono plástico-estético del cambio de la ciudad, pero la verdadera mutación de Bilbao parecía evidente que había sido debido a una propuesta de transporte eficaz apoyada en el desarrollo del Metro Metropolitano y sobre todo al progresivo proceso de recuperación de las aguas de la Ría, que había facilitado una mejora del ambiente y calidad paisajística y urbana.

Tal y como dijo Damián Quero en una charla en la Delegación Bilbaína del Colegio de Arquitectos junto con Ibon Areso y Eduardo Leira para explicar el P.G.O.U.B., la prioridad debía ser un proyecto global que articulara la transformación urbanística de Bilbao, “ *La lógica o el sentido común de un Plan que como el de Bilbao trata por fin de una manera seria lo que por obvio quizá no se había abordado seriamente, es*

decir, el papel de la Ría como eje estructurador de los cambios de reconversión que Bilbao precisa"³².

En cualquier caso, el Plan acabó colmatando de edificaciones todo el territorio bilbaíno. Por un lado, la estrategia urbanística del Plan consistía en dar continuidad a trama preexistente en base de manzanas muy vinculadas al tejido urbano, junto con la recuperación del tejido urbano existente mediante cirugías urbanas de consolidación y mediante la dotación de espacios libres sobre todo en áreas muy colmatadas como en Bilbao La Vieja.



PGOU de Bilbao (Texto Refundido 1995). Plano general de infraestructuras

Por otro lado, se emplearon otro tipo de estrategias mediante propuestas urbanísticas que correspondían a las tendencias de la época siguiendo planteamientos postmodernistas de reconstrucción de la ciudad según conceptos aprehendidos ya, de experiencias urbanas previas, volviendo la mirada hacia una herencia de ciudad anterior aunque modificando trazados y adaptando volúmenes, es decir, una formulación de estructura urbana haciendo referencia de la "ciudad en la ciudad"³³ (Miravilla, Mina del Morro, Miraflores, incluso Zorrotzaurre). En este sentido, las propuestas urbanas para suelos de oportunidad emblemáticos en la ciudad no dejaban de ser un tanto vagas y ambiguas por la falta de definición del Plan General en zonas como Abandoibarra, Zorrotzaurre o Abando-Amézola, donde se favoreció la aparición de numerosos concursos de ideas que se desarrollaron posteriormente en PERIs (Plan Especial de Reforma Interior) como figura de planeamiento que acababa distorsionando la idea global de ciudad planteada inicialmente. A pesar de las

³² J-L Segura. Egin. *El PGOU debe ser parte de una directriz metropolitana para el área del Gran Bilbao*. Noviembre 1989.

³³ Mas Serra Elías. *Los Planos de Bilbao. El Plan General de 1994*. Arkimas, arquitectura y urbanismo, S.A. Bilbao.

propuestas inicialmente planteadas en el Plan, a lo largo de 20 años de existencia del mismo, la imagen global de ciudad había variado sustancialmente aunque aun se mantenía esa globalidad y unidad inicialmente buscada allá en 1989.



Museo Guggenheim y Torre Iberdrola

Como resultado final de ciudad, se acabó actuando en gran parte de la jurisdicción bilbaína, transformando importantes áreas industriales para reinventarse en áreas de máxima calidad como Zorrotzaurre, Abandoibarra, Amézola; junto con sus infraestructuras dotacionales como el Palacio de Congresos del Euskalduna, el Museo Guggenheim, el conjunto residencial de Isozaki-Atea en Uribitarte, La Alhóndiga en Indautxu. La transformación de la red viaria y el sistema de transporte con el Metro que unía Bilbao como su Hinterland, el tranvía que desarrollaba un transporte ecológico en la Villa y sobre todo, la continuidad transversal entre las dos márgenes de la Metrópoli gracias a nuevos puentes como el de Euskalduna como definitiva unión entre Olabeaga y Deusto y los Puentes que unían Zorrotzaurre con Deusto y Olabeaga. De vital importancia para su comunicación con el exterior eran todas las variantes (Otxarcoaga) y accesos a la Villa como el retomado Tunel de Archanda que unía con el corredor del Txorierrí, la Solución Centro y Solución Sur con la desaparición del acceso por Sabino Arana. Se impulsaba los recorridos a pie(Pasarela de Uribitarte y Juan de Arrupe que unían ambas orillas) peatonalizando calles emblemáticas que favorecían el comercio(Calle Ercilla, Ledesma).

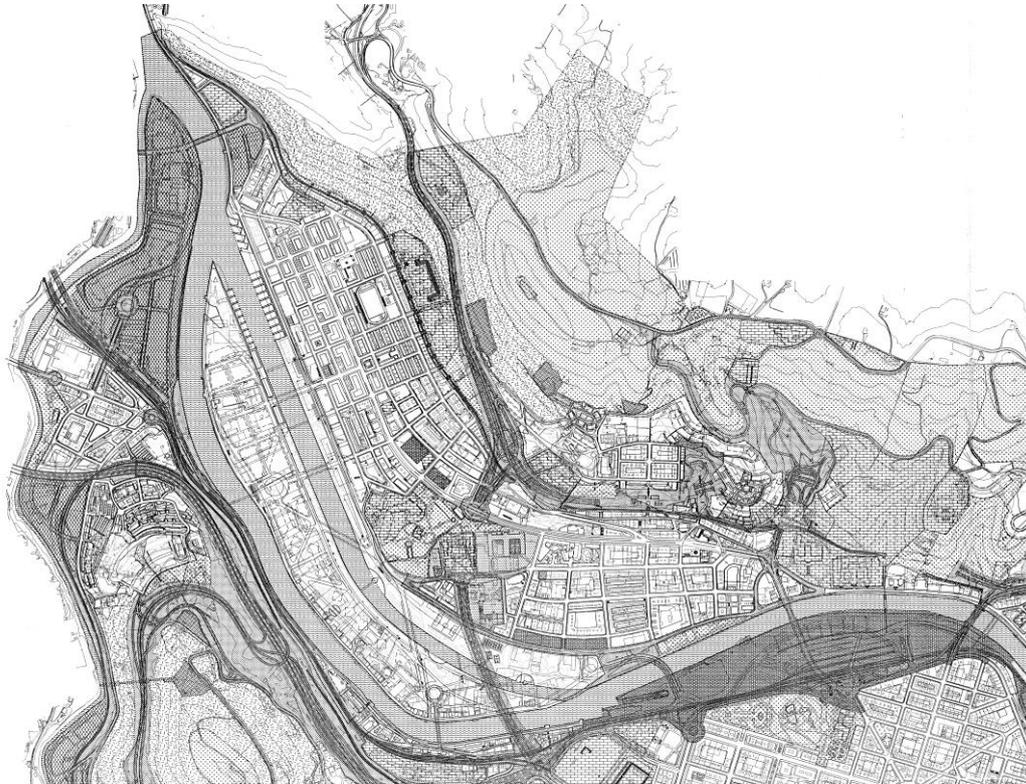
El soterramiento de las líneas ferroviarias en el centro de la Villa favoreció la comunicación interna de la misma ya que éstas actuaban, en la mayoría de los casos, como una barrera física que separaba barrios enteros. En este sentido, actuaciones como el soterramiento de vías en Amézola contribuían a una mejora de la calidad de vida residencial. La transformación de barrios periféricos en barrios residenciales de vivienda social y grandes áreas verdes como Mina del Morro, Miravilla u otras operaciones urbanísticas residenciales como Garellano o la misma Zorrotzaurre habían

ido modificando poco a poco el Skyline de Bilbao, según el P.G.O.U.B., hasta transformarla en lo que era hoy en día y en lo que todavía quedaba por hacer.

Por otro lado, habiéndose aprobado el Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano, la aplicación de las DOT al futuro del PGOU de Bilbao se circunscribía a las determinaciones vinculantes de la aplicación directa y a los criterios para la redacción del planeamiento municipal. Es decir, el PGOU de Bilbao debía adaptarse a la vinculación directa del PTPBM y al PTS de Márgenes de Ríos y Arroyos para aplicar la categoría de suelo no urbanizable a determinadas zonas afectas por los planes anteriormente citados y a suelos afectados por actividades extractivas.

7.1.2.1. La Ribera del P.G.O.U.B.: Zorrotzaurre

La temática de la remodelación de bordes fluviales en urbes europeas y la reestructuración de los muelles marítimos y portuarios en desuso (Waterfronts), resultaba una materia muy recurrente en la recuperación del tejido urbano de ciudades industriales. Más allá del tópico urbanístico de volcarse hacia la estructura fluvial existente y recuperarla para la ciudad, el P.G.O.U.B. quiso tomar para sí mismo Zorrotzaurre y soldarla físicamente a la ciudad, entendida como tal el Ensanche de Abando, Deusto y sobre todo la Ría. Ahora era el momento para hacer valer la situación estratégica de Zorrotzaurre y hacerla suya mediante una estructuración sistémica de un tejido y trama urbana inexistente.



Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao (Texto Refundido 1995). Plano de Estructura orgánica de usos en Zorrotzaurre

Zorrotzaurre constituía un enclave singular en relación con la Ría y con las posibilidades que ésta ofrecía en cuanto a su situación en el orden metropolitano de la Comarca. Es decir, la configuración física y espacial de Zorrotzaurre había permitido su constitución como un espacio de oportunidades para la aproximación física y la identificación comarcal entre Bilbao y su Área Metropolitana. La situación territorial de la península, al límite del área jurisdiccional del Bilbao en su zona Norte y por otro lado, con carácter de centralidad en su zona Sur, facilitaba la integración de unos terrenos que siempre habían quedado a expensas de usos secundarios. La configuración geométrica longitudinal de los casi 3 Km a lo largo de la Ría, estuvo ratificada gracias a la decisión del P.G.O.U.B. de separar la península de sus vínculos con los territorios de Deusto.

Finalmente, el proyecto del Ingeniero Luís Camiña de 1928 había llegado a su fin y se había completado el tan ansiado Canal, aunque ya no tenía la intención ni el uso con que fue proyectado y mucho menos diseñado. Atrás quedaron las aspiraciones grandilocuentes de las Autoridades Portuarias de principios del Siglo XX e incluso de los grandes proyectos infraestructurales autárquicos que profetizaban mejoras económicas paralelamente de las grandes innovaciones técnicas propias del desarrollismo industrial. Como consecuencia de todo ello, el P.G.O.U.B. heredó una infraestructura obsoleta que debía no solamente asumir sino que era de interés común mejorarla, con todo ello, el Canal de Deusto no tenía opción alguna más que la apertura total del mismo, además de las mejoras en términos de hidraulicidad que aportaba a la Villa para evitar inundaciones catastróficas como las de 1983.

La morfología que como una “*punta*”³⁴ se adentra en aguas de la Ría hacia el Área Metropolitana desde la ciudad auguraba la proximidad territorial que anhelaba Bastida en 1923 con la configuración comarcal de Bilbao y sus Pueblos Colindantes. Esta configuración física ofrecía ahora multitud de posibilidades y opciones para una nueva configuración comarcal desde Bilbao hasta El Abra y a lo largo de la Ría, agotando las últimas posibilidades de desarrollo metropolitano.

Las propuestas de usos mixtos de Zorrotzaurre del P.G.O.U.B. planteaban un espacio territorial comarcal muy diferente de la Primitiva Ribera de Deusto de los años 20 que vivía en torno a las actividades navales de la Ría. Las huertas de la Vega de Deusto y las industrias que a lo largo del siglo XX se fueron forjando en un enclave industrial privilegiado casi en el centro mismo de Bilbao, se fueron transformando en el P.G.O.U.B. en un tejido urbano sin vínculos ni memoria histórica de lo que la Ribera de Deusto supuso para el pasado bilbaíno. Un espacio tan representativo de la evolución histórica de Bilbao en torno a la Ría como La Ribera de Deusto, quedaba absorbido por la necesidad de recuperación del “*Waterfront*” de la Ría del Nervión, en un proceso de potenciar una transformación urbana bajo la estrategia de la “*tábula rasa*” donde solamente se salvaba el borde consolidado residencial del pequeño núcleo residencial de La Ribera.

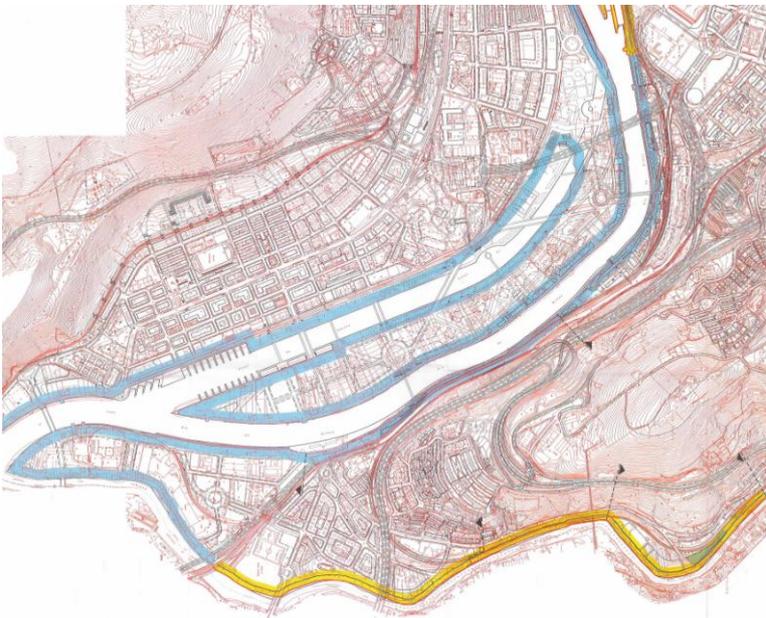
³⁴ Zorrotzaurre, etimológicamente proviene de Zorrotza-Aurre= delante de Zorrotza. Zorrotza en Euskara significa filo, punta, y se refiere a la geometría afilada del área de Zorroza ,continuación de Olaveaga en la margen Izquierda y en límite con Baracaldo. La Ribera de Deusto en la curva de Olaveaga se denominaba históricamente Zorrozaurre por su situación frente a este territorio a pesar que su geometría territorial no correspondía inicialmente con esa punta que se originó al abrirse el Canal de Deusto.

El Puerto Autónomo

Pero las decisiones del P.G.O.U.B., en cuanto a Zorrotzaurre se refería, pasaron previamente por la adecuación por parte de la entidad gestora del Puerto a sus necesidades de funcionamiento portuario, debido a la potencialidad de sus suelos como usos urbanos en vez de su utilización residual portuaria. *“La “complementariedad” de la alternativa a la ciudad construida acota las posibilidades físicas disponibles a los espacios intersticiales existentes entre los suelos urbanizados que hoy alojan concentradamente las actividades de servicios, culturales, administrativos, etc y que no se pueden calificar como parte del centro urbano : riberas portuarias, infraestructuras ferroviarias obsoletas por su situación y áreas centrales con carácter marginal.*

Con esta perspectiva se debe diseñar “complementos” al área central que aporten espacios urbanos representativos y que sirvan de contenedores de las nuevas actividades, accesibles a los sistemas de transporte público que facilitan el buen funcionamiento del sistema metropolitano, especialmente aquellos que sean eficaces para los viajes residencia-trabajo y sirvan de receptáculo de las actividades que de otro modo irían a competir por los espacios adaptados existentes de tipología residencial.

Estos nuevos sectores urbanos además de procurar espacios emblemáticos de carácter público, de los que es carente la ciudad, han de resolver los problemas de “soldadura” de las áreas desarticuladas, procurando servir de rótula entre sus partes, en donde esto sea posible, y reconvertirlo en una verdadera “Área Central Regional” con atractivos suficientes.”³⁵



Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao (Texto Refundido 1995). Plano de Dominio Público

³⁵ *Ibidem* (Plan General Municipal. Memoria. Tomo I. Título II Capítulo 5. Ayuntamiento de Bilbao. Aprobación definitiva del 22 de febrero de 1994). Pág. 23

Durante la redacción del P.G.O.U.B. el Puerto Autónomo era propietario de dos zonas de fundamental importancia para el adecuado desarrollo del Plan. Por un lado, estaba el Muelle de Churruca en la Campa de los Ingleses (Abandoibarra), y por otro lado, los Muelles del Canal de Deusto y Zorroza. Pero la actividad de estos muelles en relación con el tráfico portuario y la capacidad del Puerto, hacían prever un desplazamiento de la actividad hacia muelles más exteriores que beneficiaba a armadores y Puerto reduciendo costes de traslados.³⁶ Pero sin lugar a dudas, el destino de la ciudad en estas riberas portuarias, sobre todo en el Canal de Deusto, estaba directamente supeditado a los tiempos que el Puerto de Bilbao marcaba para los plazos previstos para el desarrollo del Puerto Exterior. Es decir, el futuro urbanístico de Zorrotzaurre dependía directamente de los plazos del Puerto y de sus necesidades.



DEUSTO

Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao (Texto Refundido 1995). Plano de Manzanas en Deusto

³⁶ El Muelle de Churruca y los Muelles del Canal de Deusto estaban destinados a carga seca que suponía el 40% del tráfico portuario. De esta carga seca los muelles de Bilbao absorbían un 9,8% y los de Deusto y Zorroza un 16,7%. Teniendo en cuenta que la capacidad de Puerto era un 30% superior a la del tráfico existente y que el crecimiento era de un 0,95% anual y unido a la tendencia de buques mayores para optimizar el tráfico reduciendo el número de escalas en Puerto, la actividad portuaria en esos muelles era claramente descendente e insignificante. Plan General Municipal. Memoria. Tomo I. Título II Capítulo 10. Ayuntamiento de Bilbao. Aprobación definitiva del 22 de febrero de 1994). Pág. 43

"La ciudad y la recuperación de la potencialidad de la Ría, requieren el traslado de las instalaciones portuarias hacia El Abra, por lo que se hace necesario prever los plazos en los que el Puerto Autónomo pueda prescindir de las instalaciones situadas aguas arriba del Puente Rontegui a fin de definir el futuro urbanístico a corto y medio plazo de los suelos que ahora ocupa y, de forma especial, de la península de Zorrozaurre.....superados los condicionantes impuestos por esa vecindad, Zorrozaurre podría quedar mucho más vinculado a Deusto-San Ignacio o a Zorroza-Olaveaga con la apertura del Canal, recuperando toda la potencialidad que le otorga su privilegiada situación para constituirse en un centro terciario y de servicios con incrustaciones residenciales, sin desprecio de otro tipo de oportunidades como la alternativa industrial de calidad o la posibilidad de acoger un recinto ferial con capacidad para una Feria Internacional de futuro junto al espacio festivo que Bilbao necesita"³⁷

Según se recoge en la Memoria del Plan General, la idea inicial en cuanto a usos en la Península de Zorrotzaurre estaba orientada básicamente al desarrollo del sector terciario, oficinas y centros de desarrollo cultural que avalaban el cambio de actividad económica bilbaína del sector industrial al sector servicios y con ciertas "incrustaciones" residenciales, seguramente fruto de una herencia histórica de la misma Ribera de Deusto y existentes a pesar y a lo largo del tiempo. El tiempo ha ratificado la necesidad de un cambio de tendencia de ocupación territorial hacia un uso residencial, fruto de la verdadera escasez de terreno apto para edificar y para ocupar residencialmente o para una adecuada y digna habitabilidad.

Pero sin lugar a dudas, la verdadera integración de Zorrotzaurre a la ciudad venía de la mano de la integración y saneamiento de la Ría que estaban llamadas a nuevos usos que el Plan les asignaba dentro del sistema de espacios libres de la ciudad, mediante la recuperación de sus márgenes para paseos de borde, itinerarios para bicicletas.... La Ría, como es sabido, constituía un elemento estructurante de la Metrópolis del futuro volviendo a mirar de nuevo a esa Ría a la que tantas veces se le había dado la espalda. De esta manera, con la asimilación de la Ría por parte de la ciudad, barrios periféricos o colindantes volvían a pertenecer de nuevo a ese privilegiado centro del que solamente el Ensanche y en cierta medida el Casco Viejo eran partícipes.

De esta forma, las condiciones de aislamiento de La Ribera de Zorrotzaurre podían ser eliminadas y volvía a formarse una nueva identidad global vinculada a Deusto y también a Olaveaga gracias a la gran cantidad de puentes pensados para ello. De esta forma la Ría retomaba su papel de "espacio central de alta calidad urbana" como símbolo de un nuevo modelo de ciudad.

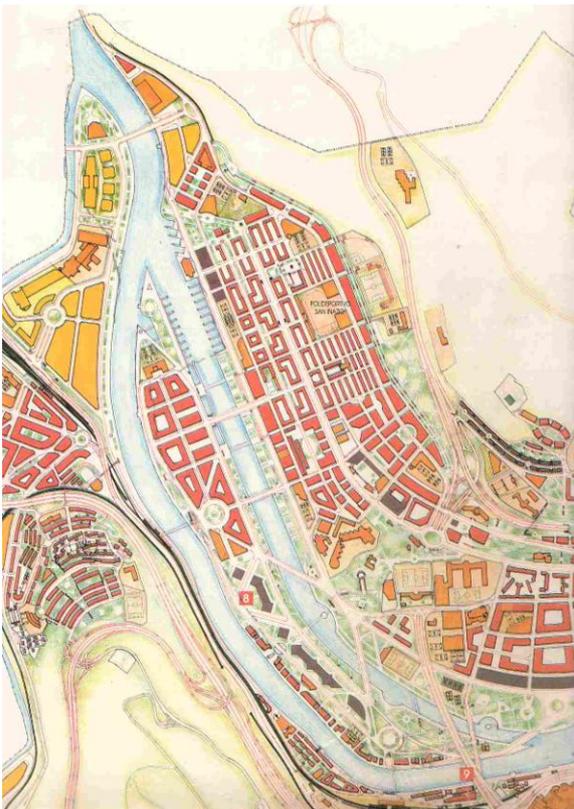
La Ría.

A expensas de acometer una mayor profundización del tema de la hidráulica en la Ría en el tramo de Zorrotzaurre en los siguientes capítulos, podemos adelantar que el

³⁷ *Ibidem* (Plan General Municipal. Memoria. Tomo I. Título II Capítulo 10. Ayuntamiento de Bilbao. Aprobación definitiva del 22 de febrero de 1994). Pág. 44-45

Plan General, queriendo acometer de lleno el problema de la hidraulicidad de la Ría, acometió el estudio de posibles soluciones a dicho problema dada la recuperación urbana de los bordes de la Ría y debido a la catástrofe de las inundaciones de 1983 por un intenso “aguaduchu” habitual en la cuenca del Nervión y en las zonas más bajas de Bilbao³⁸. Con todo ello, el Plan General se aprobó sin que hubiera un verdadero criterio sobre cómo actuar sobre la hidraulicidad de la Ría debido a la complejidad de este tema y a la falta de competencia que el Ayuntamiento poseía sobre temas relacionados sobre el mismo y cuya responsabilidad se diluía entre la Confederación Hidrográfica, el Puerto Autónomo y otras instituciones. De tal manera, los organismos competentes en la materia debían ser los que los que asumieran los instrumentos de Ordenación del Territorio referente al Área Metropolitana de Bilbao y la hidraulicidad del Nervión.

Parecía evidente que la Ría del Nervión actuaba como un embudo donde la zona más ancha, más próxima a El Abra, tenía menos probabilidad de un desbordamiento debido a la capacidad del caudal del Nervión. Mientras que la parte más estrecha del embudo hidráulico que suponía la Ría, era la más expuesta a sufrir desbordamientos por la menor capacidad del cauce aguas arriba del Nervión.



³⁸ El Puerto Autónomo realizó dos estudios, INITEC-84 “ Comportamiento hidráulico de la Ría de Bilbao ante Avenidas” y “ Estudio hidráulico de mejoras en la capacidad de la Ría de Bilbao”. La CHNE con el proyecto y construcción de la Corta de la Peña y DFB con el estudio con modelo físico del tramo de aguas arriba del puente de San Antón. El primer estudio estima los siguientes caudales de avenida:

Periodo de retorno en años	50	100	500	Agosto 1983
Caudales de avenidas en m ³ /s	1.200	1.400	1.600	3.000.

Este estudio afirma que los desbordamientos comienzan en el tramo del Arenal-Ayuntamiento con caudales de 850 m³/s en PMVE y 1.300 m³/s en BMVE. Por otro lado, el segundo estudio dice que los niveles de desbordamiento se alcanzan con caudales de 1.089 y 1.083 m³/s en pleamar y de 1.300 m³/s y 1.165 m³/s en bajamar.

En lo que se refería a Zorrotzaurre, el Plan General dejaba claro que para mejorar la hidráulica de esta zona existía una medida que favorecía la capacidad de evacuación de aguas, la derivación.

Es decir, la posibilidad de derivación por el Canal de Deusto mejoraría notablemente el funcionamiento hidráulico de este tramo, lo que era de considerar para mejorar, así mismo, la defensa de zonas como Zorrotzaurre, Ribera de Deusto y Olabeaga, aunque también el Plan remarcaba la ineficacia de esta medida aguas arriba del Nervión y que evitaba el desbordamiento de las zonas más vulnerables e históricamente más perjudicadas como el Arenal y sobre todo el Casco Viejo y La Peña.

El Plan dejaba abierta la posibilidad de que la derivación fuera abierta o cubierta, es decir, que fuera un Canal abierto o que fuera una derivación cubierta. En cualquier caso, siempre se estaba hablando de los 400 metros del Canal que históricamente habían quedado sin finiquitar desde 1968.

Paralelamente a esta medida de encauzamiento, el Plan recogía otra resolución mucho más radical y que provenía del estudio de hidráulica del Plan de Intervención de Prevención de Inundaciones de 1992 (P.I.P.I.) redactado por el Gobierno Vasco que estudiaremos en capítulo a parte y que se refería a una resolución del problema de las inundaciones en el Nervión con la siguiente alternativa: La construcción de un túnel de derivación que aprovechara el desnivel de la lámina de agua entre la salida de Bilbao, en Olabeaga, y la entrada en el tramo urbano, en la Corta de La Peña. Se impediría la fluctuación de agua de las mareas mediante compuertas practicables.

El calibre de tal solución y la dificultad de ejecución técnica y económica a la vez que la incompatibilidad con el trazado del metro, habían hecho que fuera solamente una posibilidad descrita en el Plan a expensas de soluciones más viables.

La Red Viaria

El Plan General contemplaba la red viaria como una estructura integral dentro del sistema no solamente municipal sino también comarcal, por ello analizar únicamente lo pensado para Zorrotzaurre perdía todo su sentido ya que la globalidad de la red viaria misma era lo que había que valorar.

En cualquier caso, existía una consideración que había que tener en cuenta en lo que se refería a las infraestructuras viarias propuestas en la ordenación del Plan y era la problemática de la unión física entre las dos márgenes y que por un lado había sido históricamente el talón de Aquiles de la organización viaria bilbaína y que por otro lado facilitaba la percepción de unión física territorial y de identificación global de un único espíritu bilbaíno dejando al margen las denominaciones calificativas de Margen Derecha y Margen Izquierda que implicaban un carácter ponderativo o peyorativo respectivamente.



Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao (Texto Refundido 1995). Plano de aparcamiento en Zorrotzaurre

La verdadera unión entre márgenes había sido, desde los años veinte del siglo pasado, gracias al Puente de Olabeaga. Bastida en su Plan Comarcal de Bilbao y los Pueblos Colindantes de 1923, proyectaba esta unión entre orillas del Nervión y las sucesivas propuestas para la zona retomaban la idea de establecer una infraestructura viaria que unía Olabeaga y Deusto³⁹. En 1967, el Plan de la Red Arterial y el planeamiento urbano coetáneo preveían el Puente de Olabeaga que cruzando sobre la Avenida de Lehendakari Agirre se mantenía a un elevado nivel hasta enlazar con la Margen

³⁹ "Desde la construcción del Puente de Deusto en 1940, sola se ha salvado la barrera de la Ría con los Puentes de La Salve y de Rontegui, que entró en servicio en la década de los ochenta. El alivio que supuso esta nueva infraestructura ha sido neutralizado por el crecimiento posterior del tráfico y en la actualidad, con la salvedad del propio Rontegui (IMD 1990= 60.000 v/d), los demás puentes vuelven a estar saturados. La desactivación del Puerto, aguas arriba de Olaveaga y el presente Plan General marcan la ocasión para acometer definitivamente este proyecto."

Ibídem (Plan General Municipal. Memoria. Tomo II. Título IV Capítulo 3. Ayuntamiento de Bilbao. Aprobación definitiva del 22 de febrero de 1994). Pág. 105

Izquierda. Posteriormente en el Plan Especial de Deusto de 1973 se replanteó el Puente a una cota inferior uniendo no solamente ambas márgenes sino también la Península de Zorrotzaurre. Dentro de la Red Primaria urbana y a pesar de que el Avance del Plan proponía las dos posibles soluciones de puente alto y puente bajo, la propuesta que al final se planteó en el Plan General fue la del puente alto, es decir, se optó por una especialización del tráfico rodado de alta intensidad y como vía rápida de unión, gracias a sus cuatro carriles, entre orillas sin la posibilidad de unión con la futura Isla de Zorrotzaurre. Con el puente alto de Olabeaga⁴⁰ se buscaba la eficacia viaria y sobre todo un carácter estructurante que sin lugar a dudas llevaba implícito como continuación de la Avenida del Ferrocarril y la liberación del tráfico de Deusto. La nueva conexión con la Solución Sur permitía dismantelar el acceso por Sabino Arana que resultaba una herida sangrante de la ciudad por la degradación del entorno urbano y la saturación de su capacidad viaria. Desde el Plan se preveía la realización del Puente de Olabeaga como una oportunidad para la realización de un puente emblemático y que podía marcar una impronta en el paisaje de la ciudad, e incluso se calificaba como una pieza fundamental dentro de la red viaria municipal y comarcal. A pesar de ello, el Puente nunca llegó a realizarse e incluso la idea de tal obra de infraestructura emblemática y necesaria fue totalmente postergada al más absoluto olvido.

Dentro de la red viaria local había que destacar las uniones que se realizaban entre orillas gracias a los nuevos puentes previstos. Por un lado, se encontraban los puentes que comunican la Isla de Zorrotzaurre con Deusto y San Ignacio que suponían 5 puentes de tráfico rodado en la Margen Derecha; el que cruza desde Olabeaga a Zorrotzaurre, aguas arriba de la Isla, que era un único puente de tráfico viario en la unión de la Margen Izquierda y la Isla. Además también se preveían pasos o pasarelas peatonales entre la Isla de Zorrotzaurre y las dos riberas opuestas, 5 pasarelas peatonales entre Zorrotzaurre y Deusto y un único paso peatonal entre Olabeaga y la Isla.

La ordenación de la isla y estructura urbana

Parecía claro que el Plan General se había marcado como objetivo la revitalización residencial de Zorrotzaurre mediante la ejecución de un Área de Ordenación Remitida, quedando entendido que la aplicación de las propuestas de la misma intensificaba la efectividad de los objetivos perseguidos en lo referente a la estructura urbana de la Isla. En consecuencia, el carácter predominante de Zorrotzaurre era el residencial aunque también se recogía el uso terciario sobre todo en el borde del Canal de Deusto. Por otro lado, se preveía la recalificación de edificios existentes industriales manteniendo su configuración original pero cambiando el uso a residencial. El Área de Ordenación Remitida (AOR) de Zorrotzaurre suponía una operación urbana de gran envergadura que se traducía en no solamente en la

⁴⁰ A pesar de la denominación de puente alto, la rasante del puente en la vertical del muelle de Olabeaga es de +21 metros y en el paso sobre el camino de Morgan –vía de ribera de la margen derecha- es de +11 metros, resultando una pendiente de 2%. Los gálibos de navegación no son compatibles con embarcaciones de alto bordo, pero permiten un paso libre sobre PMVE de 14 metros sobre la Ría, mientras que el gálibo sobre el Canal de Deusto es de poca entidad y solamente será surcado por embarcaciones deportivas.

apertura del Canal de Deusto sino en la creación de grandes espacios libres y zonas verdes

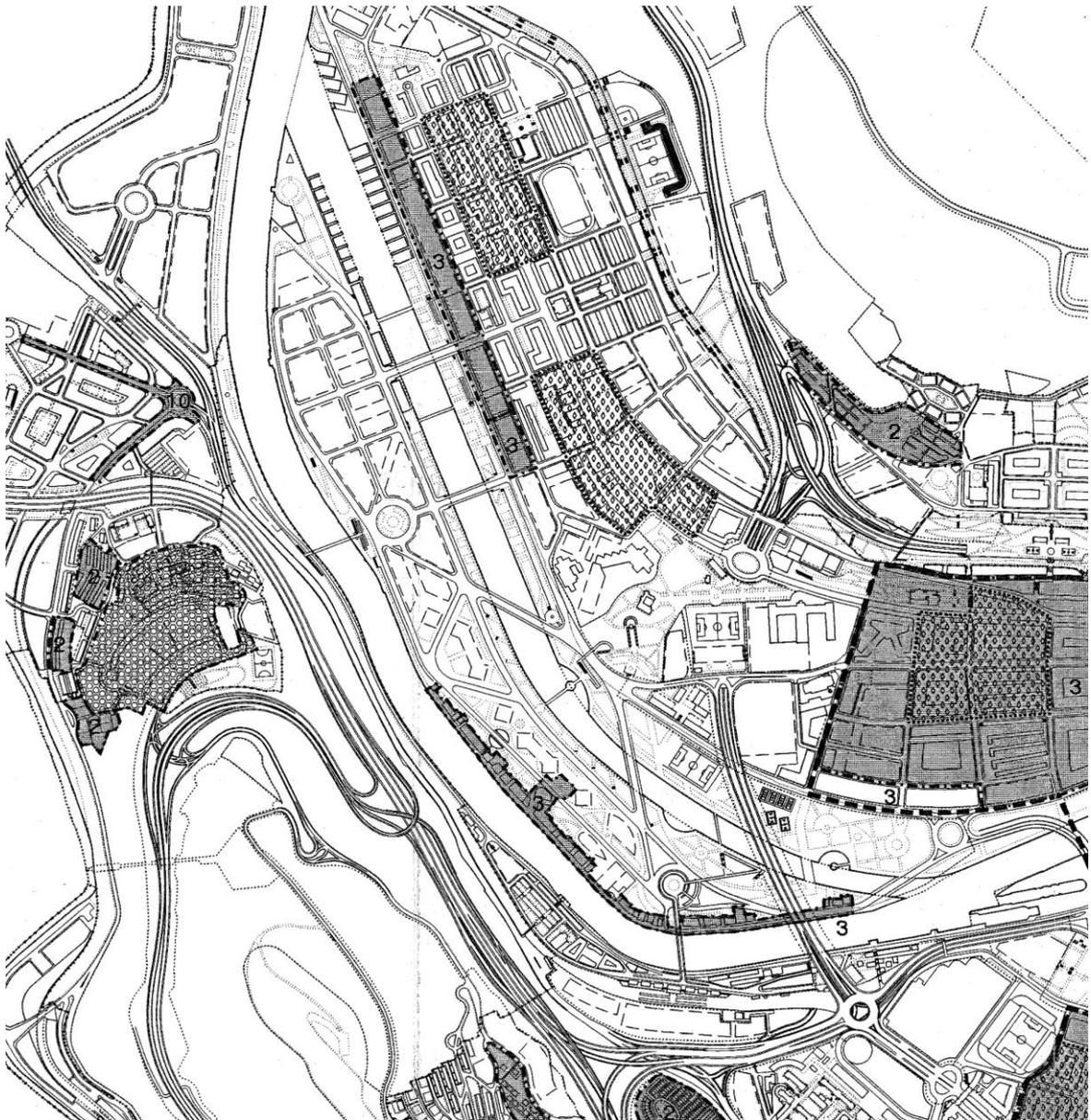
Para evitar desastres naturales del calibre del acontecido en agosto de 1983 con las inundaciones en Bizkaia, la apertura del Canal, desde la mirada del Plan General parecía más bien un hecho consumado. De esta forma, la península se convertía en isla manteniendo por un lado su brazo derecho aguas abajo, donde se mantenía la memoria histórica de la Ría y con la previsión de la conservación del antiguo núcleo residencial de Ribera de Zorrotzaurre y Olabeaga. Por otro lado, el nuevo brazo de la Ría, generaba un nuevo núcleo residencial (más bien usos mixtos) ubicado en la Isla y enfrenteado a la trama residencial de San Ignacio.

La propuesta de urbanización de la isla de Zorrotzaurre, tenía como objetivo final la recuperación del Canal como espacio urbano para conseguir así la reunificación de Zorrotzaurre con San Ignacio y Deusto y lograba así que la Vega de Deusto volviera a participar de la concepción indisoluble al curso del agua. La recuperación de los bordes de la Ría y su incorporación de la trama urbana de Deusto hasta la misma lámina de agua que quedaba perfectamente saneada tras un largo proceso de saneamiento integral de la Ría, favorecía el entendimiento de los elementos estructurantes del tejido urbano para satisfacer las necesidades de esparcimiento y recreo de las nuevas zonas a ordenar. Es decir, al recuperar la Ría para la ciudad, ésta no solamente actuaba como eje vertebrador de la estructura espacial diseñada sino que además actuaba como espacio soldador entre zonas y sobre todo como zona de ocio y desahogo.



Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao (Texto Refundido 1995). Plano de Ordenación 3, 7 y 8

Como resultado de todo ello, la propuesta de ordenación realizada desde el Plan General contemplaba una zonificación en tres áreas completamente diferenciadas: Una zona Sur apuntando hacia los terrenos del Astillero Euskalduna, una segunda zona Central y una tercera zona Norte frente a San Ignacio y Zorroza. Por otro lado existían grandes diferencias en la ordenación frente al cauce original frente a Olabeaga y por otro lado, el waterfront de Deusto en el Canal. Es decir, la nueva Isla propuesta suponía una extensión suficiente como para la diversificación de usos y de tramas urbanas que se adecuaban a las referencias territoriales cercanas existentes.



Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao (Texto Refundido 1995). Plano de Restricción de usos

La zonificación planteaba un aspecto edificatorio que en la zona Norte, frente a San Ignacio, adoptaba la forma de pequeño ensanche reproduciendo así modelos existentes enfrentados en la Margen Derecha, quedando como una ampliación del trazado de San Ignacio, conservando los elementos referenciales de su trama urbana y unido a él mediante varios puentes y pasarelas peatonales.

La zona Central estaba predominantemente ocupada por zonas verdes, de expansión y de esparcimiento en la orilla del Canal de Deusto mientras que en el waterfront del canal original de la Ría, frente a Olabeaga, mantenía el núcleo original edificatorio de usos industriales pero sobre todo, se conservaba el uso residencial que se fosilizaba a modo de reminiscencia histórica de un pasado ribereño y portuario a no olvidar.

La zona Sur se identificaba principalmente por la gran cantidad de zonas verdes y de expansión para el ciudadano, junto con una zona terciaria diseminada entre la mancha verde y en consonancia con el nuevo espíritu y realidad urbana del Bilbao del Plan General donde la ciudad se incorporaba al mismo curso de la Ría.

La recuperación de los bordes de la Ría y la incorporación de ésta a la Villa tomaban significativa importancia en el área de Zorrotzaurre donde se evidenciaba la mancha verde longitudinal a ambos lados de la Ría pero sobre todo, del nuevo Canal de Deusto que con especial relevancia se sumaba a la Ría como el primer recurso para la satisfacción de las necesidades de esparcimiento y recreo de los bilbaínos.

Área de Ordenación Remitida (AOR)

Existía en el Plan General unas áreas denominadas Áreas de Ordenación Remitida (AOR) dentro del suelo urbano, donde el Plan trasladaba la ordenación pormenorizada a un Plan Especial de Reforma Interior o de Rehabilitación, pero señalando los usos, intensidades y tipologías edificatorias vinculantes en cada actuación (altura máxima, ocupación sobre y bajo rasante, usos, aprovechamiento, estructura de vías de comunicación, espacios libres...).

Por otro lado, el Plan Especial era un instrumento para el desarrollo de ordenaciones sectoriales o parciales del territorio, es decir, con incidencia limitada a los aspectos urbanísticos comprendidos en sus objetivos.

El Plan era el que definía el sistema de actuación por medio del cual se iban a desarrollar las unidades de ejecución del suelo urbano, mediante las Fichas de las Áreas de Reparto.⁴¹

⁴¹ Artículo 3.6.6.- Áreas de Ordenación Remitida. (AOR) PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE BILBAO Aprobación Texto Refundido 27.12.94, B.O.B. nº 124 de fecha 29.06.95. Actualizado diciembre 2001.



Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao (Texto Refundido 1995). Plano de Infraestructuras de Zorrotzaurre

Una de estas Áreas de Ordenación Remitida era la denominada como Zorrotzaurre, donde el Plan establecía que se debía realizar un Plan Especial para ordenar pormenorizadamente y definir así urbanísticamente el área a desarrollar. El sistema de actuación de este Área era el sistema de compensación, donde la gestión y ejecución de la unidad de ejecución era por parte de los propietarios del suelo con solidaridad de beneficios y cargas, aportando los terrenos de cesión obligatoria y realizando a su costa la urbanización según lo marcaba el Plan.

Por otro lado, el Plan establecía una propuesta de urbanización que era la que anteriormente se había analizado que no tenían más que carácter esquemático sin tener ningún tipo de carácter vinculante, según lo definía el Plan en su Art.9.1.2. De esta forma las pautas marcadas desde la Oficina del Plan para la urbanización de la Isla no dejaban de ser sino un esquema que no determinaba en ningún caso la ordenación de Zorrotzaurre, tal y como ocurrió y cuyos derroteros fueron a parar

bastante lejos de la propuesta realizada por el Plan en 1995. A pesar de ello y tal y como lo establecía el Plan, las pautas de esquema estructurante de vías de comunicación y espacios libres sobre todo, marcaban las pautas desde un punto de vista sectorial de actuaciones con vinculaciones comarcales como la apertura del Canal de Deusto.

De cualquier manera, el Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao. Aprobación Texto Refundido 27.12.94, B.O.B. nº 124 de fecha 29.06.95. Actualizado diciembre 2001, hablaba del Área de Ordenación Remitida de Zorrotzaurre y delimitaba con ello las actuaciones en el Área. ⁴²

También en el Plan General se definía el Área de Reparto y aprovechamiento tipo del Planeamiento de desarrollo. La gran parte de la Isla de Zorrotzaurre se localizaba dentro del Área de Reparto 136, excepto las edificaciones residenciales lineales a lo largo de la Ribera. ⁴³

El Plan General de esta forma definió la estructura general que deseaba para el desarrollo de Zorrotzaurre y abrió definitivamente las puertas a una intervención urbanística que había quedado pendiente desde los años 20. A las puertas del Siglo XXI, por fin, Zorrotzaurre iba a ser desarrollada desde unos criterios globales de unidad municipal y sobre todo comarcal. El Plan General preparó sin duda el camino a la redacción de un Plan Especial que estuvo sustentado principalmente en ideas internacionales resultantes del Master Plan de Zaha Hadid.

A pesar de ello, hubo varias propuestas que supusieron alternativas posibles que nunca se llevaron a cabo y que no dejan de estar en el imaginario de propuestas que desde principios de Siglo XX se proyectaron para la zona. A estas propuestas y concursos de ideas es necesario dedicarles especial mención, en capítulos posteriores, ya que gracias a ellas se había forjado un poso urbanístico generador de una realidad explícita de un Plan Especial basado en el Master Plan de Hadid.



La Ribera

⁴² Capítulo Segundo. Sección Primera . Sección Segunda del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao. Aprobación Texto Refundido 27.12.94, B.O.B. nº 124 de fecha 29.06.95. Actualizado Diciembre 2001

⁴³ TITULO X.- ÁREAS DE REPARTO Y APROVECHAMIENTO TIPO DEL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO ANEXO.- Fichas de las Áreas de reparto suelo urbano (Distrito 1) PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE BILBAO Aprobación Texto Refundido 27.12.94, B.O.B. nº 124 de fecha 29.06.95. Actualizado Diciembre 2001. Pág.- 412-

ANEXO 7.1 .Pinceladas al Planeamiento Territorial

Las pinceladas al planeamiento territorial se refieren a una descripción generalizada de la nueva situación legislativa en cuanto a la Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma del País vasco tras la instauración de la democracia en España. No es sujeto de este documento el estudio general de la disciplina de la Ordenación Territorial, tema muy sugerente e interesante dentro del urbanismo sino como ha influido esta materia en la nueva configuración de la zona a estudiar de Zorrotzaurre.

La aplicación de las Directrices de ordenación Territorial (D.O.T.) y la aprobación del Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano (P.T.P.B.M) fueron documentos clave para la transformación de un territorio situado en un enclave privilegiado desde el punto de vista comarcal y para su reafirmación como nexo de unión de la Metròpoli con su Área de Influencia a lo largo de su aorta principal que es la Ría, tal y como lo describió Pío Baroja en 1950, a requerimiento del escritor y publicista bilbaíno Ángel María Ortiz Alfau, en donde se sostenía aquella idea primera sobre la ciudad: *“Bilbao es el pueblo más dinámico de España. Vive en su ría como un cosaco sobre su caballo. Las ciudades del Mediterráneo tienen los puertos lejos del centro de la urbe. Contemplan el mar a distancia. Bilbao no. Bilbao mira su ría como si fuera su arteria aorta”*



Zorrotzaurre en 1995

Las D.O.T.

Tal y como lo denomina en su Tesis Doctoral Pello Urkidi Elorrieta, *“El proceso de elaboración y tramitación de las DOT hasta su aprobación definitiva también podría hablarse del “largo camino hacia las DOT””*⁴⁴.

El documento de Directrices de Ordenación del Territorio pasó por diferentes fases desde el Diagnóstico Territorial de la CAPV de 1990 hasta su aprobación definitiva en

⁴⁴ Urkidi Elorrieta, Pello. Análisis del tratamiento del medio físico en el planeamiento territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco (1940-2006). Tesis Doctoral Dtor.: Eugenio Ruiz Urrestarazu. Año 2007.

1997.⁴⁵ Este largo recorrido fue debido en mayor o menor medida a la profunda divergencia de entender la planificación territorial entre los socios de Gobierno (PNV y PSOE) en el nuevo marco democrático después de la aprobación del Estatuto de Autonomía de 1979. Por otro lado, cualquier intento de normativizar más allá de la planificación ingería directamente con las competencias propias de las Diputaciones con la aprobación de la Ley de Territorios Históricos y con la autonomía municipal de los Ayuntamientos. Otro problema añadido fue, no solamente la ingerencia de competencias verticales entre organismos territoriales sino que también las competencias horizontales y la transversalidad de la Ordenación Territorial dilataron su aprobación final ya que la Ordenación Territorial se articulaba transversalmente con otro tipo de políticas sectoriales. Con todo, la mayor discusión sobre las DOT estuvo centrada en la “*Matriz del Medio Físico*”. Según Erquicia en su Tesis Doctoral lo denominó como la “*sacralización del Medio Físico*”⁴⁶ ya que proponía Categorías de Ordenación para el suelo no urbanizable y sobre las que se regulaban las actividades a ejercer.

Las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) redactadas en desarrollo de la Ley de Ordenación del Territorio 4/1990 del País Vasco y cuyo ámbito de aplicación abarcaba a toda la CAPV, constituyeron el marco de referencia para la formulación de los Planes Territoriales Parciales (P.T.P.) y Planes Territoriales Sectoriales (P.T.S.), así como de los Planes de Ordenación Urbana previstos en la legislación urbanística. Las Directrices delimitaban y definían las diferentes Áreas Funcionales en las que se dividía la CAPV con el objeto de buscar una escala intermedia con un tamaño físico y funcional adecuado para el análisis de problemas y para la implantación de programas de ordenación territorial. Entre las quince Áreas Funcionales delimitadas se encontraba el Área Funcional de Bilbao Metropolitano cuya cabecera era el municipio de Bilbao.



Zorrotzaurre en 1997

⁴⁵ El documento de Directrices de Ordenación del Territorio ha pasado por diferentes fases:

1.- Documento de Avance de las DOT (18 de diciembre de 1992); 2.- Documento de Aprobación Inicial (21 de enero de 1994); 3.- Documento de Aprobación Provisional (de 29 de julio de 1994 y de 21 de noviembre de 1996); 4.- Documento de Aprobación Definitiva (aprobado el 31 de enero de 1997).

⁴⁶ *Ibidem* (Erquicia Olaciregui, J. M. (2003). *Del Planeamiento Urbanístico a la Ordenación del Territorio. La necesidad de un cambio de escala*. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. P-352)

La función principal de las D.O.T. era la de formular el conjunto de criterios y normas para orientar y regular los procesos de asentamiento de las distintas actividades económicas y sociales dentro del marco de la CAPV. Por otro lado, las D.O.T. constituían las normas válidas para construir un marco de referencia territorial que formulara las políticas sectoriales y la actividad urbanística de las Diputaciones Forales y de las entidades municipales. Por medio de las Directrices, se establecían marcos de cooperación para una colaboración conjunta en materia de acciones territoriales con el Estado y con otras Autonomías.

El modelo territorial de las Directrices de Ordenación Territorial, se definía mediante la descripción de cinco puntos⁴⁷:

- El Medio Físico y lo que éste suponía para el territorio de la CAPV y las oportunidades que él ofrecía y las particularidades geográficas y demográficas que poseía. El tratamiento del Medio Físico en las D.O.T. significaba, en gran medida, la pauta territorial que marcaban los nuevos tiempos, urbanísticamente hablando, y desde un punto de vista de la estructura económica y en el sistema de asentamientos. La importancia del medio ambiente junto con una nueva definición de objetivos concretos para el medio físico era lo que marcaba los criterios de las D.O.T. debido a la degradación del mismo. De este modo, la función de las D.O.T. era la de conservar los valores ecológicos, culturales, paisajísticos.... Para ello se establecía una clasificación del suelo: Suelo no urbanizable y área de riesgo.



Alta degradación del medio físico

⁴⁷ *Ibidem* (Erquicia Olaciregui, J. M. (2003). *Del Planeamiento Urbanístico a la Ordenación del Territorio. La necesidad de un cambio de escala*. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. P-249-257)

- Sistema de ciudades y áreas rurales de Euskadi. El reto de las D.O.T. consistía en lograr un equilibrio entre ambas proporcionando a cada una de ellas el suficiente desarrollo para fomentar oportunidades de todo tipo. El objetivo final era estructurar y clasificar el territorio según una jerarquía urbana en tres niveles: Capital regional (Bilbao), Capitales subregionales (San Sebastián y Vitoria), Cabeceras de Áreas Funcionales. Por otro lado, existía una inquietud sobre la recualificación urbana, por ejemplo, las rehabilitaciones urbanas de los centros históricos. Todo ello generaba un sistema relacional gracias a las infraestructuras de transporte y las comunicaciones.

Se concebía la relación entre capitales como un Sistema Polinuclear donde existían 3 zonas de desarrollo: Bilbao Metropolitano, Donostia-San Sebastián, Vitoria-Gasteiz. El objetivo de este Sistema Policéntrico era liderar el territorio desde un punto de vista económico, cultural y urbano; integrándose este sistema de ciudades en un sistema europeo gracias a conseguir un equilibrio interno entre los tres focos.

Dentro de la Política de Desarrollo Rural Integral el objetivo principal era mejorar la calidad de vida, potenciar su valor natural y establecer medidas de protección. Mediante estas políticas se generaban oportunidades para paliar los problemas en espacios rurales referentes a la carencia de empleo y renta, problemas de despoblamiento y la falta de servicios.

- Infraestructuras Territoriales. La apuesta de futuro fue crear una red de infraestructuras de transporte para unir e interconectar las tres capitales vascas y una red de ciudades de tamaño medio creando una estructura territorial interna de todas las Áreas y favorecer un equilibrio funcional. El sistema de transporte se concebía para optimizar la conexión territorial pero no solamente desde un punto de vista de interconexión interna del territorio sino que se iba mucho más allá y se preveía una integración internacional del sistema de ciudades vascas en Europa. Es decir, interconectar las tres capitales del Sistema Polinuclear Vasco a una red europea de transporte. Por otro lado, y desde el punto de vista del transporte interno, existían dos actuaciones para la mejora de las infraestructuras de transporte: Mejorar la interrelación entre ciudades medias y crear una estructuración interna de Áreas Funcionales mediante el Metro Bilbao, sistema de Aeropuertos...
- Coordinación de Políticas sectoriales. Las D.O.T. establecían los criterios en cuanto a políticas sectoriales, es decir, en lo referente a infraestructuras de transporte, comunicaciones, energía, agua, residuos...
- Coordinación del planeamiento territorial. Los criterios para desarrollar los P.T.P. en los municipios estaban marcados también por las pautas establecidas desde las Directrices autonómicas en cuanto al sistema de asentamientos y modelo territorial, iniciativas territoriales para el bienestar y la renovación y la compatibilización de planeamientos municipales.



Vista del Gran Bilbao

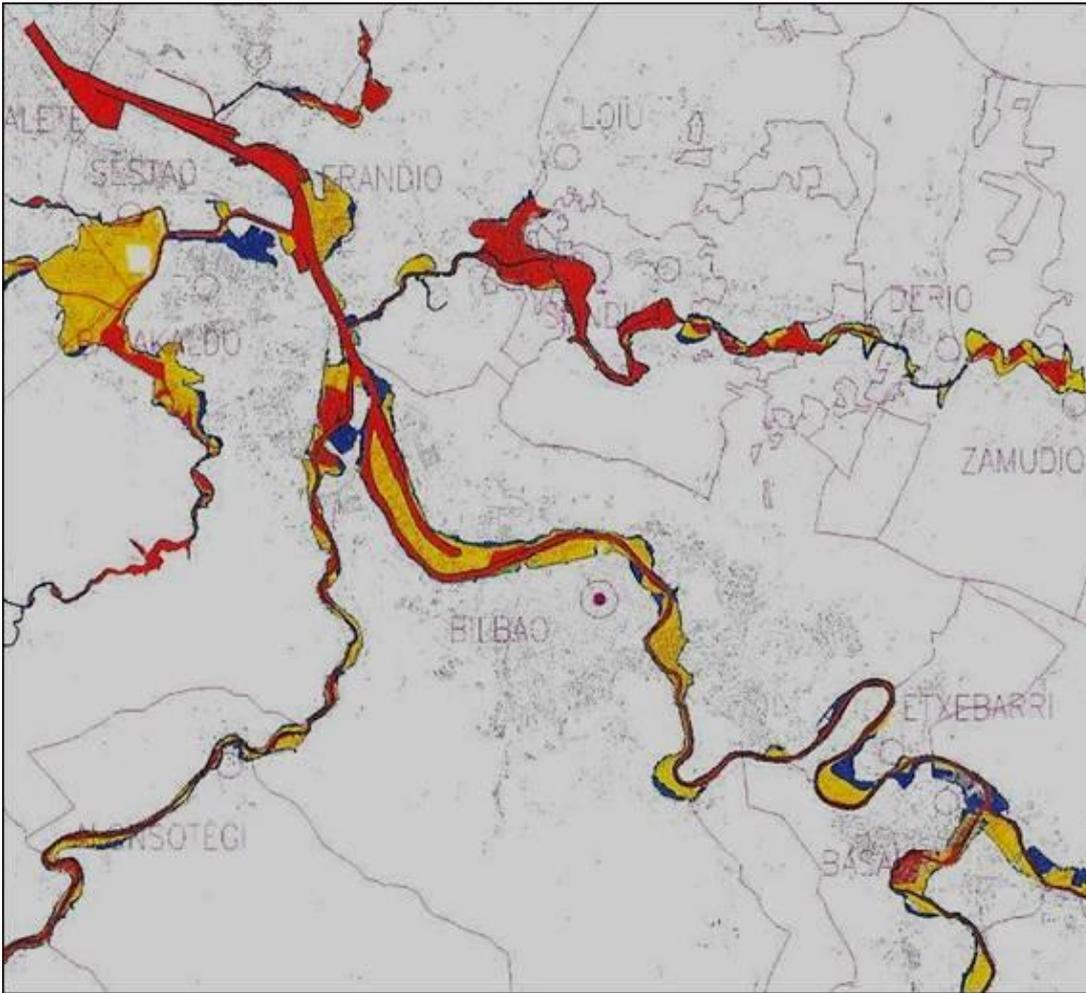
Desde el año 2006 se estaba llevando a cabo una labor de revisión de las DOT según una serie de documentos de análisis y diagnóstico previo y según la evolución del territorio y la adecuación de sus determinaciones a las nuevas necesidades de la CAPV.⁴⁸

El documento de las D.O.T. de esta forma se convertía en un instrumento vivo de desarrollo de la Ordenación Territorial de Euskadi según las necesidades coyunturales de cada Área Funcional, gracias a la flexibilidad de saber mirar hacia atrás analizando errores para subsanarlos y aprendiendo de los aciertos.

Los P.T.S.s

Los Planes Territoriales Sectoriales fueron 14 diferentes referidos a las diferentes políticas sectoriales del País Vasco, Energía, Red ferroviaria, zonas húmedas, protección del litoral... El primer Plan Sectorial promovido por el Gobierno Vasco fue el de suelo para Actividades Económicas que supuso nuevos criterios territoriales para facilitar la labor de fiscalización del Planeamiento Municipal.

⁴⁸ Se ha formulado un documento de reflexión de carácter técnico, pendiente de concertación, llamado Euskal Hiria- Nueva Estrategia Territorial (NET), cuyo principal objetivo consiste en actualizar la visión estratégica de escala regional para su correcta integración en el marco nacional e internacional incidiendo en la innovación como motor de desarrollo (eco-sistemas de innovación). P.G.B.U. Universidad del País Vasco. *Diagnóstico Participado de la Revisión del Plan General de Revisión Urbana de Bilbao*. Junio 2013.



En amarillo las zonas inundables

Este primer Plan analizaba la situación física de la CAPV para paliar la necesidad de superficie aprovechable, las infraestructuras básicas de transporte y comunicación, localización espacial de la población y empleo... Con todo ello, se exponía el carácter global de la problemática del suelo y lo que ello suponía y engloba para proponer finalmente opciones territoriales concretas.

Este primer análisis supuso el planteamiento de un Modelo Territorial para la ordenación del suelo de actividades económicas, adoptando un modelo básico de estructuración territorial y la definición de una serie de políticas específicas del suelo.

Este primer Plan no solamente fue el modelo a seguir por el resto de los PTSs sino que estableció las bases para los criterios a seguir para Ayuntamientos en la redacción de su planeamiento y para las administraciones promotoras de suelo industrial.

A este Plan Sectorial de Actividades Económicas le siguieron la redacción otros planes como el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria, el Plan Territorial Sectorial de Carreteras, el Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Márgenes de los Ríos y Arroyos de la CAPV, el Plan Territorial Sectorial de las Zonas Húmedas, el Plan Territorial Sectorial de Ordenación del Litoral. Con todo ello por el momento solamente se ha aprobado 6 PTSs

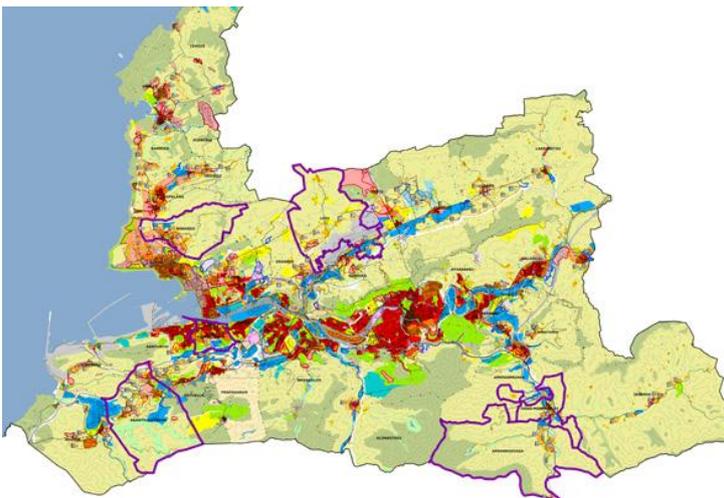


Inundabilidad en Zorrotzaurre

Los P.T.P.s

Como ya se ha dicho anteriormente, el Territorio de la CAPV se dividía en 15 Áreas Funcionales buscando con ello una escala adecuada para aplicar sus estrategias territoriales. Para cada una de estas Áreas se tenía que redactar un Plan Territorial Parcial para ordenar el territorio con núcleos de tamaño medio como red de cabecera de Comarca.

De esta forma, se establecían los Planes Territoriales Parciales con una "Escala Territorial intermedia"⁴⁹. Los Planes Territoriales Parciales surgían para definir con más concreción las determinaciones de la Ordenación Territorial.



Área funcional Bilbao Metropolitano

⁴⁹ Erquicia Olaciregui, Jesús María. 2000. *Instrumentos de Ordenación Territorial de la LOT*. Incluido en *Ordenación del Territorio y Legislación Sectorial en la CAPV : Apuntes genéricos*. Instituto Vasco de Administración Pública. Vitoria-Gasteiz.

En definitiva, eran planes más detallados donde se establecían propuestas concretas para constituir determinaciones sobre los criterios, principios y normas a los que tenía de atenerse la ordenación urbanística. Es decir, se definían los espacios que tenían que ser objeto de remodelación, regeneración o rehabilitación, la cuantificación de suelo que se debía reservar a desarrollos futuros u otro tipo de determinaciones sobre la base de las cuales se perfilaban las estrategias para definir acciones concretas desde una perspectiva sectorial. Pero sobre todo, los Planes Territoriales Parciales eran imprescindibles para acometer la problemática de los territorios límite entre municipios donde la escala municipal no llegaba a analizar las políticas de suelo residencial, la Ordenación del Medio Físico, infraestructuras y equipamientos. Por todo esto, y sin una intencionalidad de resolver la totalidad de la problemática territorial de cada Área Funcional, la estructura de los Planes Territoriales Parciales era la siguiente:⁵⁰

- Objetivos y Modelo Territorial
- Espacios a preservar o recuperar
- Infraestructuras y servicios.
- Equipamientos y Espacios Libres.
- Suelos residenciales.
- Suelos de actividades económicas.
- Criterios, principios y normas generales para la planificación urbanística.



Soporte físico de Bilbao Metropolitano

⁵⁰ *Ibidem* (Erquicia Olaciregui, J. M. (2003). *Del Planeamiento Urbanístico a la Ordenación del Territorio. La necesidad de un cambio de escala*. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco. P-265)

ANEXO.7.2.Sociedades y Entidades Públicas

Las operaciones de regeneración urbanística, al liberar suelos públicos, fueron promovidas por todas las Administraciones Públicas en un ejercicio de colaboración interinstitucional del cual surgieron dos entes administrativos que fueron principalmente: la Sociedad Pública Bilbao Ría 2000 (Gobierno Central, Gobierno Vasco, Diputación Foral de Bizkaia y Ayuntamientos de Bilbao y Barakaldo) y la Entidad Pública Bilbao Metrópoli-30 que fomentó una reflexión estratégica comarcal.

En la década de los 90, se fue configurando un nuevo escenario para el Bilbao Metropolitano, con la globalización, la transformación de las estructuras sociales y económicas, las tecnologías de la información y la comunicación y la emergencia de la sociedad multicultural. La nueva estrategia comarcal pasaba por sustituir la actividad económica industrial tradicional por una actividad de servicios creando centros direccionales de terciario de alto nivel y adaptando la nueva actividad industrial a las nuevas tecnologías. Para ello se debía articular una red comarcal de infraestructuras de transporte, consiguiendo de esta manera una conexión integral de todos los municipios de la Ría, complementando de esta forma el mercado de vivienda comarcal al lugar de trabajo desde un punto de vista metropolitano.



51

Tanto Bilbao Metrópoli 30, como Bilbao Ría 2000, desempeñaron un papel de instrumentos más o menos útiles para dar forma a determinadas propuestas. Estas propuestas, no solamente habían sabido dar respuesta a las "áreas de oportunidad" sino que habían resultado altamente beneficiosas y ventajosas desde el punto de vista del rédito económico pero sobre todo desde un punto de vista urbanístico, como la regeneración urbana de la Comarca del bajo Nervión. Algún autor como Elías Mas denominó como oportunistas las acciones derivadas de las actuaciones en estas áreas de oportunidad⁵², aunque desde un punto de vista totalmente objetivo, cabe decir que a pesar de este tipo de consideraciones, la estrategia basada en sociedades y entidades públicas dio un resultado aceptable desde el punto de vista del ciudadano de a pie.

⁵¹ <https://es-es.facebook.com/BilbaoMetropoli30/likes>

⁵² Mas Serra, Elías. *Actitudes respecto de la ordenación territorial en Bilbao, Bizkaia y el País Vasco*. En Boletín de la A.G.E. N.º 50 - 2009, págs. 459-464.

Bilbao Metr poli-30

Tal y como se describe en la página web de la asociación, "La Asociación "Bilbao Metr poli-30" se ha constituido para realizar proyectos de planificación, estudio y promoción, dirigidos hacia la recuperación y revitalización del Bilbao Metropolitano, definido como una realidad social y económica sin unos límites geográficos precisos y cuya existencia se ha proyectado por todo su entorno regional e internacional. La Asociación para la Revitalización del Bilbao Metropolitano es una asociación de promoción e investigación, con plena responsabilidad jurídica y patrimonial, constituida el 9 de Mayo de 1991, habiendo sido inscrita en el Registro de Asociaciones del Gobierno Vasco el 18 de Diciembre de 1991 con el número AS/B/03012/1991".⁵³

La Asociación que tuvo el reconocimiento de "Entidad de Utilidad Pública" el 9 de junio de 1992 por el Gobierno Vasco, tiene cuatro objetivos básicos:

- 1.- Impulsar la realización del Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano.
- 2.- La Asociación es la responsable de todas las acciones derivadas del Plan para fomentar la imagen interna y externa del Bilbao Metropolitano
- 3.- La Asociación es la encargada de realizar estudios e investigación relacionados con Bilbao Metropolitano
- 4.- La Asociación es la encargada de promover la cooperación entre el sector público y el sector privado para la promoción del Bilbao Metropolitano.

Desde su nacimiento, Bilbao Metr poli 30 surgió, fundamentalmente, vinculada a la gestión del Plan Estratégico, tanto en lo que se refería al control de su redacción y a la materialización de sus conclusiones a través de un seguimiento posterior, como a las labores de difusión y promoción de las posibilidades virtuales y reales del  rea Metropolitana. Quedaba claro que se excluía de las funciones de la Asociación, cualquier vocación o capacidad normativa.



⁵³ http://www.bm30.es/homeage5_es.html

Esquema metodológico para la formalización del Plan Estratégico de Revitalización del Bilbao Metropolitano. Fuente: Bilbao Metròpoli 30

En 1991, 19 instituciones públicas y empresas privadas firmaron el acta de constitución de la Asociación para la Revitalización del Bilbao Metropolitano. El 9 de mayo de 2011, Bilbao Metròpoli-30 celebró su Asamblea General con motivo del XX aniversario y en ese momento, la Asociación agrupaba más de 130 socios públicos y privados de manera que quedaba más que patente el interés colectivo y de la sociedad civil en la construcción de los objetivos de la Metròpoli de Bilbao de cara a su futuro.

Plan de Revitalización

En 1989 y a instancias del Gobierno Vasco y de la Diputación Foral de Bizkaia, se inició el Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano⁵⁴. El Plan supuso un reto para configurar el futuro del Bilbao Metropolitano identificando la revitalización del Área Metropolitana según 8 temas críticos sobre los cuales se debía trabajar:

- 1.- Inversión en recursos humanos
- 2.-Metròpoli de servicios avanzados en una moderna región industrial
- 3.-Movilidad y accesibilidad
- 4.-Regeneración medioambiental
- 5.-Regeneración urbana
- 6.-Centralidad cultural
- 7.-Gestión coordinada de las administraciones públicas y el sector privado
- 8.-Articulación de la acción social

Al respecto del papel comarcal de Bilbao Metròpoli 30, hay que señalar que por un lado la mayoría de las acciones sobre la Ordenación Territorial que se estaban dando en el Área Metropolitana habían comenzado con anterioridad incluso del inicio de la propuesta del Plan Estratégico: Proyecto del Superpuerto y dotaciones correspondientes (desde 1978), Plan Director de Saneamiento (1979), Proyecto del Metro de Bilbao (1984), diseño de la Estación Intermodal de Abando (1984), Museo Guggenheim (1990), Nueva Terminal del Aeropuerto de Bilbao (1991), Palacio Euskalduna (se falla el concurso de proyectos en 1992). Incluso el Plan Estratégico había empezado a concebir en 1989 y Bilbao Metròpoli 30 se creó en 1991. Con todo ello, se podía decir que la Entidad Pública supo aglutinar no solamente las intenciones y deseos de la tan ansiada revitalización metropolitana sino que además supuso una excelente plataforma para el estudio y promoción de proyectos de recuperación y revitalización del Bilbao Metropolitano.

Tal y como Elías Mas dice en uno de sus numerosos textos sobre la Entidad Pública: *"Bilbao Metròpoli 30 recogió, pues, un testigo con bastantes limitaciones, sobre todo en los aspectos concernientes a la ideología y realización de las actuaciones previstas.*

⁵⁴ Mas Serra, Elías. *¿Plan Estratégico o estrategia para un discurso?: el caso de Bilbao. En Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales Universidad de Barcelona. Vol. XIV, núm. 328, 1 de julio de 2010.*

En líneas generales podría decirse que se convirtió en un auditor de los procesos iniciados y en un propagador de la marca «Bilbao» a través de aquellas iniciativas que le proporcionaron las actuaciones de las distintas instituciones.”⁵⁵

Bilbao Metrópoli 30 tomó como suyo todo el proceso regenerador urbano que se estaba dando desde hacía años en la Comarca para establecer un criterio claro de actuación al respecto y para aglutinar todo tipo de intereses tanto públicos como privados con el único fin: Conducir a la Metrópoli hacia una reflexión estratégica y proyectarla hacia una Sociedad del Conocimiento, convirtiéndose en un entorno capaz de atraer ideas y proyectos de la mano de su principal activo, los profesionales.⁵⁶

Bilbao Ría 2000



Regeneración de Abandoibarra

⁵⁵ Mas Serra, Elías. *Actitudes respecto de la ordenación territorial en Bilbao, Bizkaia y el País Vasco*. En Boletín de la A.G.E. N.º 50 - 2009, págs. 459-464.

⁵⁶ En 1992 se diseñó el “Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano”. El 25 de noviembre de 1999 se presentó el proyecto “Bilbao 2010. Reflexión Estratégica”. El 4 de abril de 2001 se presentó el plan estratégico “Bilbao 2010. la Estrategia”. El 9 de mayo de 2011, la Asociación basó en los profesionales la Reflexión Estratégica Bilbao Metropolitano 2030 en el XX Aniversario de su constitución “Bilbao Metropolitano 2030: Es tiempo de profesionales”

Hasta finales de los años 70, la gestión de los suelos del Área Metropolitana de Bilbao se había llevado a cabo en mayor medida por la iniciativa privada, tutelada por la Corporación Administrativa del Gran Bilbao, y de manera puntual por la iniciativa pública, pero en menor medida. Como resultado de todo ello y debido a la inoperancia de los procedimientos de gestión de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana; Texto Refundido aprobado por RD. 1346/1976, de 9 de abril; la ciudad crecía de manera caótica y sin un criterio sobre la ocupación de los espacios calificados por el planeamiento.

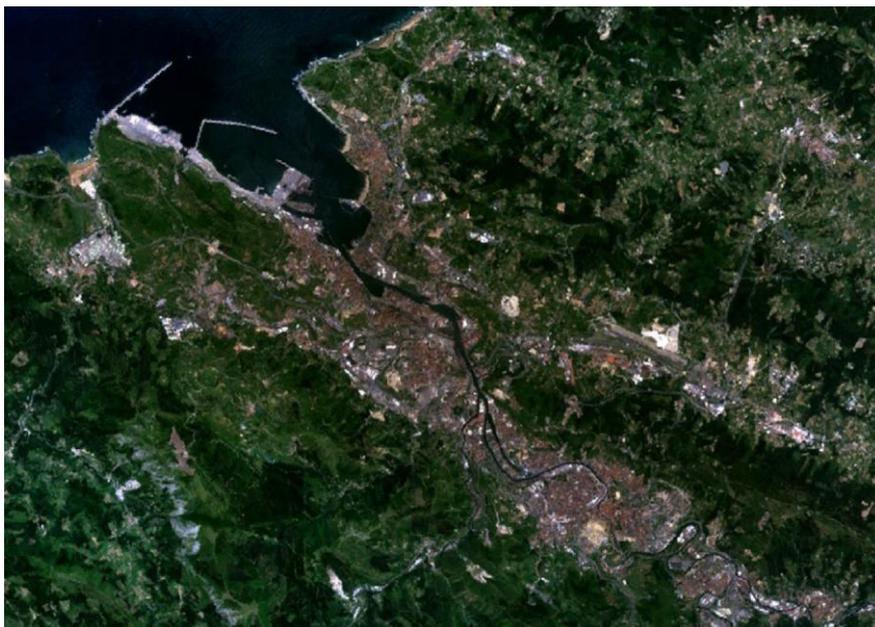
La definición de las D.O.T. y la redacción del P.T.P.B.M. aceleraron la necesidad de una actuación rápida y pragmática para el reconocimiento de unos espacios de oportunidad adecuados para resolver las precarias situaciones dotacionales de Bilbao y su Área Metropolitana. El Ayuntamiento de Bilbao se hallaba en el proceso de redacción de su nuevo Plan General, que acabó siendo aprobado, definitivamente, en el año 1994. En este proyecto urbanístico global para la Villa aparecieron diversas propuestas sobre zonas y terrenos del centro de la ciudad que debían ser desarrolladas de forma ambiciosa para conseguir transformar el Bilbao de aquel momento. Por otro lado, había la necesidad de gestionar las ayudas provenientes de la Unión Europea para conseguir financiación de los fondos estructurales.



Regeneración urbana de Zorrotzaurre

Pablo Otaola, como Director General de Bilbao Ría 200 entre 1993 y 2000 definió la sociedad pública de la siguiente manera, *“Bilbao Ría 2000 es un proyecto pionero en el Estado español que surge de la voluntad de todas las Administraciones para llevar a cabo, conjuntamente, operaciones de gran envergadura que sirvan para impulsar la regeneración económica y urbanística del Área Metropolitana de Bilbao La sociedad tiene dos funciones principales: definir la propuesta global de actuación concertada dentro del Área Metropolitana de Bilbao y llevar a cabo las operaciones estratégicas concretas que se definan”*⁵⁷

⁵⁷ Otaola, Pablo, “Bilbao-Ría 2000, un proyecto pionero”, del Texto monográfico “Arquitecturas para Bilbao”, Ayuntamiento de Bilbao, Pág. 6, Bilbao, 1993. En Mas Serra, Elías. Tesis Doctoral. La Regeneración Urbana de Bilbao y su Área Metropolitana: Crítica al proceso urbanístico y al modelo de ciudad resultante. Bilbao. Febrero 2011. Pág. 248.



Conurbación Metropolitana de Bilbao y su Ría

Por otro lado, desde la misma sociedad describían la actividad de la misma de esta manera: *“BILBAO Ría 2000 es una sociedad anónima de capital público que se creó el 19 de noviembre de 1992. Está constituida a partes iguales por la Administración central del Estado a través del Ministerio de Fomento y empresas dependientes del mismo (SEPES – Entidad Pública Empresarial de Suelo –, Autoridad Portuaria de Bilbao, RENFE y FEVE), así como por las administraciones vascas (Gobierno Vasco, Diputación Foral de Bizkaia, y los ayuntamientos de Bilbao y Barakaldo). Su misión es recuperar zonas degradadas o áreas industriales en declive del Bilbao metropolitano. Para lograrlo, coordina y ejecuta proyectos que integran urbanismo, transporte y medio ambiente. Actualmente, sus áreas de actuación son Abandoibarra, Ametzola, Variante Sur, Barakaldo y Bilbao La Vieja. BILBAO Ría 2000 nació con una aportación de capital de 1,8 millones de euros. A partir de ahí, la entidad ha demostrado capacidad para lograr su equilibrio financiero sin necesidad de recurrir a los presupuestos públicos, con una inversión total prevista en los distintos proyectos de hasta 557 millones de euros. Esto es posible gracias a que los accionistas ceden los terrenos que poseen en zonas centrales de Bilbao y Barakaldo, al tiempo que los Ayuntamientos modifican los usos previstos para dichos suelos. BILBAO Ría 2000 invierte en su urbanización y vende las parcelas a promotores privados, con lo que se obtiene un excedente que se reinvierte en actuaciones importantes para la ciudad, como es el caso de Variante Sur, Bilbao La Vieja, Barakaldo y pronto el correspondiente a Basurto-Olabeaga. Además, BILBAO Ría 2000 cuenta con subvenciones de la Unión Europea”*⁵⁸

Es decir, tanto el Ayuntamiento de Bilbao, como la Diputación Foral de Bizkaia, como el Gobierno Vasco y el Gobierno Central, así como diferentes organismos tales como la Autoridad Portuaria o empresas vinculadas a la Administración Pública como RENFE, FEVE, SEPES e INI, se unieron con el fin de crear la sociedad instrumental denominada

⁵⁸ *Qué es, qué hace y cómo se financia?. En Revista Bilbao Ría 2000. Mayo- octubre 2003. Nº 7 . Pág. 34*

Bilbao Ría 2000. El método de financiación se basaba en la recalificación de antiguos terrenos industriales en desuso cediendo sus propietarios (todos ellos instituciones o empresas públicas que eran a su vez componentes del Consejo de Administración de Bilbao Ría 2000) para su posterior venta y de esta forma, con las plusvalías poder invertir en las obras públicas aprobadas. Con todo ello, se había conseguido establecer un equilibrio financiero sin recurrir a los presupuestos públicos.⁵⁹

Bilbao Ría 2000 fue inicialmente concebida para llevar a cabo la recuperación urbanística de Abandoibarra y las modificaciones de la línea de cercanías de RENFE. Debido al éxito obtenido en su primera actuación con la ejecución de Abandoibarra con una superficie de 35 hectáreas unidas a dos iconos de la arquitectura como el Museo Guggenheim y al Palacio Euskalduna, animó a sus socios a continuar con la labor urbanística en Bilbao e incluso a extenderla a Barakaldo. Las principales actuaciones de Bilbao Ría 2000 se concretaron, fundamentalmente en: Abandoibarra, Ametzola, infraestructuras ferroviarias, Bilbao La vieja, Programa Urban-Barakaldo y Galindo-Barakaldo.

A pesar del exitoso proceso de regeneración urbanística de Bilbao y su Área Metropolitana gracias a la intervención de numerosas actuaciones urbanísticas que encajaron una a una para formar una unidad armoniosa de conjunto comarcal de reconocimiento internacional, la crisis económica vivida desde 2008 hizo mella en la actividad de la sociedad pública Bilbao Ría 2000, con ello, la ejecución de obras disminuyó considerablemente.



Bilbao y su Ría. Regeneración urbana

⁵⁹ la inversión total prevista, a fecha de finales del año 2002, para el conjunto de los proyectos de Bilbao Ría 2000, era de casi 600 millones de euros.

CONCLUSIONES

CAPÍTULO 7

7. - Conclusión.

Reestructuración urbana de final de siglo XX

Los numerosos cambios dentro del nuevo esquema político democrático también trajeron nuevos aires renovadores en cuanto a la estructuración territorial y urbanística de la recién creada CAPV, en la década de los ochenta. Pero las nuevas formulaciones urbanísticas y territoriales iban más allá de una mera reestructuración administrativa sino que se pretendía crear ciudad o más bien, crear una nueva región vasca interconectada en todos los sentidos. Pero el camino era arduo y pasaba por una profunda transformación urbanística pero sobre todo pasaba por una concepción nueva de la Ordenación Territorial a escala regional y comarcal, gracias a las nuevas competencias en materia de Ordenación Territorial y Urbanismo que se transfirieron al Gobierno Vasco dentro del marco constitucional y autonómico.

Por otro lado, la participación ciudadana fue el elemento clave de aportación a una nueva estrategia urbanística de redacción del planeamiento ya que favorecía un nuevo concepto de formulación urbanística participativa donde el ciudadano opinaba y se sentía próximo a la concepción de la ciudad que era por y para todos los vecinos. En este sentido, una Administración clave para la integración ciudadana en el urbanismo a menor escala fue la Administración Local por medio de los Ayuntamientos. Éstos acercaron el urbanismo al ciudadano habiéndole partícipe de la redacción del mismo en la medida que lo permitía la normativa y la gestión de los planes. Todo ello, permitió crear ciudades consensuadas y a la medida de los ciudadanos donde la opinión de los mismos contaba y se hacía realidad mediante periodos de informaciones pública y alegaciones que hacían que los planes fueran, de cierta forma, colaborativos entre la Opinión Pública y las Administraciones.

Con todo ello, los pasos a seguir dentro de la formulación del planeamiento territorial, fueron los acertados desde un punto de vista crítico, ya que se comenzó desde una gran escala territorial, marcando las bases claras de unas Directrices de Ordenación Territorial que articulaban los criterios a seguir en los futuros planeamientos de carácter territorial y sectorial. Estas Directrices no solamente establecían las bases de como se debía proceder en un planeamiento a escala territorial sectorial mediante los PTS, sino que también subdividían el territorio para poder abordar los planes urbanísticos a una escala intermedia mediante los PTP de las distintas Áreas Funcionales en que se dividía el Territorio de la CAPV. Todo ello establecía una jerarquía urbanística estructurada mediante la sectorización y la escala que facilitaba, en gran medida, una correcta formulación del planeamiento pormenorizado a escala intermedia.

Una vez establecidas las Directrices o pautas a seguir, desde un punto de vista más bien teórico, había que pasar a la formulación de planes, con lo cual, había que descender de escala territorial por un lado, y por otro lado, había que formular Planes Territoriales desde un punto de vista de la especialización sectorial de cada uno de ellos. De esta forma, la puesta en práctica de los preceptos de Ordenación Territorial se llevó a cabo mediante los PTPs y los PTSs respectivamente. Estas formulaciones de planeamiento territorial tuvieron el gran acierto de ir poco a poco acercando el objetivo hacia el problema de cada Área Funcional desde puntos de vista diferentes

pero a la vez complementarios ya que lo que no definía el PTP en su ordenación o pormenorización lo acababa estableciendo el PTS desde un punto de vista de la globalidad del territorio vasco.

Es decir, había cuestiones que eran completamente imposible aislarlas desde un punto de vista comarcal ya que la estructura física del territorio no lo permitía (ríos, litoral, carreteras y otras infraestructuras del territorio) por ello, los PTSs actuaban de manera global desde el punto de vista de la sectorización, mientras que los PTPs se formulaban con un espíritu de escala intermedia incluso con una intención de pormenorización del planeamiento redactado.

El planeamiento formulado mediante las DOT, PTP y PTS, suponía un éxito desde un punto de vista de estructuración de la Ordenación Territorial y el Urbanismo y gracias a él, podemos afirmar, que las estrategias aplicadas en planes a escala menor fueron una conquista urbana a pesar de las divergencias y los pormenores que surgían al rededor de los mismos y que formaban parte del proceso de configuración urbana y redacción de los mismos.

En este contexto de formulación del planeamiento territorial de finales del Siglo XX, surgió uno de los planes que una estrategia conjunta de Bilbao y su Área Metropolitana y que establecieron las directrices básicas a seguir entorno a la Metròpoli: El Plan Territorial Parcial de Bilbao y su Área Metropolitana. El Plan podía considerarse como el documento que se había buscado y añorado desde que Bastida formulara su Plan Comarcal de Enlaces de Bilbao con los Pueblos Colindantes en 1923.

El PTPBM no solamente abordaba la problemática urbanística de toda la Metròpoli desde un punto de vista global y a escala territorial y comarcal sino que su finura ahondaba más allá de sus intenciones iniciales y acabó siendo la imagen urbana global que buscaba Bilbao para una profunda transformación urbana no solamente desde el punto de vista visual sino también desde un punto de vista sistémico y estructural. La pormenorizada propuesta que desde el PTPBM se hacía respecto a la vialidad y la ordenación urbana, constituía una intervención estratégica para construir la ciudad sin parangón, sobre todo en lo referente a la ordenación urbanística entorno al Eje Metropolitano de la Ría del Nervión y más concretamente al área de Zorrotzaurre.

El PTPBM no solamente analizaba realidades urbanas en cuanto a actividades económicas, equipamientos urbanos, zonas verdes y residenciales sino que su labor consistía en una propuesta efectiva sobre los datos existentes. Con todo ello, el planteamiento pasaba por una concepción global del Eje de la Ría y que podía considerarse como la primera idea conjunta de la ordenación del Área Metropolitana de la Comarca del bajo Nervión, donde la Península de Zorrotzaurre ocupaba uno de los principales focos de atención de la Ordenación comarcal.

El planeamiento a vista de pájaro que suponía el PTPBM aportaba una visión global y un tratamiento homogéneo de la problemática urbanística del Eje del bajo Nervión

independientemente de los planeamientos municipales que enmarcaban su competencia a la estricta jurisdicción de su territorio. El PTPBM supuso el verdadero Plan Comarcal de Bilbao y su Área de Influencia y permitió que áreas limítrofes, estratégicas y con grandes posibilidades de desarrollo urbano como Zorrotzaurre se revalorizaran y se tuvieran en cuenta para futuras actuaciones urbanas.

El gran valor del PTPBM fue el de incrementar, en cierta medida, el valor estratégico que tenía un área totalmente degradada como la Península de Zorrotzaurre. Hasta entonces, un entorno industrial, a caballo entre el abandono, la dejadez y el desmantelamiento edificatorio industrial. Éste podía llegar a ser el motor urbanístico de una economía basada en una localización de actividades económicas y residenciales privilegiada cerca del centro urbano, junto con una topografía llana y muy extensa junto con una gran red de comunicación urbana y comarcal. Todo ello potenciaba un atractivo único de los terrenos de Zorrotzaurre que hasta ese momento estaban infravalorados y que, al fin y al cabo, podían constituir un valor añadido para el futuro desarrollo urbanístico de Bilbao y su unión metropolitana.

Cuando el PTPBM denomina a Zorrotzaurre como una “Área de Oportunidad” lo hace desde un punto de vista del reciclaje urbano y apostando en un área donde era evidente que el resultado era “caballo ganador”. El crear un Waterfront había sido la estrategia de diseño urbano que había resultado válida y que había sido ya contrastada y ejecutada en diversas ciudades europeas. Y ahora, por qué no iba a resultar válida una estrategia de ganar los frentes de agua en Zorrotzaurre? Qué hacer todavía en Zorrotzaurre, era toda una incógnita y se abría un mar de posibilidades, pero parecía claro cómo actuar: Había que recuperar los terrenos obsoletos de Zorrotzaurre para añadirlos a la ciudad y al mismo tiempo a la Ría, de ahí la denominación de “Operación Estratégica 2. Zorrotzaurre”.

El Eje Metropolitano creado a lo largo del eje de la Ría parecía la estrategia de diseño evidente y más recurrente ante una posible propuesta de unión comarcal longitudinal. En este sentido, la propuesta del Eje a lo largo del Nervión no nos sorprendía en exceso pero la dificultad radicaba en cómo se encajaría este Eje en el territorio, es decir, como serían sus uniones con la topografía existente y con la urbanización y ciudad existente. Pero en realidad, tal grado de definición tampoco podía exigirse a un Plan Territorial ya que formaba parte de un tipo de planeamiento más detallado o quizás a otra escala. Por ello, debemos decir que quizás ese supuso la mayor crítica hacia el PTPBM, es decir, la excesiva definición o detalle del mismo hizo que no fuera excesivamente vago y que las soluciones o propuestas de ordenación definidas en él supusieran un cierto pastiche de propuestas inviables e inverosímiles y que formaban parte, más bien, de un Plan de Ordenación Pormenorizado a una escala menor.

Es decir, no podía concebirse que un PTP nos pudiera hablar de aprovechamientos y de financiación y eso era lo que ocurría entorno a Zorrotzaurre. Este tipo de pormenorizaciones se esperaba, más bien, en otro tipo de planeamiento a otra escala como en un Plan General o incluso en un Plan Especial pero el PTPBM, se anticipó a una serie de cuestiones que quedaban en cierta medida fuera de su ámbito y eso le restaba credibilidad frente a cuestiones que sí que eran de su índole y que eran las

que realmente tenían importancia y que representaban la gran virtud del Plan, como la visión global metropolitana de la Comarca.

De hecho, el proyecto que realizó el PTPBM en Zorrotzaurre era una propuesta no vinculante y solamente orientativa según las premisas impuestas desde el PTP. También es cierto que la propuesta realizada desde el PTPBM en el Eje Metropolitano de la Ría en general y en los terrenos de Zorrotzaurre en particular, aportó ideas nuevas a una zona residual donde hacía tiempo que no había habido ningún tipo de iniciativa de revitalización ni de urbanización, con lo cual, asumiendo que era solamente futuras posibles visiones de Zorrotzaurre, las imágenes presentadas por el PTP aportaron imaginación, frescura y sobre todo una cierta esperanza ante un territorio en franca decadencia y con poca expectativa urbana.

El último de los documentos que fomentó el desarrollo de Bilbao y su Metrópoli fue el Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao de 1995. Una de las mayores virtudes de dicho Plan fue que a pesar de ser un documento que se circunscribía al término territorial de Bilbao, sus intenciones iban más allá y valoraba positivamente las interconexiones comarcales que se daban en su Hinterland. Por ejemplo, el Plan General contemplaba la red viaria como una estructura integral dentro del sistema no solamente municipal sino también comarcal.

A pesar de ello, podemos afirmar que la verdadera intención de la nueva redacción del Plan General de Bilbao era la de repensar la ciudad de Bilbao para poder dar el salto cualitativo desde una ciudad industrial a una ciudad de servicios. Todo ello fue debido a la crisis económico-industrial que sufrió Bilbao y su Comarca y a la dura reconversión industrial que surgió de ella. Ésta no solamente hizo mella en la economía comarcal sino que también hundió las expectativas de crecimiento urbano y en cierta medida llevó a la sociedad bilbaína a una depresión psico-social de la cual era muy complicado resurgir y reafirmarse en una identidad local y comarcal. Con estas perspectivas, el Plan General auguraba un nuevo futuro para Bilbao que podía parecer incluso ingenuo o grandilocuente pero que al fin y al cabo era una apuesta arriesgada y con el listón urbano muy alto pero que la Metrópoli estaba dispuesta a lograr.

En este contexto, se repensó el área de Zorrotzaurre desde una perspectiva municipal. Para ello, la estrategia utilizada debía ser no solamente la que se estaba planteando simultáneamente desde el PTPBM sino que era la que resultaba más recurrente en la recuperación del tejido urbano de ciudades industriales europeas mediante el tópico urbanístico de volcarse hacia la estructura fluvial existente y recuperarla para la ciudad. De esta forma, Zorrotzaurre se soldaba a Bilbao mediante la unión física que suponía la Ría y hacía suya la situación estratégica de la futura isla gracias a una estructuración sistémica del tejido y la trama urbana en Zorrotzaurre.

El enclave singular de Zorrotzaurre confería a sus terrenos un gran abanico de posibilidades urbanas y de unión física y espacial entre Bilbao y su Área Metropolitana. Esta singularidad de situación física a lo largo del Nervión aportaba un añadido de identificación conjunta del territorio que propiciaba la integración de unos terrenos

degradados en pleno corazón de la Comarca y próximo a Bilbao por su zona Sur y al Área Metropolitana por la zona Norte.

Los usos mixtos planteados en Zorrotzaurre desde el PGOUB reconfiguraban la tradicional imagen ribereña, naval e industrial de la Vega de Deusto que quedaba absorbida en el futuro Waterfront en el proceso de transformación urbana bajo una estrategia generalizada de "tábula rasa" excepto en el pequeño núcleo residencial de La Ribera que se auguraba su conservación bajo criterios de conservación de una memoria histórica encubierta por las presiones vecinales de mantenimiento del barrio y de sus viviendas

Pero sin lugar a dudas, la decisión o estrategia que realmente configuró la nueva identidad de Zorrotzaurre fue la de convertir la península en isla. La determinación de abrir el Canal de Deusto que había sido uno de los caballos de batalla del urbanismo bilbaíno desde los años 20 del siglo pasado, parecía que iba a acabar de definirse gracias a una decisión avalada principalmente por criterios de hidraulicidad e inundabilidad después de la catástrofe de las inundaciones acaecidas en agosto de 1983. El criterio se definió no solamente desde el PGOU sino que también el PTPBM proponía por los mismos motivos de inundabilidad la conversión de Zorrotzaurre en isla.

El Canal de Deusto no tenía otro futuro que la apertura del mismo ya que tanto el PGOUB como el PTPBM habían heredado una infraestructura obsoleta y en desuso como era el Canal de Deusto y no quedaba otra salida más que el asumir que era de interés común el mejorarla y adoptarla a la ciudad misma. Pero el proceso para la apertura del Canal de Deusto pasaba primeramente por la desocupación de los terrenos del Puerto por parte de la Autoridad Portuaria que debía reubicar sus actividades en el puerto exterior. Es decir, se auguraba un proceso lento y lleno de dificultades que había que superar para alcanzar el objetivo deseado. Aceptando la compleja estructura de la operación urbanística que se estaba pertrechando desde el PGOUB, no cabía más que seguir todos los procedimientos administrativos y urbanísticos que marcaba el Plan y que finalmente derivarían en un documento pormenorizado y concreto para poder ejecutar.

Estaba claro que el objetivo final del PGOUB en Zorrotzaurre era la revitalización del área. Para ello, se planteó una recalificación de los terrenos desde su uso industrial a un uso mixto residencial y terciario aunque predominando claramente el uso residencial. Esta operación urbana de tal envergadura pasaba por la creación de grandes zonas verdes y con la apertura del Canal de Deusto. La ordenación propuesta por el PGOUB incidía en la recuperación de los terrenos colindantes con el Canal para satisfacer las necesidades de la nueva zona residencial y de esta forma recuperar el elemento fluvial para la ciudad.

Pero realmente la eficacia del Plan General se traducía en que trasladaba la ordenación pormenorizada de las llamadas Áreas de Ordenación Remitida (AOR) dentro del suelo urbano, a un Plan Especial de Reforma Interior o de Rehabilitación, pero definiéndose desde el mismo Plan General los usos, intensidades y tipologías edificatorias vinculantes en cada actuación. Una de estas AOR era la de Zorrotzaurre

donde el Plan General definía en sus determinaciones que debía desarrollarse pormenorizadamente mediante un Plan Especial pero según sus disposiciones.

Por otro lado y al igual que lo hacía el PTPBM, el Plan General planteaba una propuesta de que no tenían más que carácter esquemático sin tener ningún tipo de carácter vinculante. Con todo ello, la Oficina del Plan General de Bilbao marcaba unas pautas de diseño que no resultaban más que meros esquemas y que como posteriormente analizaremos distaron mucho de la propuesta planteada en el Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre.

El Plan General de Bilbao definió la estructura urbana que esperaba para el desarrollo de Zorrotzaurre. Todo ello permitió iniciar el anhelado proceso de intervención urbanística que desde los años 20 del siglo pasado se comenzó a gestar y que finalmente, casi un siglo más tarde iba a comenzar a su andadura urbanística desde un punto de vista municipal y comarcal. El Plan General abrió las puertas a la redacción de un Plan Especial de Ordenación Urbana en Zorrotzaurre respaldado bajo el diseño internacional del Master Plan de Zaha Hadid.

CAPÍTULO 8

La Isla de Zorrotzaurre. 1995-2012

La salida hacia el mar está en el Abra.

El noroeste aguarda frente a los contramuelles (...)

El mar te está llamando.

No eres un río muerto.

Estás naciendo

José Fernández de la Sota. Travesía de Bilbao. 2011

8. La Isla de Zorrotzaurre. 1995-2012

Hasta donde debemos llegar con la investigación

Una vez llegado a este punto de análisis del planeamiento de Zorrotzaurre, tenemos que plantearnos la disyuntiva de hasta donde es susceptible de análisis un desarrollo urbanístico de tal envergadura cuando éste todavía está en proceso de redacción. El expediente del Plan Especial de Zorrotzaurre está todavía abierto y esto quiere decir que no se ha completado su concepción pormenorizada y que en el momento en que se escribe esta Tesis Doctoral se está redactando o proyectando algún tipo de documento urbanístico que no ha acabado por finalizarse ni aprobarse. Debido al desarrollo del planeamiento urbanístico y al interés que en este trabajo de investigación aportan los documentos que todavía están en redacción, optamos por una decisión que, sin lugar a dudas, no menosprecia las conclusiones de esta Tesis. La decisión es la de acotar el estudio de la pormenorización del planeamiento de Zorrotzaurre que nos lleva a determinar como punto final de esta búsqueda la Aprobación Definitiva del Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre del 29 de noviembre de 2012. No obstante, existen datos imprescindibles que siendo posteriores a esta fecha pueden aportarnos suficiente claridad para entender el desarrollo final de esta actuación urbana en la Isla de Zorrotzaurre. Esto significa que a pesar de la consecución de hechos discurridos en torno al desarrollo urbano de Zorrotzaurre, y sin querer interpretar que estos hechos sean circunstancialmente importantes, hemos determinado un análisis del Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre hasta su Aprobación Definitiva porque con ello identificamos el desarrollo final de la Isla sin descender a una escala urbana que está todavía definiéndose.

El hecho de que en la gestión de la ejecución del Plan existan 4 actuaciones (dos actuaciones integradas en suelo urbano no consolidado, A1, A2; Una actuación aislada en suelo urbano consolidado por la urbanización y actuación de dotación en suelo urbano consolidado por la edificación), debido a la gran superficie de terreno para urbanizar, dilata enormemente el proceso de gestión de urbanización de los terrenos para edificar. Todo ello, influye para el entendimiento global del territorio, según un planeamiento generalizado de una única actuación comarcal. Es decir, quizás sea más ilustrativo detener nuestro estudio en un Plan donde se resuman las actuaciones globales de un área como Zorrotzaurre que descender a una escala menor que no iba a aportarnos ningún tipo de entendimiento ni comprensión a la lectura territorial de Bilbao y su Área Metropolitana.

Después de un primer encaje global y unitario de Comarca desde las Directrices de Ordenación Territorial (D.O.T.) y el Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano (P.T.P.B.M.), donde se marcaban pautas y criterios de actuación desde un punto de vista comarcal y a una escala mayor, el estudio del territorio estaba ya preparado para un planeamiento a escala municipal. El Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao bajó la escala de actuación y preestableció las premisas concretas de cómo había que ejecutar la urbanización de Zorrotzaurre mediante un Plan Especial para ordenar pormenorizadamente y definir así urbanísticamente el área a desarrollar. De esta manera, la secuencia de planeamiento aprobado y planeamiento en elaboración y tramitación desde un punto de vista municipal era la siguiente:

Planeamiento aprobado		
Documento	Aprobación definitiva	Publicación BOB
Modificación del Plan General de Bilbao en Zorrotzaurre (1)	31-03-2011	20-05-2011
Modificación del Plan General de Bilbao en Zorrotzaurre (2)	20-04-2012	09-05-2012
Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre	29-11-2012	14-02-2013
Programa de Actuación Urbanizadora de la Actuación Integrada 1 de Zorrotzaurre	18-09-2013	08-10-2013
Convenio para la gestión de la Unidad de Ejecución 1 de la Actuación Integrada 1 de Zorrotzaurre y Estatutos de la Junta de Concertación de la Unidad de Ejecución 1	02-10-2013	11-10-2013
Modificación de varios artículos del Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre	29-01-2015	16-02-2015

Planeamiento en elaboración - tramitación		
Documento	Aprobación inicial	Exposición pública
Proyecto de Reparcelación de la Unidad de Ejecución 1 de la Actuación Integrada 1 de Zorrotzaurre	17-12-2014	
Proyecto de Urbanización de la Unidad de Ejecución 1 de la Actuación Integrada 1 de Zorrotzaurre		

1

Una nueva Isla en Bilbao

La apertura del Canal de Deusto había sido una inquietud desde finales de los años 20 del Siglo pasado. Ya hemos explicado en capítulo anterior, la formación de la idea de abrir una nueva vía fluvial al Nervión, su construcción y su posterior fracaso al no finalizar por razones no muy claras la enorme obra de infraestructura que se había proyectado allá desde principios del Siglo XX.

¹<http://www.zorrotzaurre.com/Modulos/Planeamiento/Planeamiento.aspx?CodModulo=35>



Lo realmente sorprendente era que a pesar de la insistencia de todos los planeamientos en la conveniencia de la apertura del Canal, éste continuaba a la espera de una completa actuación urbanizadora de la zona. Cuando esta acción urbanizadora llegó en forma de Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre, la ejecución de una apertura del Canal era una evidencia cuya argumentación parecía, a todas luces, innecesaria. No obstante si retrocediéramos la vista al recorrido urbanístico de Zorrotzaurre, a las razones de un nuevo cauce en el Nervión, al trascurso de la obra, a las sucesivas intentonas de crear una isla en Bilbao, al fracaso que supuso no poder finalizar la obra del Canal de Deusto, cabía preguntarnos: Este nuevo Canal, tenía sentido? Valía la pena? Qué nos aportaba?

Cualquier urbanista, viendo el dilatado recorrido del planeamiento en Zorrotzaurre, podía hacerse una idea generalizada de la situación histórica desarrollada en esta zona y afirmar que a pesar de que las circunstancias, los argumentos, las razones fueron diferentes en cada época, no cabía duda de que una vez llegado a una situación donde a falta de 400 metros se iba a completar una actuación urbana inacabada desde hace casi un siglo, ésta debía finalizarse para una configuración global de la zona ya que cualquier actuación en sentido contrario, de forma pasiva, dejando como estaba el Canal no iba más que a perjudicar la consolidación de Zorrotzaurre como futura área de expansión de Bilbao.

A pesar de todo, desde las D.O.T., el P.T.P.B.M. y el P.G.O.U.B., una actuación vinculante en Zorrotzaurre siempre había sido la apertura del Canal de Deusto por razones de inundabilidad. Es decir, que el planeamiento desde una escala territorial se llenó de razones para la ejecución de la finalización del Canal de Deusto y para la conversión de la Península de Zorrotzaurre en la Isla que Bilbao siempre aspiró tener en la Vega de Deusto.

En cualquier caso, lo que podemos afirmar es que la ejecución de la apertura del Canal de Deusto era una realidad, ya que mientras se escriben estas líneas se están

ejecutando las obras² del mismo y que, a pesar de no estar del todo finalizada y aunque los plazos se hayan retrasado³, no podemos obviar la existencia de una nueva Isla en Bilbao para un corto plazo de tiempo.

8.1. El asunto de la inundabilidad y la apertura del Canal.

Cuando hablamos del “asunto de la inundabilidad”, nos estamos refiriendo al argumento único y prioritario sobre el cual se había fundamentado la idea de generar una nueva Isla en el Bajo Nervión. Como hemos dicho anteriormente, a pesar de que la inundabilidad de Zorrotzaurre no se relacionaba directamente con una actuación totalmente vinculante desde la Ordenación del Territorio (D.O.T., el P.T.P.B.M., P.T.S. Ríos y Arroyos), la idea de acabar con la ejecución de las obras del Canal de Deusto, que se quedaron inconclusas en 1968, era totalmente necesaria. La península que se había formado al no acabar el nuevo cauce del Nervión convirtió, aun más, Zorrotzaurre en un área residual y desligada por completo del carácter residencial del centro de Bilbao, a pesar de su situación céntrica y estratégica en la urbe.



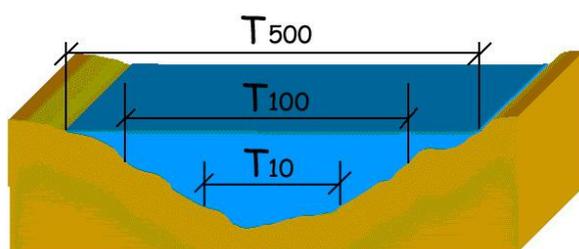
Elorrieta inundada

² El Correo. 14 de mayo de 2014. *Comienza la "obra del siglo" en Bilbao con una inversión de 20 millones de euros*. El Mundo. 14 de mayo de 2014. *Comienzan las obras del canal de Deusto que convertirán la península de Zorrotzaurre en una isla*. El País. 7 de mayo de 2014. *Bilbao afronta en el canal de Deusto su "obra del siglo"*.

³ Deia. 14 noviembre 2014. *La apertura del canal se retrasa tres meses*. <http://www.zorrotzaurre.com/Modulos/Noticia/Noticia.aspx?CodNoticia=143>. 14 de noviembre 2014. *El Ayuntamiento prorroga en tres meses el plazo de realización de las obras de apertura del canal de Deusto y construcción del puente Frank Gehry*

Parecía un tanto paradójico que los 400 metros que unían la Isla de Zorrotzaurre eran los que verdaderamente les separaba de Bilbao y de su ritmo metropolitano, ya que la unión del istmo obviaba la aparición de otras uniones entre orillas por medio de puentes a la vez que anímica y moralmente el vínculo con Deusto y Bilbao se iba paulatinamente perdiendo debido a los usos industriales en decadencia que iban surgiendo a lo largo de las décadas.

El P.I.P.I (Plan Integral de Prevención de Inundaciones) en La Ribera.



Diferentes avenidas

La Ría como tal, tenía su inicio una vez pasado el azud de La Peña, cerca del límite del término municipal de Bilbao, a partir del cual su régimen hidráulico estaba influido por el de las mareas. En este punto, llevaba incorporadas únicamente las aguas del Ibaizábal y del propio Nervión, cuyos caudales máximos de avenida para los diferentes periodos de retorno eran los siguientes de acuerdo con lo establecido en el P.I.P.I:

T =5 años	T= 10 años	T= 25 años	T= 50 años	T=100años	T=500años
834.43 m ³ /s	1068.89 m ³ /s	1433.28 m ³ /s	1628.68 m ³ /s	1959.46 m ³ /s	2642.03 m ³ /s

Por otra parte el caudal hiperanual medio de toda la cuenca era de 35.6 m³/s, en régimen de no avenida, de acuerdo con los datos recogidos en el estudio del Gobierno Vasco sobre el "Medio físico y dinámica de los estuarios de la costa vasca. Gobierno Vasco". Estos datos hacían del Nervión el cauce más caudaloso de todo el sistema fluvial costero del País Vasco, ya que presentaba una fuerte oscilación en su régimen hidrológico para avenidas asociadas a eventos de precipitación intensa que comportaban cambios de caudal muy significativos respecto al caudal medio del río.

Era de sobra conocida la insuficiente capacidad hidráulica de la Ría en caso de avenidas hidrológicas extremas, tal como se puso de manifiesto en las terribles inundaciones que asolaron la ciudad en el año 1983, provocadas por un caudal de 3000 m³/s superior al establecido para un periodo de retorno de 500 años. Hoy en día, se reproducirían para la avenida de 500 años unas manchas de inundación muy similares a las producidas en el año 1983, con alturas de lámina de más de 3 metros en buena parte del Casco Viejo.

En definitiva, el P.I.P.I estableció unas manchas de inundación según una metodología analítica y experimental basada en diferentes cálculos donde existían unas avenidas

máximas de caudal a las que se asociaban diferentes periodos de retorno. Sobre estos grados de inundabilidad calculados se establecieron unos criterios de usos del suelo en función de las manchas asociadas a los periodos de retorno de 10, 100 y 500 años.

Como conclusión, en el tramo de cuenca del Nervión-Ibaizábal del Bilbao Metropolitano, tras estudiar varias alternativas, el P.I.P.I. planteaba las siguientes actuaciones:

- Mejora del cauce actual mediante un dragado general que regularice el fondo de la Ría entre La Peña y Olabeaga.
- Sustitución del puente de San Antón por un puente móvil que facilitaba el desagüe en periodos de avenida.
- Construcción de cuatro túneles de desvío excavados en la roca que suponían un cauce alternativo a fin de repartir el caudal actual. Estos tendrían un diámetro de 8 metros y una longitud aproximada de 3 km. trazados desde la corta de La Peña hasta la ribera de Olabeaga.
- Apertura del Canal de Deusto, transformando la península de Zorrotzaurre en una isla. Con ello se conseguían unas disminuciones de cota de 75 cm. en la zona de apertura, con una influencia que llegaba hasta aguas arriba del puente de San Antón.

Estas cuatro actuaciones realizadas conjuntamente conseguían proteger al Casco Viejo de Bilbao (el punto más vulnerable de todo el cauce de la Ría) para la avenida de 500 años. Es decir, ya desde la redacción del P.I.P.I. en 1992, se argumentó con razones de peso y desde el punto de vista hidráulico la apertura del Canal de Deusto para garantizar la seguridad ante las posibles crecidas del Nervión.

P.T.S de Ríos y Arroyos ⁴

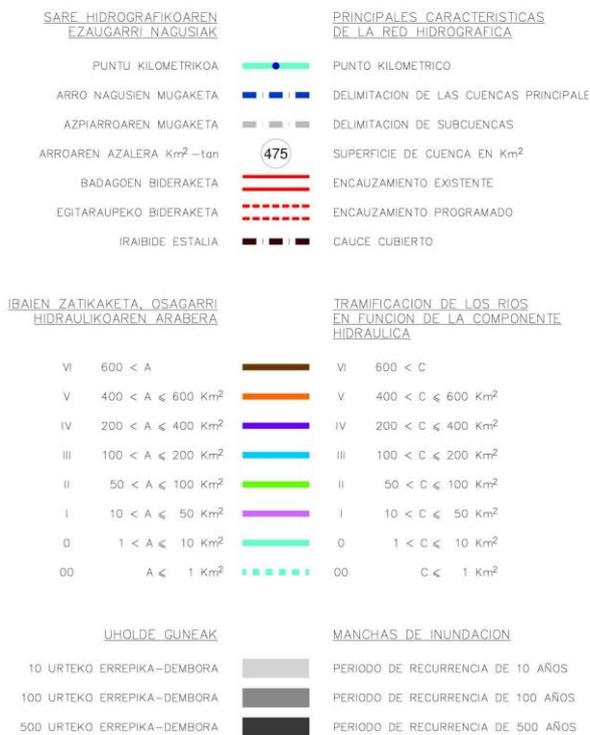
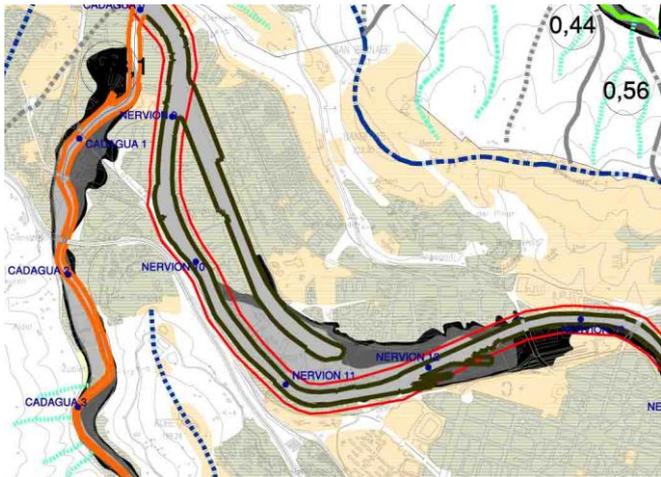
El P.I.P.I. fue el documento base sobre el cual se redactó el Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la C.A.P. (P.T.S. de Ríos y Arroyos) donde se definían los criterios para ocupar el suelo:

- En suelo urbanizable y no urbanizable el criterio era el de no ocupar ni alterar la franja de 100 años de periodo de retorno y, a partir de ahí, solventar la cota de la avenida de 500 años mediante actuaciones puntuales que no suponían un agravamiento de las condiciones de inundabilidad del entorno y por otro lado, no se preveía ningún encauzamiento para generar nuevos suelos.
- En suelo urbano, no debía preverse ningún nuevo aprovechamiento que implicara incremento en el riesgo y en la inundabilidad en la franja de 100 años de periodo de retorno. Podía edificarse, bajo ciertas cautelas, en el interior de la trama urbana y, además, en los supuestos de reconversión o sustitución de la edificación existente. Los encauzamientos previstos eran exclusivamente para

⁴ Modificación del Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la CAPV - Vertiente Cantábrica y Mediterránea . DECRETO 449/2013, de 19 de noviembre, por el que se aprueba definitivamente la Modificación del PTS (Vertientes Cantábrica y Mediterránea).(BOPV de 12 de diciembre de 2013).

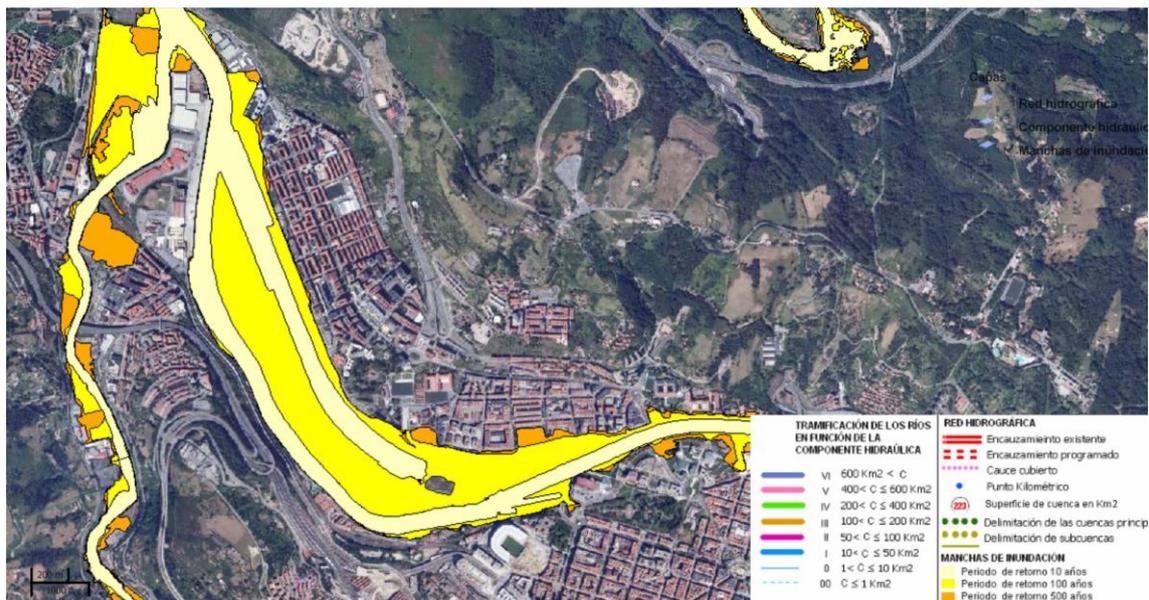
proteger ámbitos ya construidos sometidos a una inundabilidad de hasta 100 años de periodo de retorno, potenciando la reubicación en ámbitos más seguros.

El P.T.S. de Ríos y Arroyos, planteaba en la totalidad de la península de Zorrotzaurre un periodo de retorno de 10 años en suelo urbano. Es decir, no se debía prever ningún aprovechamiento que pudiera aumentar riesgo, pero al estar dentro de la trama urbana, se podía plantear edificar pero proponiendo alternativas que aportaran seguridad.



P.T.S.Ríos. Zorrotzaurre, Manchas inundación

⁵ Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Ríos y Arroyos de la CAPV (Vertientes Cantábrica y Mediterránea). Aprobación definitiva. Noviembre 2013. Plano A-3-08



6

Manchas de inundación en Zorrotzaurre

Obras hidráulicas en el P.T.P.B.M.⁷

Por otra parte, el P.T.P.B.M. tomaba también el documento del P.I.P.I. para hacerlo suyo y asumir las propuestas planteadas por él en el tramo de cuenca del Nervión-Ibaizábal del Bilbao Metropolitano.

El P.T.P.B.M. definía “la Mejora Hidráulica de la Ría” como una Acción Estructurante, más concretamente la A.E.-24. Marcando diferentes objetivos y criterios estructurantes para la actuación.⁸

Desde la redacción del P.I.P.I. se habían llevado a cabo grandes actuaciones urbanísticas y proyectos en las márgenes de la Ría que en su día se inundaron, algunas de las cuales podían afectar a su capacidad hidráulica o ser incompatibles con las actuaciones de protección planteadas en estudios anteriores. Desde el PTP las propuestas que se asumían eran las siguientes:

- Mejora del cauce actual tras un análisis desde un punto de vista medioambiental, mediante un dragado general periódico que regularizaba el

⁶http://www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus/r49565/es/contenidos/informacion/pts_rios_modif1/es_pts/indice.html

⁷ Memoria. P.T.P. Bilbao Metropolitano. Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Relaciones Municipales y Urbanismo. Documento de aprobación definitiva, texto refundido (EHLAB- COTPV). Mecsa Consultoria + proyectos. Noviembre 2006. Pág. 161-162

⁸ Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano. Tomo III ACCIONES Estructurantes y Operaciones Estratégicas. Ordenación del Territorio- Bilbao (Área metropolitana). Desarrollo económico y social- Bilbao (Área metropolitana)- Planificación. Burgos Cid, Jose Luis. Diputación Foral de Bizkaia, Departamento de Relaciones Municipales y Urbanismo. Gobierno Vasco, departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Vitoria-Gasteiz, 2008. Pg-91-93

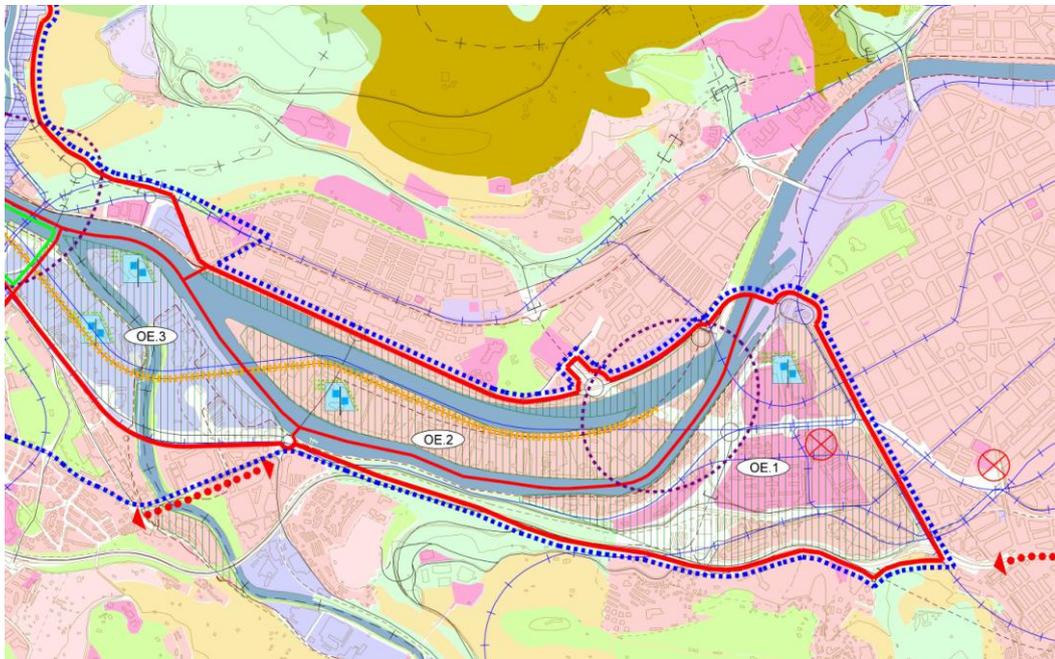
fondo de la Ría, especialmente entre el puente de San Antón y el Puente del Ayuntamiento.

- Construcción de túneles de desvío excavados en la roca que suponían un cauce alternativo de 1.270 m³/s a fin de repartir el caudal actual. Estos tenían una altura aproximada de 9 m y una longitud aproximada de 3 km. Trazados desde la corta de La Peña hasta la ribera de Olabeaga.

Las actuaciones urbanísticas que se realizaban en estas zonas debían prever la reserva de suelo que permitía la implantación de las obras de toma y descarga de dichos túneles en el Parque de la Peña y en la ribera de Olabeaga a la altura de la estación de RENFE.

Estas reservas se estimaban en una anchura 37 m en la boca de los túneles en la zona de La Peña, y una anchura de 45 m en la salida de la Ribera de Olabeaga.

- Apertura del Canal de Deusto transformando la Península de Zorrotzaurre en una isla, dejando el lecho actual de la ría para el desagüe de los túneles de desvío propuestos y el lecho del Canal actual para el desagüe de la propia Ría. En tanto en cuanto no se acometiera esta actuación debía dejarse libre de nuevas ocupaciones la zona de apertura.



9

⁹ Memoria. P.T.P. Bilbao Metropolitano. Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Relaciones Municipales y Urbanismo. Documento de aprobación definitiva, texto refundido (EHLAB- COTPV). Mecsa Consultoria + proyectos. Noviembre 2006. Plano 6 -Ordenación

ESCENARIO ACTUAL ORAINGO ESZENATOKIA	
RESIDENCIAL URBANO HIRIKO EGOITZAKOIA	NUCLEOS RURALES LANDA GUNEAK
RESIDENCIAL URBANIZABLE EGOITZAKO URBANIZAGARRIA	GRANDES INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE GARRAIO-AZPIEGITURA NAGUSIAK
INDUSTRIAL URBANO HIRIKO INDUSTRIAKOIA	SISTEMAS GENERALES SISTEMA OROKORRAK
INDUSTRIAL URBANIZABLE INDUSTRIAKO URBANIZAGARRIA	ESPACIOS LIBRES EREMU ASKEAK
TERCARIO URBANO HIRIKO HIRUGARREN SEKTOREKOIA	PARQUE NATURAL DEL GORBEIA GORBEIAKO PARKE NATURALA
TERCARIO URBANIZABLE HIRUGARREN SEKTOREKO URBANIZAGARRIA	

AREAS Y PROCESOS EREMUAK ETA PROZESUAK	
MODOS DE INTERVENCIÓN ESKUHARTZE-MODUAK	CATEGORIZACION DEL MEDIO FISICO INGURUNE FISIKOAREN KATEGORIAK
NUEVOS DESARROLLOS GARAPEN BERRIAK	ESPECIAL PROTECCION BABES BEREZIA
Nuevos desarrollos condicionados a la modificación de las afecciones acústicas Afecciones akustiko aldaketari baldintzatutako garapen berrak	FORESTAL BASOGINTZA
REDENSIFICACION DENTSIFIKAZIO BERRIA	AGROGANADERA Y CAMPIÑA NEKAZARITZA, ABELZANTZA ETA LANDA
Hasta 30 Vv/Ha	PARQUES METROPOLITANOS PARKE METROPOLITARRAK
15-30 etxeb./ha. ra arte	AREAS RURALES DE INTERES PAISAJISTICO PAISAJE ONURAKO LANDA ALDEAK
Densidad 30 a 50 Vv/Ha	
20-50 etxeb./ha. ra arte	
Densidad 50 a 75 Vv/Ha	
50-75 etxeb./ha. ra arte	
REGENERACION SUSPERTZEA	
RENOVACION BERRIZTAPENA	
PROMOCION PUBLICA HERRI SUSTAPENA	

USOS ERABILERA	
ACTIVIDADES ECONOMICAS JARDUERA EKONOMIKOAK	RESIDENCIALES EGOITZAKOAK
INDUSTRIAL INDUSTRIAKOIA	Hasta 30 Vv/Ha
PARQUE LOGISTICO PARKE LOGISTIKOIA	15-30 etxeb./ha. ra arte
PARQUE EMPRESARIAL ENPRESA-PARKEA	Densidad 30 a 50 Vv/Ha
TERCARIO - EXPOSICION HIRUGARREN SEKTOREA - ERAKUSKETA	30-50 etxeb./ha. ra arte
ACTIVIDADES ECONOMICAS MIXTAS JARDUERA EKONOMIKO MISTOAK	Densidad 50 a 75 Vv/Ha
AREAS MIXTAS (RESIDENCIAL - ACT. ECONOMICAS) MISTOAK (EGOITZAKOIA-JARDUERA EKONOMIKOIA)	50-75 etxeb./ha. ra arte
EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS EKIPAMENDU METROPOLITARRAK	AEROPORTUARIO AIREPORTUA
	PORTUARIOS PORTUA

INFRAESTRUCTURAS AZPIEGITURAK	
REDES VIARIAS BIDE-SAREAK	ITINERARIOS NATURALISTICOS IBILBIDE NATURALISTIKOAK
RECONVERSION A VALIDAD URBANA HIRIKO BIDE-EGITURARAKO BIRMOLDAKETA	PUNTOS DE INTERES INTERES-GUNEAK
NUEVOS ENLACES LOTUNE BERRIAK	VIA PASEO METROPOLITANA BIDE-PASEALEKU METROPOLITARRA
APARCAMIENTO DISUASORIO DE CAMIONES KAMIOIEN DISUASIO-APARCALEKUA	SECCION POR DEFINIR ZEHAZTU GABEKOA
REDES FERROVIARIAS TRENBIDE-SAREAK	CONEXIONES A DEFINIR ZEHAZTU GABEKO LOTUNEAK
INTERCAMBIADORES MODALES GARRAIOBIDE ALDAGUNEAK	

COMPATIBILIZACION DE PLANEAMIENTOS PLANEAMENDUEN BATERAGARRITASUNA	
AMBITO DE ESTUDIO DE LA ORDENACION DEL ENTORNO DE LA RIA ITSASADARRAREN INGURUKO ANTOLAMENDUAREN EGOITZE EREMUJA	
AMBITO DE ARMONIZACION DE LA ORDENACION DEL ENTORNO DE LA RIA ITSASADARRAREN INGURUKO ANTOLAMENDUAREN EGOITZE EREMUJA	
AMBITO DE OPERACION ESTRATEGICA EKIMEN ESTRATEGIKOEN EREMUJA	
AMBITO COMUN DE LA OE-3 Y OE-4 OE-8 ETA OE-4 -en EREMUJA	

P.T.P.B.M. en Zorrotzaurre

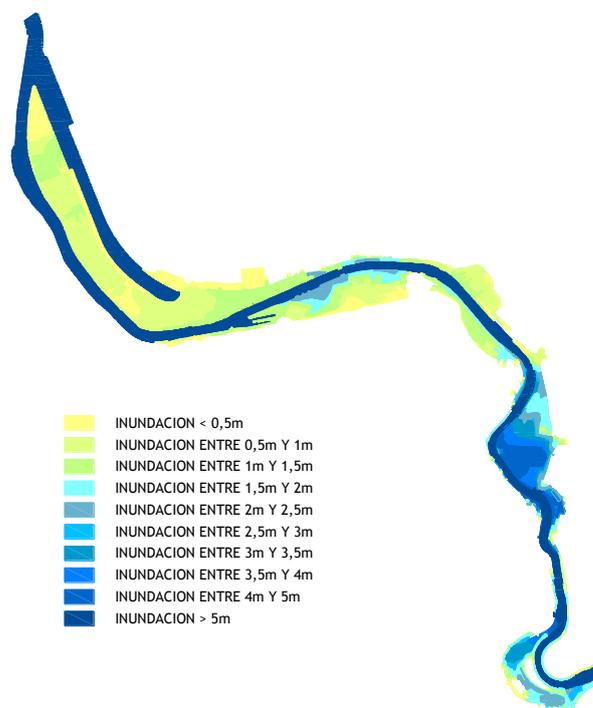
Estas tres actuaciones conjuntas representaban la única alternativa que garantizaba evitar los riesgos de desbordamiento de la Ría a su paso por la zona del Casco Viejo.

Además de las actuaciones señaladas se proponía que las cotas de urbanización de los márgenes de la Ría aseguraran un resguardo suficiente respecto a la avenida de 500 años con las siguientes cotas mínimas de urbanización:

- Margen Derecha del Canal de Deusto.....4,42 metros.
- Zorrotzaurre4,44 metros.

Las velocidades que se producían para el régimen de avenida de 500 años en las secciones más comprometidas oscilaban entre los 3 y los 4 m/s. Sin embargo, en Zorrotzaurre, las velocidades oscilaban entre los 0,5 y los 1,5 m/s. Esto quería decir que

la situación no era de riesgo extremo dentro de la sección de desagüe, siempre que se optara por un aumento de cota de más de 4,5 metros.



10

Hidraulicidad en el P.G.O.U. de Bilbao¹¹

También el P.G.O.U. de Bilbao retomó el P.I.P.I. y estableció las consideraciones que en él se cuestionaban. Las actuaciones que se proponían desde el Plan eran:

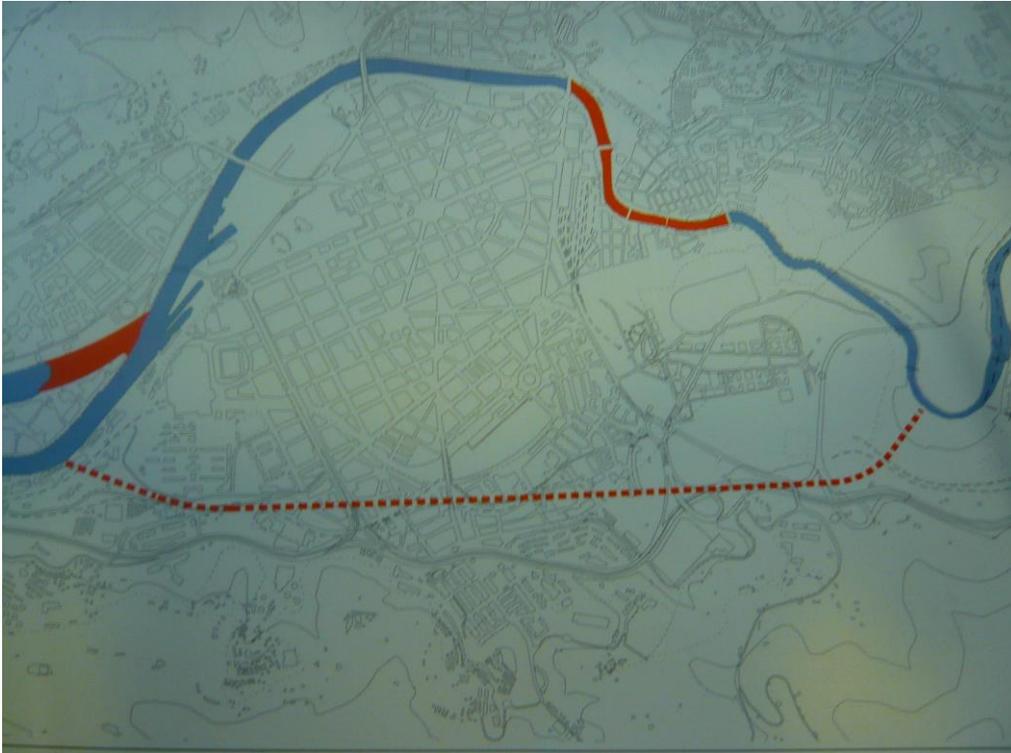
- La apertura del Canal de Deusto
- Sustitución del Puente de San Antón
- Alternativamente:
 - Opción 1: Dragado de gran profundidad hasta cota -7,5m. Esta alternativa se valoró en 22.000 millones de pesetas
 - Opción 2: Dragado ligero más dos túneles de desvío de 8 m de diámetro desde la Peña hasta el Euskalduna. Valorado en 15.000 millones de pesetas.

Desde el P.G.O.U. de Bilbao se optó por la segunda opción porque *“da lugar a una conservación más fiable y menos onerosa que la alternativa 3.1., por lo que es la solución elegida”*.¹²

¹⁰ Plan Especial de ordenación del Ámbito de la Ría. Instituto Juan de Herrera. Diciembre 2007

¹¹ Ibídem (Plan General Municipal. Memoria. Tomo II. Sección Segunda. La Ría y su capacidad de desagüe de las avenidas. Ayuntamiento de Bilbao. Aprobación definitiva del 22 de febrero de 1994). Pág. 196

Por lo tanto, el P.G.O.U.B. preveía que las nuevas actuaciones en Zorrotzaurre debían tener en cuenta los niveles calculados desde el P.I.P.I. para las avenidas siempre y cuando se realizaran las obras previstas de hidráulicidad pero contemplando la posibilidad de una demora por la envergadura de las mismas.



13

Túneles de desvío entre La Peña y Olabeaga y la apertura del Canal de Deusto, para la prevención de inundaciones en el Casco Viejo

Estudio hidráulico de la apertura del Canal de Deusto. ¹⁴

En mayo de 2007, la empresa Saitec, realizó un "Estudio hidráulico de la apertura del Canal de Deusto" que sirvió de base para el "Estudio de Evaluación Conjunto de Impacto Ambiental del Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre" (ECIA del P.E.O.U. de Zorrotzaurre).

Este estudio hidráulico también tuvo su germen en el P.I.P.I. realizado por el Gobierno Vasco en 1992. La finalidad de este estudio era la de analizar la problemática específica de inundaciones de la zona de la península de Zorrotzaurre en la Ría del

¹² *Ibidem* (Plan General Municipal. Memoria. Tomo II. Sección Segunda. La Ría y su capacidad de desagüe de las avenidas. Ayuntamiento de Bilbao. Aprobación definitiva 22 de febrero de 1994). Pág. 196

¹³ Memoria. P.T.P. Bilbao Metropolitano. Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Relaciones Municipales y Urbanismo. Documento de aprobación definitiva, texto refundido (EHLAB- COTPV). Mecsa Consultoria + proyectos. Noviembre 2006. Tomo III. Acciones Estructurantes, operaciones estratégicas.

¹⁴ <http://www.zorrotzaurre.com/Modulos/ModificacionPlan/NewDocumentacion/ANEXO%201/Memoria%20Anexo%201.pdf>

Nervión, para determinar, por un lado, los niveles alcanzables por el agua durante avenidas extraordinarias, a efectos de establecer las cotas seguras de urbanización, y, por otro lado, las características geométricas básicas de la obra de apertura del Canal de Deusto. Es decir, este estudio determinaba la viabilidad de la ejecución de un Plan Especial en el área de Zorrotzaurre respecto al sujeto de la hidráulica y la inundabilidad de la zona



15

Crecida de la Ría en Deusto y Elorrieta. Las crecidas de la Ría también se dan por mareas vivas de septiembre

Este estudio determinaba que las actuaciones a realizar en la Ría eran principalmente 2 según el “Anteproyecto de las actuaciones de protección”:

- Por un lado, se debía realizar un nuevo cauce auxiliar de avenidas en túnel desde La Peña a Olabeaga que constituía la obra básica, que por sí sola solucionaba casi totalmente el problema en el Casco Viejo donde el cauce de la Ría presentaba una notable falta de capacidad. El trazado propuesto para este cauce auxiliar, de 3,8 kilómetros de longitud, se definió intentando compatibilizar los objetivos hidráulicos perseguidos con la minimización de los costes económicos. La apertura del cauce auxiliar comprendía las siguientes obras: La obra consistiría en un aliviadero, situado a la altura del barrio de La Peña, hacia los túneles de desvío. En concreto, de los 2.510 m³/s que constituían el caudal de avenida de periodo de retorno 500 años se derivaban por los túneles 1.320 m³/s, dejando discurrir por el cauce actual 1.190 m³/s. Los túneles, consistían en dos galerías circulares de 12,20 m de diámetro interior. La obra constaba de dos canales, uno por cada túnel, con anchura y profundidad adecuadas. El anteproyecto preveía dotar a estos canales de compuertas tipo esclusa en el frente hacia la Ría, así como de una estación de bombeo para su vaciado.

¹⁵ <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=392695&langid=5>

- Por otro lado, la apertura del canal de Deusto respondía a la necesidad de aumentar la capacidad de desagüe del tramo de cauce actual de la Ría entre Olabeaga y la confluencia con el Cadagua, aguas abajo, de la cual la capacidad ya era suficiente. Esta actuación permitía aumentar la capacidad de desagüe total de manera muy localizada y con un presupuesto no muy elevado. Se trataba de abrir el tramo final del Canal hasta conectar de nuevo con el cauce de la Ría aguas arriba de la descarga de los túneles que permitía resolver la insuficiencia del cauce existente.

Para conseguir dichos propósitos y para conseguir una determinación de los niveles de agua alcanzados por las avenidas de diseño se realizó una simulación del funcionamiento hidráulico de la Ría según una simulación de su comportamiento utilizando los siguientes programas informáticos(según el Estudio hidráulico de la apertura del Canal de Deusto) :

-Para la modelización de la parte de la Ría comprendida entre el Puente de Deusto y la confluencia con el río Cadagua se empleó un modelo bidimensional de detalle desarrollado expresamente para este estudio. El programa utilizado fue el MIKE 21, del Danish Hydraulic Institute, en su versión 2005.

-Para la obtención de las condiciones de contorno a imponer en el modelo bidimensional se empleó el modelo unidimensional de toda la Ría desarrollado en su momento para el *Anteproyecto de las actuaciones de protección contra inundaciones en la ría de Bilbao*. El programa utilizado fue el HEC-RAS del US Army Corps of Engineers, en su versión 3.1.3 de mayo de 2005.

Ambos modelos se calibraron a partir de los datos de niveles y caudales registrados durante la avenida de agosto de 1983. En el caso de la modelización de la apertura del Canal de Deusto, la condición de contorno a utilizar se determinó mediante el siguiente procedimiento:

En primer lugar, se obtuvo el nivel del mar en El Abra para el periodo de retorno deseado. Simulando el comportamiento del conjunto de la Ría, se obtuvo la altura de lámina que se producía en la confluencia del Cadagua si concurrían ese nivel de marea en la desembocadura y el caudal de diseño deseado. Por último, la altura de lámina en la confluencia del Cadagua se utilizó como una de las condiciones de contorno del modelo bidimensional. Teniendo en cuenta las condiciones de marea y cambio climático a considerar en la modelización, la condición de contorno final fueron las siguientes:

Nivel en El Abra (marea astronómica + marea meteorológica) (m sobre NMMA)	2,13
Elevación del nivel medio del mar (m)	0,34
Nivel total en el Abra (m sobre NMMA)	2,47

Una vez determinada la cota de lámina en El Abra, la condición de contorno para el modelo Mike 21 (es decir, la cota de lámina en la Ría, aguas arriba de la confluencia con el Cadagua) se obtuvo mediante un modelo HEC-RAS que simulaba el comportamiento del tramo final de la Ría, desde El Abra hasta justo aguas arriba del

Puente de Deusto. El modelo contaba con 47 secciones transversales, con anchuras suficientes para incluir no sólo el cauce principal sino también la llanura de inundación.

Como resultado de la simulación, el modelo HEC-RAS proporcionaba como resultado una serie de cotas de lámina, de las cuales se tomó la de la sección 29 como condición de contorno de aguas abajo en todas las sucesivas simulaciones bidimensionales:

Nivel total en El Abra (m sobre NMMA) =2,47

Cota de lámina en la sección 29 (m sobre NMMA)= 3,51

Para analizar la influencia de las distintas alternativas de apertura del Canal de Deusto sobre los niveles de inundación, se realizaron las siguientes simulaciones:

- Sin apertura del Canal
- Con apertura del Canal de ancho 50 metros.
- Con apertura del Canal de ancho 60 metros.
- Con apertura del Canal de ancho 70 metros.
- Con apertura del Canal de ancho 75 metros.
- Con apertura del Canal de ancho 80 metros.
- Con apertura del Canal de ancho 100 metros.

Estas distintas geometrías, compartían las siguientes características de la apertura:

- La apertura del Canal afectaba únicamente a su zona inicial, en una longitud de 565,13 metros, mientras que el resto del Canal permanecería en su estado actual.
- La rasante adoptada era uniforme, con una pendiente de 0,000885 m/m, que variaba desde la cota -5,00 m en su arranque, en la zona de Euskalduna, hasta la -5,50 m en el punto de enlace con el Canal existente.
- La nueva Margen Derecha seguía la alineación propuesta por la Comisión Gestora de Zorrotzaurre, respetando la rotonda de Euskalduna, mientras que los incrementos de anchura se conseguían retranqueando la nueva Margen Izquierda.
- La sección tipo adoptada tenía cajeros verticales hasta una cota cinco metros por encima de la del fondo, mientras que a partir de esa cota descendía con taludes 3H:1V hasta la cota de rasante.

Por otra parte, todas estas simulaciones compartían una serie de hipótesis comunes:

- El caudal de diseño era el caudal punta de la avenida de 500 años, esto es, 2.510 m³/s.
- Se suponía en servicio los túneles de desvío, de modo que 1.32 m³/s se derivaban por los túneles entre La Peña y Olabeaga y 1.190 m³/s continuaban circulando por el cauce a lo largo del Casco Viejo.

- La condición de contorno aguas abajo era una cota de lámina de 3,51 metros, correspondiente a un nivel del mar en El Abra 2,47 metros sobre el NMMA.
- La isla de Zorrotzaurre debía ser rellenada por completo hasta una cota muy superior a la de la inundación

Los resultados que se observaban según el estudio realizado eran los siguientes:

- La apertura del Canal con sólo 50 metros de anchura suponía ya una reducción significativa de la altura de lámina respecto a la situación sin apertura. Esta diferencia, que era de 1,07 metros en la sección 45, aguas abajo del Puente de Deusto, llegaba a ser de hasta 0,70 metros en el Casco Viejo (sección 74.3 del modelo unidimensional, correspondiente a la cara de aguas arriba del Puente de San Antón).

-Al aumentar la anchura del Canal se iba obteniendo reducciones de nivel adicionales pero cada vez de menor entidad, hasta el punto de que **para aperturas superiores a los 75 metros no se producían ya mejoras apreciables.**

A partir de esta simulación, para una apertura de Canal de 75 metros de anchura, el caudal de 500 años y un nivel de mar en El Abra de 2,47 metros se obtenía que la futura isla de Zorrotzaurre, se situaba entre las secciones 41 y 31, es decir, cabía distinguir dos subzonas:

- En la subzona A, entre las secciones 41 y 36, con la altura de lámina de +5 metros sobre el NMMA, en la zona Norte de la Isla, más cercana a El Abra.
- En la subzona B, entre las secciones 35 y 31, con la altura de lámina de +4,5 metros sobre el NMMA, en la zona Sur, más cercana al Ensanche.

Para finalizar, cabía decir que la apertura del Canal resolvía por sí sola el problema de inundaciones de Zorrotzaurre, dado que a partir de la sección 41, correspondiente al inicio de la apertura del Canal, los niveles de aguas alcanzados eran similares a los que se registraban si los túneles estuvieran operativos.

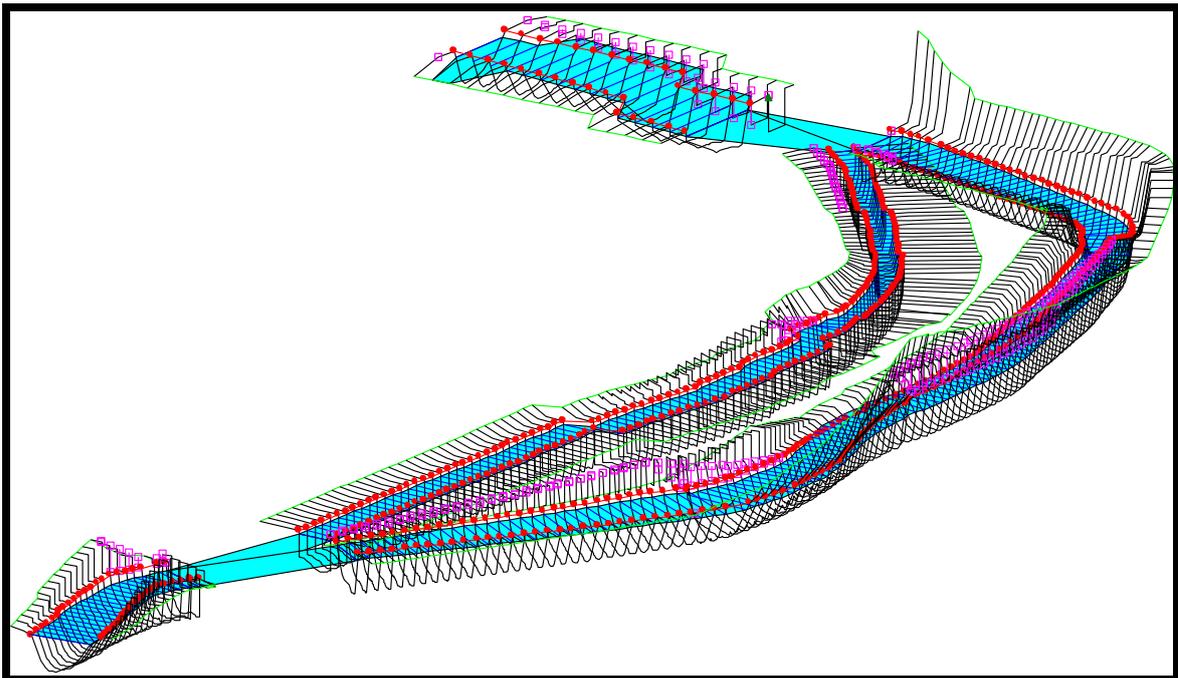
Por tanto, la ejecución de los túneles resultaba fundamental para resolver la problemática de inundaciones de Bilbao aguas arriba del Puente de Deusto, pero el funcionamiento hidráulico aguas abajo del punto de apertura del Canal no se veía influido por el hecho de que todo el caudal de avenida llegaba por el cauce actual en vez de repartido entre éste y los túneles.

Como conclusión final y a la vista de los resultados anteriores se concluía, por tanto, que la sección óptima para la apertura del Canal era la de 75 metros de anchura, y que la cota segura de urbanización a efectos de inundaciones era la +5,00 m sobre el NMMA (Nivel Medio del Mar en Alicante) para la zona de Zorrotzaurre entre las secciones 41 y 36 y la +4,70 m entre las secciones 35 y 31.

Asimismo, se comprobó que la ejecución de los túneles de desvío, aunque era imprescindible para resolver la problemática de inundaciones del Casco Urbano de Bilbao, aguas arriba del Puente de Deusto no incrementaba la eficacia de la solución propuesta para la zona de Zorrotzaurre, donde los rellenos y la apertura del Canal eran suficientes para evitar las inundaciones.

El "Estudio de Evaluación Conjunto de Impacto Ambiental del Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre" (ECIA del P.E.O.U. de Zorrotzaurre), hizo suyo el "Estudio hidráulico de la apertura del Canal de Deusto" de la empresa Saitec y determinó que se debía abrir el Canal de Deusto con una anchura de 75m y elevar la cota de urbanización +5,00 m sobre el NMMA para asegurar un correcto funcionamiento hidráulico aguas abajo del Puente de Deusto.

Estudio hidráulico de un Canal tapado¹⁶



Modelización del cauce del Canal tapado

La Modificación del Plan General de Ordenación Urbana en el área de Zorrotzaurre se completó con el estudio hidráulico de un Canal tapado para el Canal de Deusto como alternativa comparativa y confrontada con la apertura del Canal. La comparativa no se debía hacer únicamente en términos hidráulicos sino también desde un punto de vista económico, urbanístico y estético.

Esta posibilidad del Canal de Deusto tapado se realizó por presiones vecinales y grupos políticos que vieron una posibilidad real de ganar terrenos y superficie edificable en un área tan próxima al centro bilbaíno pero la opción del cegado o canalización del Canal generaba serias dudas por su falta de eficacia.

A pesar de ello, el estudio de un posible desagüe tapado del Canal de Deusto se llevó a cabo para disipar cualquier tipo de duda.

¹⁶ Anexo 1 a la Memoria. Estudio Hidráulico de la Península de Zorrotzaurre. Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao en Zorrotzaurre. Documento para la aprobación definitiva. Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa s.a. – Estudio de Arquitectura y Urbanismo. Febrero 2008

La propuesta del Canal tapado consistía en un desagüe gigante tapado bajo el istmo de unión con Zorrotzaurre mediante una tubería de 40 metros de anchura y 600 metros de longitud con un coste de unos 20 millones de euros.

Se trataba de mantener la cota de umbrales de portal fijada en el MP (+4,50). Se consideraba que esto implicaba que el techo del Canal estaba situado sensiblemente entre la cota +2 y la +2,50 m. Mediante diferentes modelizaciones utilizando el programa HEC-RAS, desarrollado por el U.S. Army Corps of Engineers (Hydrologic Engineering Center), se llegó a las siguientes conclusiones:

- Un Canal tapado de 45 a 50 metros de ancho era capaz de evacuar entre 1.100 y 1.200 m³/s para un caudal correspondiente al periodo de retorno de 500 años, establecido en 2.642,03 m³/s para este tramo de la Ría.
- En estas condiciones, la cota máxima de lámina de agua superaba ligeramente el nivel de +4,50 metros, si bien ya hemos mencionado la influencia que sobre este valor tenía el valor que se tomaba finalmente como condición de contorno aguas abajo de la confluencia.

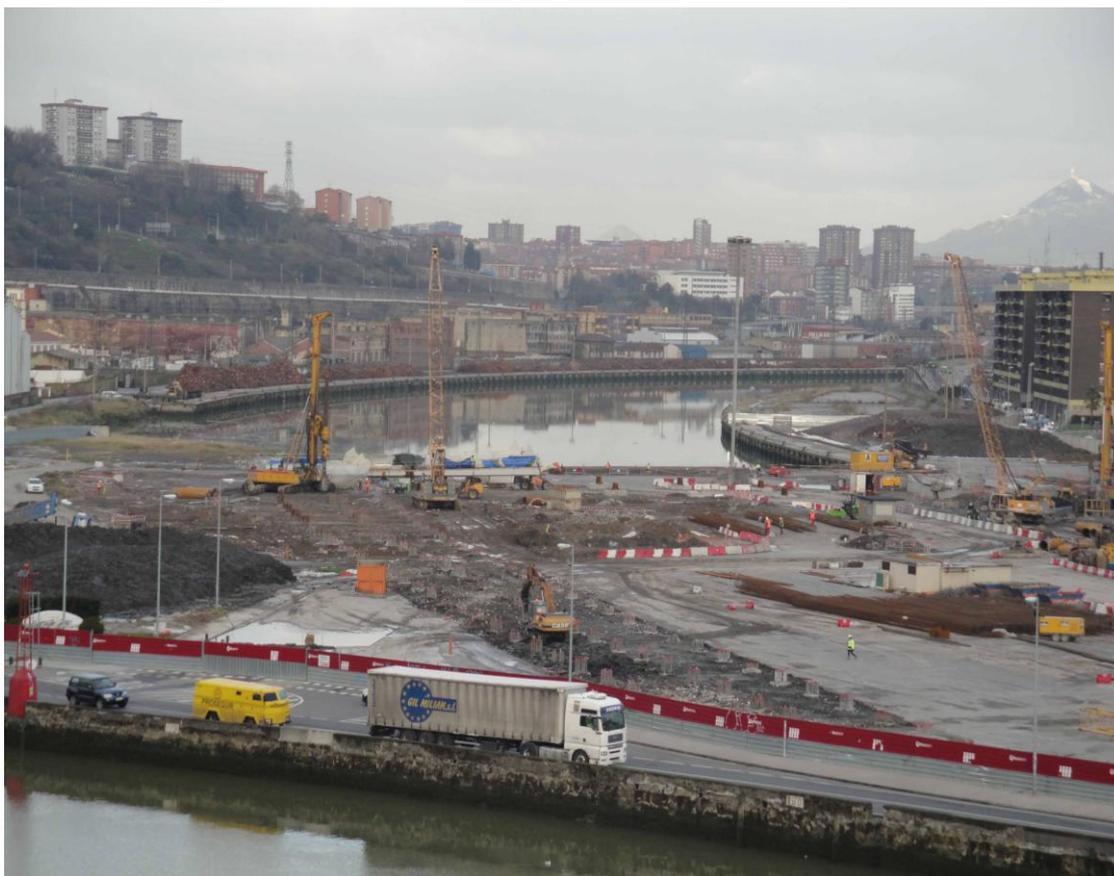
Este estudio sirvió para verificar la apertura del Canal y tal y como se determinó en Anexo 5 a la Memoria. Las condiciones, las medidas protectoras, correctoras y compensatorias y las prescripciones para realizar la supervisión de la aplicación de la Modificación del Plan General de Bilbao en Zorrotzaurre, debían ser de aplicación. Es decir, que se tenían que cumplir las determinaciones del Estudio Hidráulico realizado por la empresa SAITEC, según lo acordado con la Dirección de Aguas del Gobierno Vasco, con el fin de garantizar la ausencia de riesgo, debido al alto riesgo de inundabilidad existente en el ámbito de Modificación.¹⁷

La solución del Canal tapado podía taponarse con facilidad en una crecida del Nervión y se aconsejaba la apertura del Canal y la conversión de Zorrotzaurre en isla, tal y como se había planteado en el Master Plan original de 2004 de Zaha Hadid.

Anteproyecto, Proyecto y Adjudicación de obras de la apertura del Canal de Deusto.

A pesar de que la mayoría de las actuaciones realizadas en torno a la apertura del Canal de Deusto para la conversión de Zorrotzaurre en una Isla, exceden la fecha propuesta para la delimitación de esta Tesis Doctoral, hemos de resaltar la magnitud de la trascendencia que supone la secuencia de hechos que han transcurrido a lo largo de estos últimos años en relación con el Canal. Por ello, hemos entendido oportuno una descripción de hechos cronológicos sobre la base de las licitaciones públicas y noticias en prensa que han dado secuencia de los trabajos llevados a cabo en torno al Canal de Deusto.

¹⁷ Anexo 5 a la Memoria. Condiciones, medidas protectoras, correctoras y compensatorias y prescripciones para realizar la supervisión de la aplicación de la Modificación del Plan General de Bilbao en Zorrotzaurre. Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao en Zorrotzaurre. Documento para la aprobación definitiva. Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa s.a. – Estudio de Arquitectura y Urbanismo. Febrero 2008



18

Inicio de las obras de la apertura del Canal de Deusto

Anteproyecto

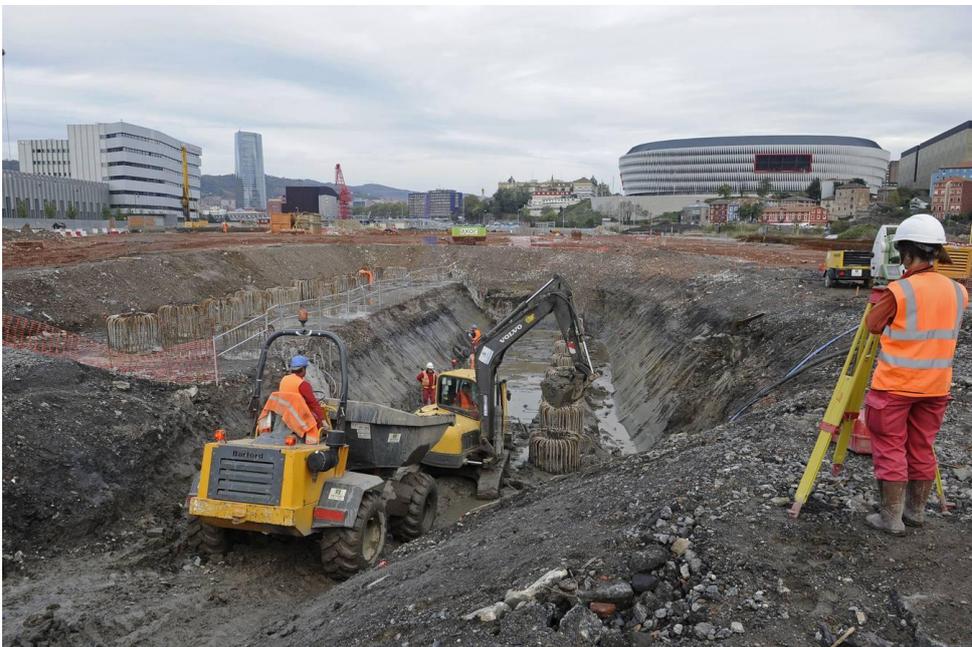
Una vez determinada la definitiva apertura del Canal de Deusto por medio del Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre¹⁹, se inició los trámites para determinar cómo y cuánto sería el modo y el coste de esta actuación que se suponía totalmente necesaria para el comienzo de una nueva etapa dentro de la operación de gran envergadura urbanística contemplada dentro del Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre.

Teniendo en cuenta que esta actuación tenía una especial incidencia en la función hidráulica para la protección contra posibles inundaciones, creando un aumento de la sección hidráulica y disminuyendo la cota de la lámina de agua, se valoraron diferentes alternativas dentro de este Anteproyecto (muros prefabricados, muros pantalla, cajones prefabricados, recintos tablestacados, muros de escollera o gaviones) aunque siempre con una premisa fundamental que era la de la excavación “en seco” de la mayor parte del Canal, excepto los 30 últimos metros que iban a resueltos mediante la hincas de tablestacas transversales al Canal en ambos extremos. La previsión de la duración de las obras desde el Anteproyecto de apertura del Canal

¹⁸ <http://www.zorrotzaurre.com/Modulos/Albumes/AlbumFotos.aspx?CodAlbum=21>

¹⁹ Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre del Plan General de Bilbao. Estudio Albia S.L.P. - Arquitectura y Urbanismo. Aprobación definitiva noviembre 2012.

de Deusto era de unos 22 meses (plazo que se vio reducido en la adjudicación de las obras) y el presupuesto base de licitación que se previó desde el anteproyecto fue de 13.381.030,92 euros (presupuesto que se vio superado con creces en el proyecto).



Obras del Canal

Proyecto²⁰

Finalmente la redacción del proyecto constructivo de la apertura del Canal de Deusto se adjudicó en junio del 2011, en concurso público, a la empresa Ingeniería Técnica y Proyectos S.A. (TYP SA), por un importe de 232.800 euros. El coste estimado de las obras de la apertura del Canal de Deusto era de 15 millones de euros, sufragados por el Ayuntamiento de Bilbao. Esta obra se simultaneaba con la construcción del puente que iba a unir Zorrotzaurre con Deusto.



Obras del Canal

²⁰ El Correo del 14 de mayo del 2011. *Once empresas optan al proyecto constructivo de la apertura del canal.* El Correo del 23 de abril de 2010. *Zorrotzaurre, abierto en canal.* El Correo del 3 de febrero del 2010. *Las obras de Zorrotzaurre comenzarán en 2012.* *Deia del 3 de febrero del 2010. Las obras de Zorrotzaurre comenzarán en 2012.* El Correo del 16 de septiembre 2011. *El Gobierno vasco adjudica la redacción del proyecto de construcción del puente que unirá Deusto con Zorrotzaurre.* El Correo del 25 de agosto de 2011. El Ayuntamiento de Bilbao encarga a una ingeniería el diseño para abrir el canal de Deusto.

Por otro lado, el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, a través de su ente público ETS, adjudicó en septiembre del 2011 a la UTE formada por las ingenierías Arenas y Asociados y CV Ingeniería la redacción del proyecto de construcción del puente que unía Deusto con la futura isla de Zorrotzaurre. El coste de construcción de este primer puente del proyecto de regeneración de Zorrotzaurre iba a ser sufragado por la Comisión Gestora de Zorrotzaurre. Los trabajos de redacción del proyecto contaban con un presupuesto de 175.000 euros y un plazo de ejecución de 10 meses. Una vez redactado el proyecto, el Ayuntamiento de Bilbao se encargaba de contratar las obras de la apertura del Canal de Deusto y del puente, de forma que debían ser ejecutadas por un único contratista, buscando una reducción de costes y plazos para ambas obras.

Por otro lado, la elevada contaminación de los suelos detectada en el entorno del Canal de Deusto retrasó las obras de apertura del mismo ya que supuso un cierto imprevisto a los trabajos a realizar. La descontaminación de los terrenos corrió a cargo del Gobierno vasco. Así, hasta 2013 no pudieron arrancar las obras de apertura del Canal.²¹

Adjudicación de obras del Canal de Deusto²²

En marzo del 2003, El Gobierno Vasco y el Ayuntamiento de Bilbao firmaron un convenio para la puesta en marcha de las obras de la apertura del Canal de Deusto y de la construcción del nuevo puente que unía Deusto con Zorrotzaurre. Estaba previsto que ambos trabajos se debían realizar simultáneamente y por el Ayuntamiento y que las obras debían comenzar a finales del 2013. El coste total de las obras ascendía finalmente a unos treinta millones de euros, con el siguiente desglose:

- Apertura del Canal. Las obras de apertura estaban presupuestadas en unos 20 millones de euros que eran financiados por el Ayuntamiento de Bilbao.
- Tratamiento de los terrenos contaminados. Costaba, previsiblemente, unos 2 millones de euros, aportados a medias entre el Ayuntamiento y el Gobierno Vasco.

²¹ El País. 18 de octubre 2011. *La contaminación de los suelos retrasa la apertura del Canal de Deusto*. El Correo 18 de enero de 2012. *La limpieza de los terrenos del canal de Deusto deberá esperar meses*

²² <http://www.zorrotzaurre.com/Modulos/Noticia/Noticias.aspx>
 El Correo del 7 de mayo de 2014. *Bilbao inicia el día 14 su "obra del siglo" en el Canal de Deusto*. El Correo del 9 de mayo del 2014. *Las Juntas piden una solución a la salida de tierras del canal de Deusto*. Deia del 14 de mayo del 2014. *Comienzan las obras del canal de Deusto con el vallado de la zona*. El Correo del 11 de diciembre de 2012. *El Gobierno vasco y Vivesa pasan al Ayuntamiento de Bilbao los terrenos para abrir el canal por 4,8 millones*. El Correo del 4 de marzo del 2013. *El Ayuntamiento de Bilbao espera iniciar este año las obras de apertura del canal de Deusto*. El Correo del 22 de agosto del 2013. *El Ayuntamiento de Bilbao licita las obras del Canal de Deusto hasta el 27 de septiembre*. El Correo del 9 de mayo del 2014. El PSE-EE propone crear una comisión dedicada a las obras del canal de Deusto. El correo del 19 de mayo del 2014. *Bildu censura el coste de abrir el Canal de Deusto*. El Correo del 12 de julio de 2014. *La mitad de las tierras que hay que sacar del canal de Deusto se transportará por la ría*. Deia del 18 de enero del 2015. *Las tierras excedentes del canal de Deusto 'navegarán' por la ría a partir de mayo*. Deia del 12 de noviembre del 2014. *La apertura del canal se retrasa tres meses*. Deia del 26 de octubre del 2014. *El Consistorio opta por el mar para trasladar la tierra del canal*

- Puente Deusto-Zorrotzaurre. Su construcción estaba presupuestada en 7,7 millones financiados por la Comisión Gestora.



Obras del Canal

El convenio suscrito estipulaba que el Ayuntamiento de Bilbao asumía la parte del Gobierno Vasco y Visesa que les correspondía en la financiación del tratamiento de los suelos contaminados y de la construcción del nuevo puente (por su participación como miembros de la Comisión Gestora), lo que, en conjunto, se estimaba en 5 millones de euros. Por su parte, el Gobierno Vasco aportaba al Ayuntamiento una parcela de 8.500 m²

En agosto del 2013, se publicó la convocatoria del concurso que el Consistorio realizó para la ejecución de las obras de apertura del Canal de Deusto y la construcción del puente que unía Deusto con la futura isla de Zorrotzaurre. Estas dos obras se debían realizar simultáneamente. El presupuesto base de licitación era de 24,2 millones de euros (IVA excluido), de los que la Comisión Gestora aportaba cerca de 8 millones.

Finalmente, en febrero del 2014, El Ayuntamiento de Bilbao adjudicó a la UTE formada por Exbasa, Viuda de Sainz, Balzola y Urssa la realización de las obras de apertura del Canal de Deusto y la construcción del puente que unía Deusto con Zorrotzaurre. La UTE adjudicataria, ofertó 17,3 millones de euros (IVA excluido) por la realización del trabajo objeto del concurso, con un plazo de 18 meses para la implementación del mismo. Al concurso, cuyo presupuesto base de licitación era de 24,2 millones euros (IVA excluido), se presentaron un total de 9 ofertas agrupadas en 32 empresas. A la vez que se adjudicaban las obras, en abril de 2014, el Ayuntamiento de Bilbao adjudicó a la UTE formada por Técnicas y Proyectos S.A. (TYPASA) y Dinam Ingeniería S.L. la dirección de obra, dirección medioambiental y dirección de la coordinación de seguridad y salud de los trabajos de apertura del Canal de Deusto y construcción del puente que unía Deusto con Zorrotzaurre (adjudicados con anterioridad a la UTE formada por Exbasa, Viuda de Sáinz, Balzoa y Urssa). La UTE adjudicataria ofertó

402.910 euros (IVA excluido) por la realización del trabajo objeto del concurso. Al concurso, cuyo presupuesto base de licitación era de 537.215 euros (IVA excluido), se presentaron un total de 7 ofertas, 5 de ellas UTEs.



Obras de apertura del Canal de Deusto

Finalmente, el 14 de mayo del 2014 comenzaron los trabajos para realizar la apertura completa del Canal de Deusto, así como la construcción del nuevo puente que unirá Deusto y Zorrotzaurre. Estas dos actuaciones, que se realizaban conjuntamente y cuyo plazo de ejecución era de 16 meses, realizadas por la UTE formada por Exbasa, Viuda de Sáinz, Balzola y Urssa y la dirección de obra de los trabajos por las empresas TYP SA (autora del proyecto constructivo) y Dinam Ingeniería, costarían unos 21,5 millones de euros (IVA incluido).

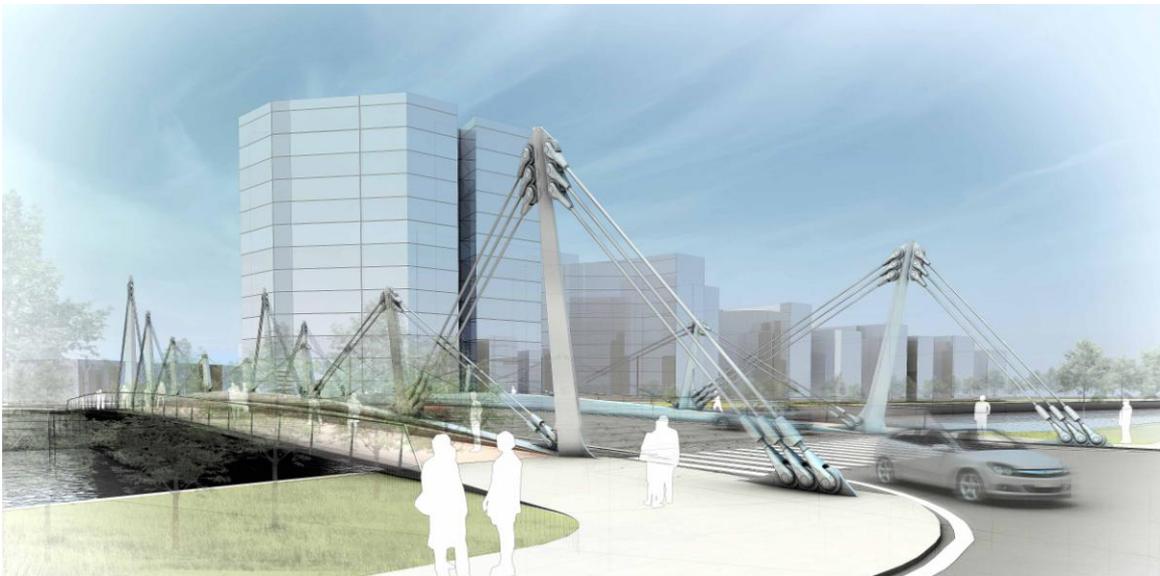


Puente Frank Gerhy

²³ <http://www.zorrotzaurre.com/Modulos/Albumes/AlbumFotos.aspx?CodAlbum=18>

Las obras de apertura del Canal debían ser simultáneas a las de la construcción del puente, y ambas se debían realizar, en su totalidad, en seco. La apertura del Canal consistía, básicamente, en la construcción de dos nuevas alineaciones paralelas de muelles de ribera (533 metros en la ribera norte y 369 metros en la ribera sur) separadas 75 metros, para lo que se debían instalar 600 pilotes. La excavación proporcionaba al Canal en esta zona una profundidad de entre 5 y 5,5 metros y suponía extraer unos 365.000 m³ de tierras que serían retirados en barcos y camiones con destino, según su grado de contaminación, a la ampliación del Puerto de Bilbao en El Abra exterior, o a vertederos autorizados.

El nuevo puente, que tenía 75 metros de largo y 28 de anchura media y unía la isla con Deusto (a la altura de la clínica Zorrotzaurre de IMQ). Disponía de cuatro carriles de circulación de vehículos, dos por cada sentido, y aceras en ambos lados, una de ellas dotada de bidegorri.



Puente Frank Gehry

El cronograma estimado de las obras indicaba que el primer mes se emplearía en realizar, además del vallado de la obra, los desvíos de ciertos servicios (especialmente gas y energía eléctrica) para permitir seguir dando suministro a Zorrotzaurre durante las obras, y el desvío provisional del viario junto a la Clínica del IMQ, que garantizaba la posibilidad de iniciar el estribo norte del puente en Deusto sin que se produjeran afecciones al tráfico. Posteriormente, vendría la fase más compleja de las obras, con unos 9 meses de duración, en la que se construía la totalidad del nuevo puente y se efectuaba la mayor parte de la excavación. Antes de comenzar ésta, se hincaban unas hileras de tablestacas metálicas transversales en ambos extremos del Canal para asegurar que no se produjeran flujos de agua desde la Ría o el Canal hacia la zona de excavación. En la penúltima fase, de unos 3 meses, se continuaba con la ejecución de la zona que no se podía hacer en la anterior fase por su cercanía al vial en servicio en fases anteriores. Es decir, se finalizaban los pilotes y la excavación (excepto los caballones). En la última fase, de otros 3 meses, se realizaba la excavación de

caballones extremos y la excavación marítima final. Por último, se quitaban las tablestacas con lo que se daba entrada al agua, produciéndose así la conversión definitiva de Zorrotzaurre en isla.

En noviembre del 2014 ya se anunció públicamente que se había decidido prorrogar por un periodo de tres meses la ejecución de las obras de apertura del Canal de Deusto y construcción del puente, situando el nuevo periodo de conclusión de las obras en diciembre del 2015.



²⁴ Obras de apertura del Canal de Deusto

8.2 Concursos y propuestas en Zorrotzaurre.

El Bilbao de finales de los 80, de los años 90 e incluso de principios de los años 2000, se nutrió de manera amplia, arquitectónicamente hablando, de las ideas frescas que inspiraba la nueva urbe. La explosión de la arquitectura de autor y del “Star System” arquitectónico e internacional que surgió a raíz de la construcción del Museo Guggenheim (1997), fue fomentado por las Instituciones Públicas procurándose, de esta forma, de un gran número de propuestas en base a las que construir la nueva ciudad.

²⁴ <http://www.zorrotzaurre.com/Modulos/Albumes/AlbumFotos.aspx?CodAlbum=21>



25

Panorámica de Zorrotzaurre

Sin querer participar sobre la polémica local surgida sobre la autoría de las obras o la nacionalidad de los arquitectos que ejecutaban las mismas a lo largo de la ciudad, podemos afirmar que la estrategia llevada a cabo, por parte de las Instituciones Públicas, a la hora de estudiar y adjudicar las grandes actuaciones arquitectónicas en Bilbao, resultó altamente positiva desde un punto de vista de rentabilidad de producto ofertado.

Es decir, Bilbao supo proporcionar un producto no solamente de alta calidad arquitectónica, producto que también se podía haber proporcionado desde una arquitectura local, sino que supo aportar un proceso de marketing ofreciendo una obra arquitectónica de calidad, pero sobre todo, un nombre de un arquitecto de reconocimiento mundial cuyo resultado era casi siempre un éxito asegurado.

²⁵ <http://www.zorrotzaurre.com/Modulos/Albumes/AlbumFotos.aspx?CodAlbum=10>



Panorámica de Zorrotzaurre

A pesar de la gran cantidad de transformaciones en Bilbao, hubo multitud de propuestas arquitectónicas y urbanísticas de gran valor que forjaron, a lo largo de las últimas décadas, un imaginario arquitectónico de la ciudad sobre el que fue muy probable que se asentaran las bases de la actual realidad urbana. Podemos afirmar con todo ello, que el Bilbao teórico surgido a partir de los proyectos irrealizados de los últimos años fue la excusa ideal para poder disertar intelectualmente sobre las grandes actuaciones llevadas a cabo en la ciudad y argumentar el devenir urbanístico de Bilbao.

En los nuevos diseños propuestos para la nueva ciudad no solamente se planteaba un urbanismo basado en una herencia de modelos anteriores, ni tan siquiera se concebía la ciudad como una prolongación de trazados y tramas; Los nuevos modelos urbanísticos podían basarse en planteamientos aleatorios y fortuitos o según propuestas poético-históricas más arraigadas con la herencia de un pasado vivido. Es decir, los nuevos proyectos podían acabar siendo una propuesta excesivamente formalista.

Con todo ello, no podíamos obviar la prolija etapa en el planteamiento de concursos de ideas que se llevó a cabo para el desarrollo de Bilbao en general y del área de Zorrotzaurre en particular.

En la Península de Zorrotzaurre fueron principalmente tres tipos de trabajos los que aportaron nuevas ideas urbanísticas al área degradada y que reavivaron, en cierta medida, el interés proyectual por una zona con inmensas posibilidades y que podía ser un buen caldo de cultivo para nuevas y frescas ideas sin prejuicios, ni límites, ni premisas vinculantes.

-El primero de ellos se trató de un concurso de ideas, el Premio Thyssen Arquitectura`94 promovido por el Grupo Thyssen Industrie en 1994.

-El segundo de ellos se trataba de diferentes trabajos urbanísticos realizados por la Escuela de Diseño de la Universidad de Harvard en 1998.

-El tercero consistía en una recopilación de trabajos presentados al concurso que convocó el Ayuntamiento de Bilbao en 1997, fruto de la colaboración del Área Municipal de Urbanismo y la Escuela de Arquitectura de Pamplona.

Estudiaremos los trabajos aportados por las propuestas.

Premio Thyssen de Arquitectura`94²⁶

El Grupo Thyssen Industrie en colaboración con el BBV convocó el 15 de abril de 1993 un certamen entre profesionales de la arquitectura para la reordenación de la Península de Zorrotzaurre en Bilbao. Esta edición bianual de los Premios Thyssen Arquitectura fue la cuarta. Anteriormente se habían analizado ámbitos de reordenación urbanística conflictivos en Madrid, Barcelona y Sevilla, pero a la edición de 1994 le tocó analizar el área de Zorrotzaurre desde un contexto de grandes posibilidades de transformación urbana, a pesar del importante proceso de degradación industrial y el declive urbano en un enclave céntrico del Área Metropolitana.

Esta convocatoria de concurso de ideas arquitectónicas en Zorrotzaurre se encadenó al fallo del Concurso de Ordenación de Abandoibarra y a la difusión internacional de los diferentes proyectos que se preveían en Bilbao. Es decir, la transformación urbana de Bilbao estaba de moda y suponía materia de análisis y estudio urbanístico y arquitectónico, con lo cual, era lógico pensar que el enclave de Zorrotzaurre para un concurso de arquitectura iba a suponer un éxito seguro de convocatoria y de calidad de propuestas. Con todo, las expectativas no defraudaron y resultó todo un triunfo con 79 proyectos admitidos de alta calidad y con buenas lecciones de urbanismo, aunque como Elías Mas narra en su recopilación de Los Planos de Bilbao, los léxicos era muy diversos desde el neo-racionalismo, post-modernismo, "cibernetismo", organicismo... La península de Zorrotzaurre con vocación de charnela de conexión de las operaciones de gran escala urbana con la gran transformación de Bilbao, suponía el inicio de la recuperación de la Metrópoli y su Área de influencia.

Las propuestas del Premio Thyssen aportaron mucho más que formas arquitectónicas e imagen urbana sino que contribuyeron a concebir un nuevo enfoque conceptual

²⁶ AA.VV. *Premio Thyssen Arquitectura`94*, Grupo Thyssen Industrie, Madrid, 1994.

mediante el tratamiento del proyecto como península, como isla o incluso como área de oportunidad adosada a la Margen Izquierda. Las conexiones viarias también eran dispares, en algunos casos se prologaba la Gran Vía como eje urbano estructurante, en otros casos, se prescindía de una conexión viaria fuerte y se optaba por sutiles enlaces con San Ignacio. También en cuanto a los usos, la estrategia seguida era variada, desde propuestas de muy baja intensidad donde el uso predominante era el parque urbano, pasando por opciones donde los usos mixtos terciarios y residenciales configuraban el área central de la isla, hasta las propuestas donde predominaba el uso residencial con mucha vinculación con la zona fluvial. Morfológicamente, las propuestas podían variar desde posturas muy radicales de concentración de edificabilidad en elementos arquitectónicos de gran escala, hasta trazados de inspiración barroca, o tejidos orgánicos, o mimetismo con el entorno e incluso propuestas poéticas de ciudades alternativas. Qué duda cabía, que todas las propuestas abrieron un debate sobre la renovación urbana de Zorrotzaurre.



Panorámica de la punta de Zorrotzaurre

El tema objeto de la cuarta edición del Premio Thyssen Arquitectura fue: *“Propuesta de Ordenación de la Península de Zorrozaurre en la Ría de Bilbao”*²⁷. El acta del Jurado

²⁷ El jurado estuvo compuesto por: D. José Ángel Sánchez Asiain(Presidente de la Fundación BBV), D. José Luis Álvarez Margaride (Presidente del Grupo Thyssen Industrie), D. Joseba Escribano Villaán(Decano del COAVN), D.

anunciando el fallo del concurso se firmó el 20 de abril de 1994. En la misma se declaraba: "...el jurado, que ha apreciado el esfuerzo realizado por los concursantes, desea formalizar su reflexión acerca de la enorme dificultad que plantea el tema del Premio, no solamente por la morfología, extensión y referentes culturales de la península de Zorrotzaurre, sino por los requisitos explicitados en las bases del certamen y la constatación de que, en la actual crisis del concepto de ciudad en cuanto a su adecuación a los requisitos de organización de la calidad de vida de las personas y su relación con el entorno, las soluciones enteramente satisfactorias al problema planteado son de difícil solución".²⁸



Panorámica de Zorrotzaurre

En la votación final resultó ganador el proyecto presentado por el equipo formado por: Darío Gazapo de Aguilera, Concepción Lapayese Luque y Javier García-Izquierdo y Ruiz. *"En él, el jurado ha apreciado un gran esfuerzo de reintegración de la relación del espacio con la antigua vega de San Ignacio, de la cual fue desgajada, así como la resolución positiva de la interpenetración de la ciudad, la ría y la isla de Zorrotzaurre"*²⁹

El Segundo Premio fue seleccionado el proyecto del arquitecto Alejandro Ríos Román. *"El jurado ha apreciado en él la conservación del soporte físico y su ocupación de manera racional. Es importante y acertado el elemento de integración entre el barrio de San Ignacio y la isla. Trabajo tranquilo y realista, presenta un fuerte contraste de*

Ibon Areso Mendiguren (Arquitecto, Teniente Alcalde del Excmo. Ayuntamiento de Bilbao), D. Rafael de la Hoz Arderius (Arquitecto), D. Jaime Duró i Pifarré (Presidente del CSCAE), D. Francisco Javier Sáenz de Oiza (Arquitecto, Premio Príncipe de Asturias de las Artes 1993), D. Álvaro Siza Vieira (Arquitecto), D. Alfonso Vegara Gómez (Arquitecto y Urbanista), D. Juan Antonio García Obregón (Arquitecto).

²⁸ , ²⁹ y ³⁰ Ibidem (AA.VV. *Premio Thyssen Arquitectura '94*, Grupo Thyssen Industrie, Madrid, 1994.) Pág.- 20-21

discurso entre el borde de la isla contiguo a San Ignacio(geométrico y artificial) y el borde opuesto, que ofrece un tratamiento más orgánico.”³⁰

Hubo tres terceros premios que correspondieron a los equipos siguientes: 1er tercer premio: Xavier Unzurrunzaga Goikoetxea, Elena Aramburu Sanz, José María Alcorta Azcue. 2º tercer premio: Eduardo Arroyo y Juan Calvo Basarán. 3er tercer premio: Juan Daniel Fullaondo Errazu y Diego J. Fullaondo Buhigas de Dalmau.

A raíz de la convocatoria de este Premio Thyssen de Arquitectura`94, debido al interés suscitado por el enclave privilegiado de la península de Zorrotzaurre, los alumnos de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla y gracias al interés del profesor D. José León Vela, decidieron analizar la península como proyecto fin de carrera. El resultado de este análisis fue recogido en la publicación de los Premios Thyssen Arquitectura`94 por el interés de la propuesta presentada y por tanto también nosotros la recogeremos en esta Tesis Doctoral

Primer premio: Des-plazamientos. Em-plazamientos.

El equipo formado por Darío Gazapo de Aguilera, Concepción Lapayese Luque y Javier García-Izquierdo y Ruiz, basó su propuesta en la tolerancia compleja que guiaba el proyecto a través del acontecimiento urbano, según la memoria de la misma.

La propuesta pretendía estar por encima del tradicional urbanismo bidimensional de trazado y ordenanza y planteaba una estrategia metropolitana, una pauta de diseño, conforme a una realidad de mezcla, pluralidad y mestizaje. Es decir, se trataba de hacer ciudad sin formas urbanas definidas y partiendo de una reflexión sobre el lugar y la naturaleza como proceso interactivo mediante consideraciones tales como el comportamiento tectónico de la cuenca fluvial o la concepción fractal de las agrupaciones urbanas.

El proyecto concebía el futuro de la Isla como un escaparate de la Metrópoli donde la Isla podía ser vivida no desde la seguridad de una envolvente de protección, sino desde una incompleta realidad en continua reestructuración.

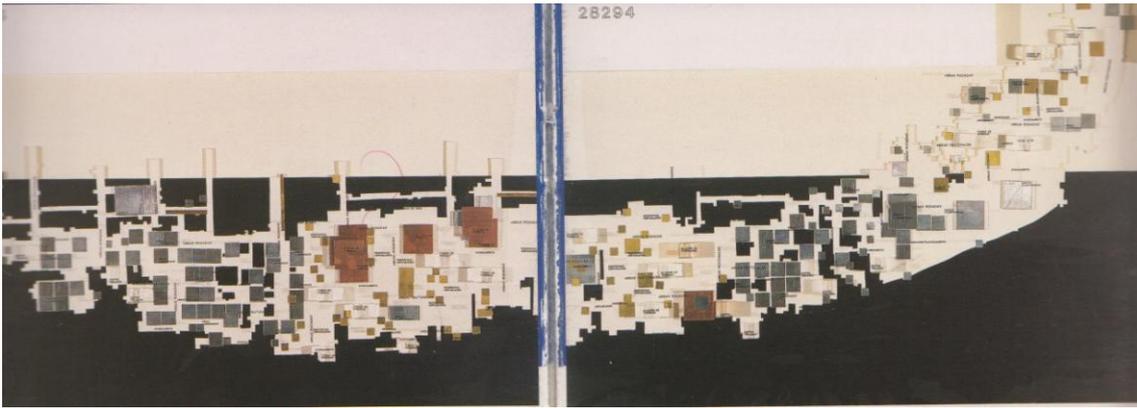
“Un paseo- a escalar, azaroso, atópico - sería nuestra primera aproximación a la isla de Zorrozaurre, su superficie es un fluido de forma y tamaño no definidos, donde la liberación energética es múltiple, como consecuencia de una relación tensional no finita.

Itinerarios nómadas, “...huellas y pausas...” , que envuelven retículas espacio-temporales, donde acontecen traslaciones y analogías que conforman la piel de este enclave, en una suerte de interpretación “Ad Libitum” de los gradientes naturales y de la turbulencia de sus procesos.

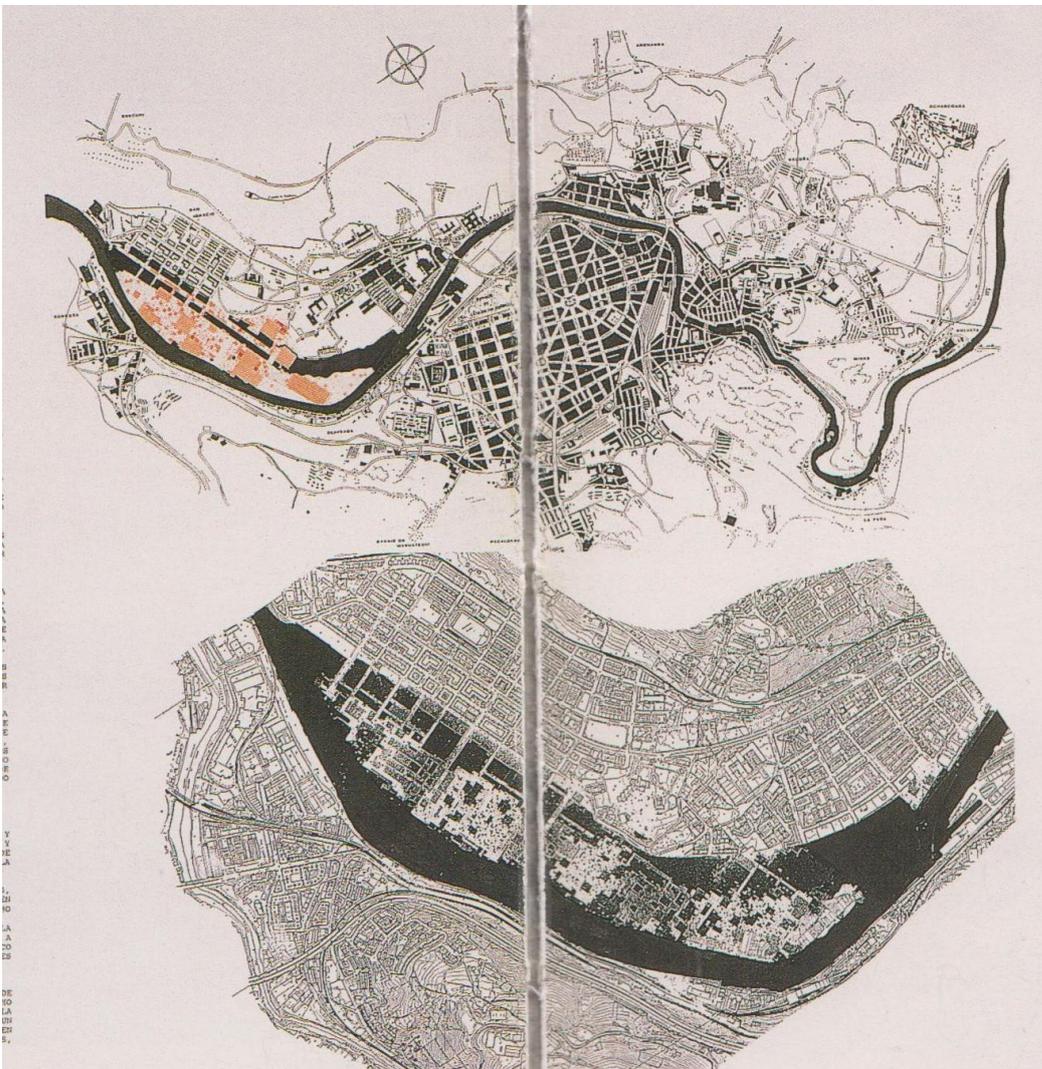
Su topología es un sumatorio de series de “acontecimientos” , serie de intervalos, divididos en subseries de subintervalos (espacios lúdicos donde se suceden espacios



Primer Premio Thyssen Arquitectura `94. Darío gazapo de Aguilera,
Concepción Lapayese Luque, Javier García-Izaquierdo y Ruiz
Des-plazamientos
Em-plazamientos



Primer Premio Thyseen Arquitectura `94



Primer Premio Thyseen Arquitectura `94

residenciales, donde se suceden subespacios para trabajar, divididos en subseries de producción y de ocio...como moléculas vivas en continuo intercambio de roles productivos) buscando la integración y adhesión al medio que reduzca los impactos de degradación que la oferta comunicacional ejerce actualmente sobre la forma urbana.

Las secuencias de espacios libres y zonas verdes conforman una serie desplazada con referencia a la secuencia construida. La continuidad peatonal y rodada se solapa en los puntos singulares donde surge el acontecimiento urbano; permitiendo en los puntos vacíos la implantación y crecimiento de arbolado como sub-islas de vegetación o la creación de estanques como sub-islas sumergidas.

Una "pausa" dentro del complejo fluido material se convierte en "singularidad" dentro del entorno nómada, como una suerte de interposición fragmentaria, ¿Forma pura?, habitando los pasillos interurbanos sobre la terraza fluvial, demarcando un rostro de ciudad mutante.

Se genera así una distribución caótica (cao-cosmos) sobre la ribera urbana del Nervión a su paso por Zorroza-aurre".³¹

El valor conceptual del proyecto pasaba por una apuesta según una reinterpretación de relación espacial entre la ciudad, la Ría y la Isla de Zorrotzaurre. El resultado de la propuesta pasaba por ser una valerosa y arriesgada apuesta urbanística fuera de la malla rígida urbana tradicional del Ensanche bilbaíno y bajo las influencias estructuralistas que se liberaban de toda regla urbanística preestablecida, fragmentando el contexto, proponiendo espacios con programas múltiples y creando una nueva memoria para el espacio de la Isla de Zorrotzaurre.

Segundo premio: Eje Vertebrador.

La propuesta de Alejandro Ríos Román se basaba en una recuperación integral de la Ría como arteria a escala metropolitana, repensando el papel de ésta para su incorporación a la vida urbana, eliminando riberas, orillas y márgenes y concibiendo la ciudad de manera conjunta sin límites ni barreras para dinamizar el "eje vertebrador" mediante actividades de futuro que habían de implantarse en la Isla.

Mediante la apertura del Canal, el proyecto definía dos brazos de agua, uno en el cauce original del Nervión y otro en el Canal, que se trataban arquitectónicamente de forma diferente ya que correspondían a ámbitos muy diferenciados. Por un lado, en el curso natural del Nervión se trataba de mantener la memoria histórica de la Ría, conservando el vacío existente con una ocupación residencial pero puntual mediante un sistema de torres de 35 metros de altura al borde del agua las cuales coincidían con la altura de la autopista de la Margen Izquierda. Por otro lado, el brazo derecho del Canal se convertía en una arteria con gran capacidad de articulación intentando

³¹Memoria del Primer Premio de los Premios Thyssen Arquitectura '94.:Des-plazamientos. Emplazamientos. Darío Gazapo de Aguilera, Concepción Lapayese Luque y Javier García-Izquierdo y Ruiz. *Ibidem* (AA.VV. *Premio Thyssen Arquitectura '94*, Grupo Thyssen Industrie, Madrid, 1994.) Pág.- 27



Segundo Premio Thyseen Arquitectura `94. Alejandro Ríos Román
Eje Vertebrador



Segundo Premio Thyseen Arquitectura `94.

relacionar las orillas de Deusto y de la Isla mediante un modelo lineal de hibridación urbana con el barrio de San Ignacio. El equilibrio entre ambos brazos fluviales se conseguía mediante un tipo de edificio "contenedor" como base de la topografía industrial.

En cuanto a los usos, la voluntad de esta propuesta era la de dotar a la ciudad de elementos urbanos que generaran un núcleo de carácter terciario adecuado que correspondiera a la capitalidad regional de Bilbao, para ello se buscaba transmitir una imagen urbana de Centro Terciario Direccional, capaz de atraer actividad económica y empresarial. En cuanto al uso residencial, el proyecto planteaba dos núcleos residenciales, uno sobre la Ría con siete torres según los ejes de circulación de San Ignacio y otro núcleo residencial, con un crecimiento de densidad según se desplazara hacia el interior apoyado en una base donde se desarrollaban usos de aparcamiento, uso comercial y circulación interna evitando así las humedades de la Ría. Se proponía también otro un tercer núcleo de uso terciario mixto en la Margen Izquierda del Canal como unión entre San Ignacio y Zorrotzaurre a modo de parque de negocios y de actividades lúdicas y confrontando ambas orillas, "ciudad versus parque" e integrándose dentro del modelo urbano de San Ignacio. El eje de circulación central recorría la Isla por su centro a modo de gran avenida.

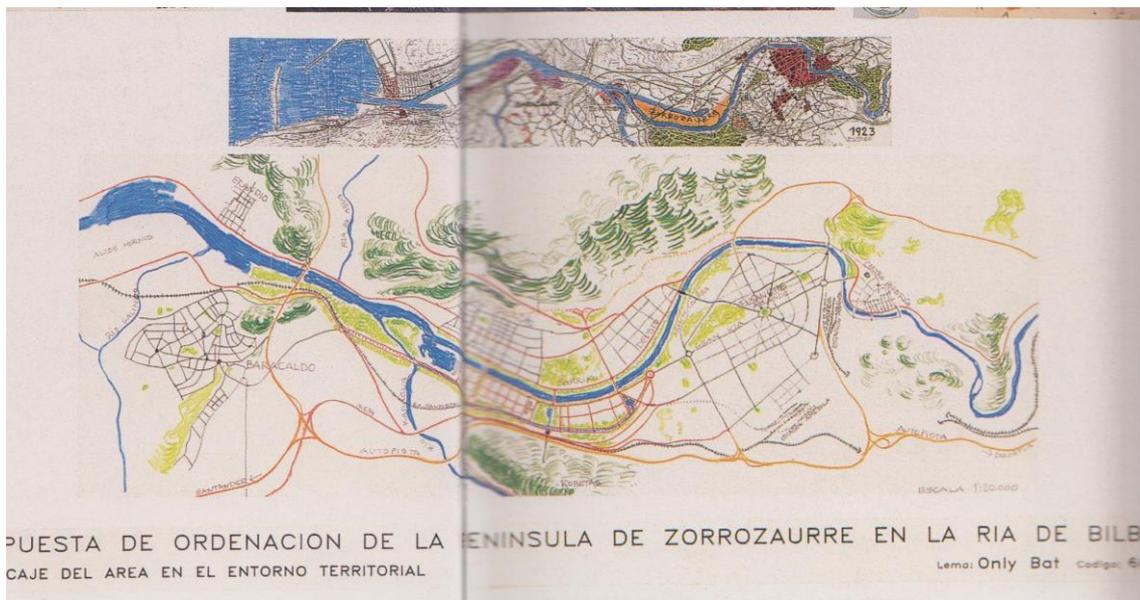
Tal y como el jurado dijo, este proyecto rezumaba serenidad y un gran conocimiento de la realidad urbana gracias al equilibrio conseguido entre ambos cauces fluviales y sobre todo al diálogo urbano de la isla con el barrio de San Ignacio que se leía más geométrico que el resultado más organicista frente a Olabeaga. El resultado fue un gran proyecto de respeto del soporte físico y de ocupación racional del mismo.

1er Tercer Premio: Espinal dorsal

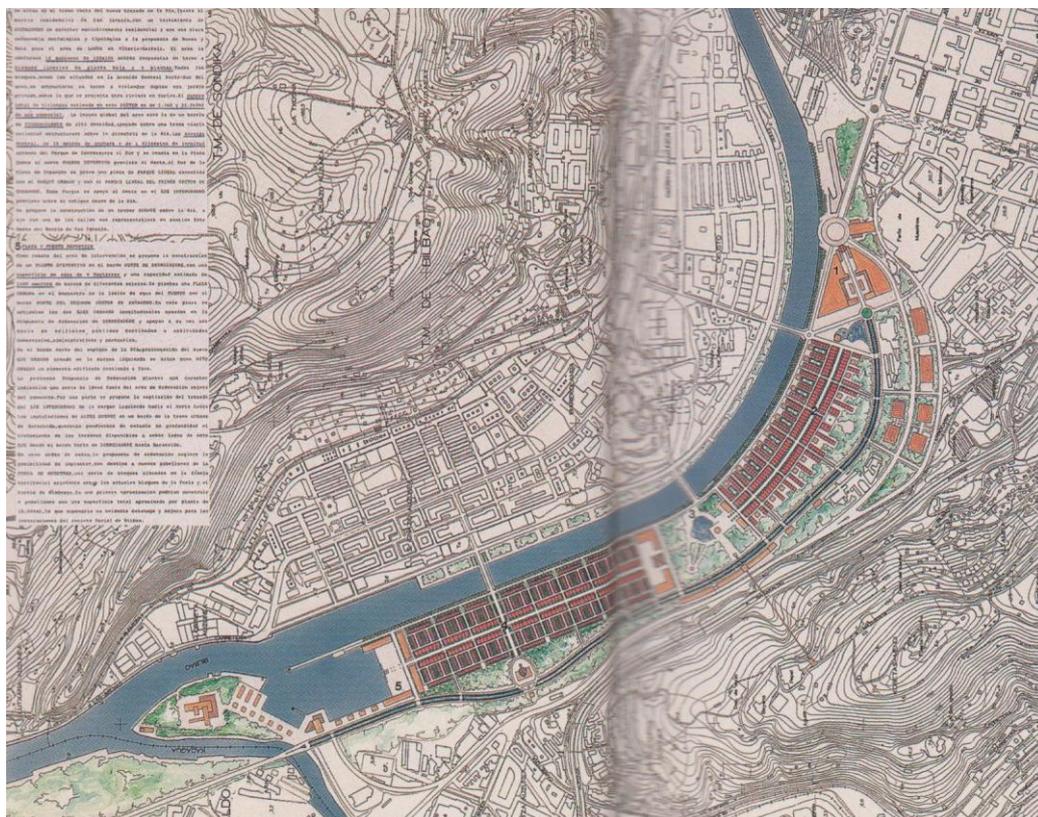
La propuesta de Xavier Unzurrunzaga Goikoetxea, Elena Aramburu Sanz, José María Alcorta Azcue planteó la pieza territorial de Zorrotzaurre como una "Rótula Estructural Urbana" que conectaba dos centros neurálgicos del Área Metropolitana: Bilbao y Baracaldo. Es decir, el proyecto proponía un Eje Metropolitano similar al que se planteó desde el Avance del Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano³². El "Eje Urbano" pasaba por ser un eje viario que articulaba la Ordenación del Territorio, los centros urbanos, los sistemas generales interurbanos.

El proyecto partía de la premisa de la apertura del Canal de Deusto pero desecando el cauce original de la Ría. De este modo, Zorrotzaurre ampliaba su superficie hacia la Margen Izquierda, pudiéndose tener una lectura completa de elemento rótula entre

³² El Avance del Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano 1993-1994, planteaba un Eje Metropolitano atravesando la isla de Zorrotzaurre, mientras que el Plan Parcial de Reforma Interior de Deusto, Olabeaga y Zorroza de 1993 se preveía una actuación destacable como la del secado del cauce original de la Ría y el encauzamiento del Nervión por el Canal de Deusto una vez que éste se hubiera abierto por completo. El terreno ganado a la Ría, se dedicaba a zona exclusiva del Puerto. En la propuesta del 1er tercer Premio se fusionaban ambos planes; por un lado se desecaba el cauce original del Nervión como en el Plan Parcial de 1973 y se planteaba un Eje Urbano en la traza del cauce a modo de Eje Metropolitano del Avance del Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano de 1993-1994.



Tercer Premio Thyseen Arquitectura '94. Xabier Unzurrunzaga Goikoetxea, Elena Aramburu Sanz, José María Alcorta Azcue Espina Dorsal



Tercer Premio Thyseen Arquitectura '94

Bilbao y Baracaldo. De esta forma, el nuevo cauce de la Ría se convertía en “Espinal Dorsal” mientras que el nuevo “ Eje Urbano” seguía la traza del antiguo cauce pero convertido esta vez en eje viario, trazado del metro, aparcamiento subterráneo. A modo de memoria histórica del cauce original, se proponía una insignificante lámina de agua lineal a lo largo del “ Eje Urbano”.

En cuanto a la propuesta edificada, la apuesta era un claro mimetismo o traspolación del Ensanche bilbaíno a la nueva ordenación urbana de Zorrotzaurre mediante 5 piezas urbanas: Plaza circular y edificio administrativo; Primer sector de ensanche; Parque urbano; Segundo sector de ensanche; Plaza y puerto deportivo. La rígida malla de Ensanche se repetía a lo largo de Zorrotzaurre y se leía como una nueva extensión de Bilbao hacia su vertiente izquierda como una ampliación de Olabeaga.

2º Tercer Premio: Axioma de Noé

Eduardo Arroyo y Juan Calvo Basarán revisaban el desarrollo y formación de las ciudades a lo largo de la historia desde las Polis griegas hasta Manhattan, pasando por las ciudades renacentistas para reflexionar sobre los puntos en común de todas ellas llegando a la conclusión de que el resultado físico y estructural era el mismo.

Su propuesta se basaba en una descolonización del territorio mediante una nueva estructura conformada por arcas flotantes como elementos de salvación frente al diluvio de la crisis de las estructuras urbanas, volviéndose a encontrar ésta con la naturaleza. La condición de inundabilidad de Zorrotzaurre se llevaba hasta sus últimas consecuencias transformando toda la península en un territorio marítimo que facilitaba el escape de las aguas del Nervión. Las arcas de diferentes dimensiones acumulaban diferentes usos (vivienda unifamiliar, vivienda colectiva, servicios colectivos, parques flotantes de recreo) remontaban el Nervión para colonizar el espacio metropolitano, agrupándose en torno a una espina lineal que eran los servicios de comunicación y la base del nuevo Skyline acuático.

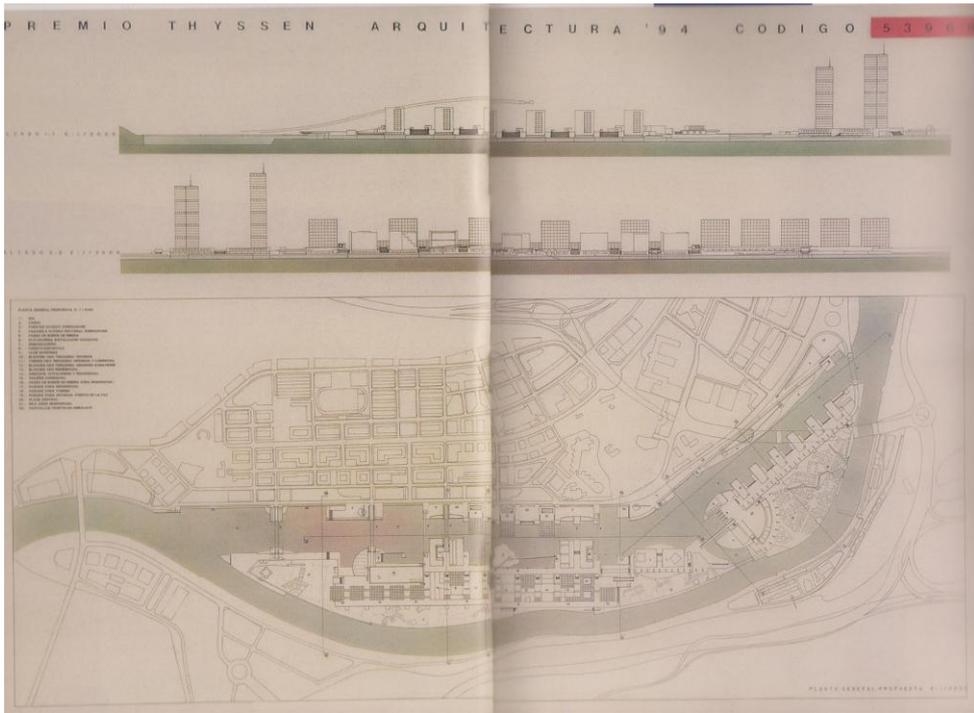
3er Tercer Premio: Un discurso Universal.

Juan Daniel Fullaondo Errazu y Diego J. Fullaondo Buhigas de Dalmau presentaron un proyecto abierto y flexible a un conjunto de numerosas posibilidades sin aferrarse a un esquema rígido y único. Así se presentaban dos tipos diversos de ideas unas referentes a la memoria de Bilbao y otras que ponían de relieve la realidad urbanística internacional de las zonas limítrofes o de borde.

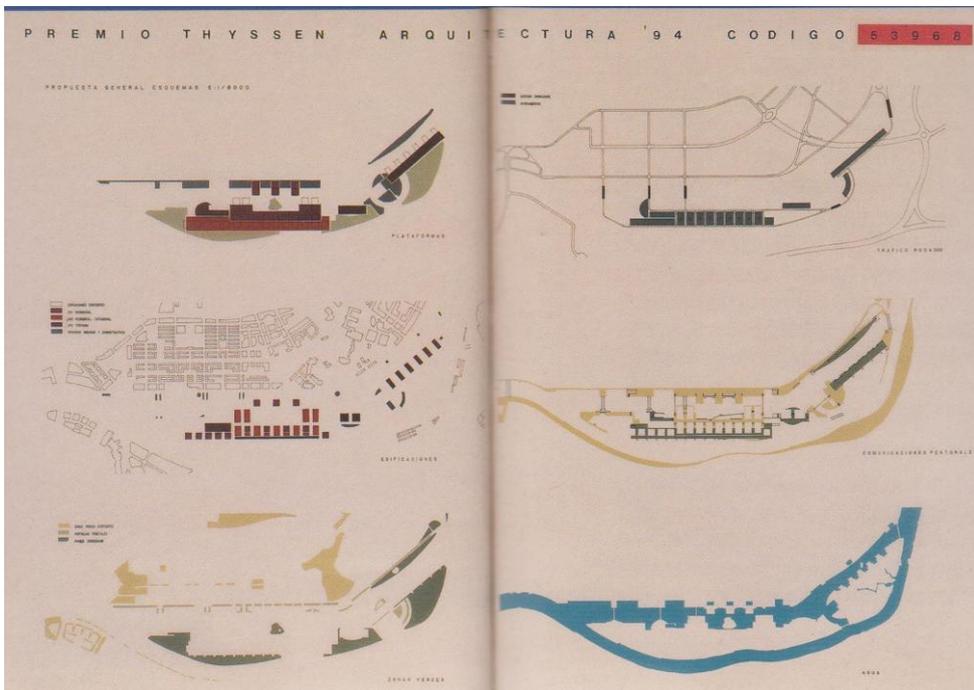
Desde la perspectiva histórica bilbaína, la evocación al truncado Puerto de la Paz del arquitecto Silvestre Pérez con planteamientos ajardinados pero desde una óptica del Central Park neoyorquino, era irrefutable. También la presencia de la propuesta de reforma del Casco Viejo y muelle de Ripa del arquitecto bilbaíno Secundino Zuazo, podía leerse en el proyecto de los Fullaondo por su nostalgia a la solución pre-Deco de Zuazo.



Tercer Premio Thyseen Arquitectura '94. Eduardo Arroyo Muñoz, Juan Calvo Basarán
Axioma de Noé



Tercer Premio Thyseen Arquitectura '94. Juan Daniel Fullaondo Errazu, Diego J. Fullaondo Buhigas de Dalmau
Un discurso Universal



Tercer Premio Thyseen Arquitectura '94



Premio Thyssen Arquitectura '94 y el estudio de la Escuela Superior de Arquitectura de Sevilla. Prof. José León Vela.

Autores del Proyecto: Daniel Adame de Heu, Ana Longobardo Polanco, Manuel Molina Romero, Ángel Pérez Sendino

El esquema del conjunto se organizaba en grandes tramas integradas por elementos de torres de oficinas, bloques abiertos de uso residencial, edificaciones de uso mixto residencial-dotacional, áreas comerciales de gran y pequeña superficie y tres parques. Mediante un compendio de estrategias desarrolladas en ambos frentes, se establecía una catalogación o minitrama de grandes bloques flexibles.

Se trataba de una estrategia abierta a cualquier reconsideración quedando un proyecto libre, abierto y heterogéneo, creando de esta manera una atmósfera de posibilidades y sugerencias del "Bilbao posible", "Ciudad análoga en miniatura".

Proyecto Fin de Carrera E.T.S. de Arquitectura de Sevilla

Los alumnos de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla y el profesor D. José León Vela analizaron minuciosamente el entorno de Zorrotzaurre para entender su morfología urbana ya que no podía tratarse este espacio como un fragmento cualquiera de ciudad. El resultado fue un planteamiento basado en la reconstrucción de la ciudad mediante la recuperación de la entidad de la estructura urbana.

Debido a la morfología estrecha y alargada de la isla se intentaba maximizar su ancho. Con este criterio, se dividió en dos grandes paquetes de morfología y usos diferentes, aunque con un mismo entendimiento en el diseño de sus márgenes en relación con la ciudad circundante.

Se establecían sistemas de equipamientos y usos metropolitanos mediante hitos que denotaban su carácter supraurbano. Es decir, se proponía el Rectorado de la Universidad de Deusto que se convertía en la rótula articuladora de las dos penínsulas que componían la isla. Esta charnela universitaria se veía reforzada por la presencia del puerto deportivo. Otro elemento arquitectónico a reseñar en la isla era un "Mall" cubierto.

La localización del uso residencial y el área universitaria de Tercer Ciclo ocupaban la mayor parte de la Isla bajo los criterios de edificación de baja densidad de ocupación de suelo. La implantación residencial se realizaba con diversas tipologías edificatorias, mientras que la organización del Tercer Ciclo universitario correspondía a una lectura de la memoria histórica de una trama preexistente.

Como uso singular, se planteaba un centro multifuncional para grandes acontecimientos a modo de equipamiento propio de los grandes parques metropolitanos. Las márgenes portuarias de Deusto y San Ignacio se integraban al conjunto con nuevos usos y equipamientos.

Harvard University Graduate School of Desing ³³

En realidad se trató de un ejercicio docente propuesto por la Escuela de Diseño de Harvard. Este minucioso estudio de exploración e investigación fue desarrollado por los alumnos postgraduados de la Universidad de Harvard dentro del sistema “estudios patrocinados” que se llevaba a cabo dentro de esta Escuela de Diseño y en colaboración con diferentes gobiernos locales. El resultado de este tipo de colaboraciones fue una simbiótica relación, donde las Instituciones Públicas se beneficiaban de ideas frescas y nuevas de estudiantes con sus estudios finalizados, mientras que por otro lado, la experimentación artística –intelectual de los estudiantes ante situaciones reales aportaba una visión de la profesión desde un punto de vista práctico. El trabajo que se desarrolló durante todo el año lectivo de 1997-1998, año de la inauguración del Guggenheim y de la reactivación artística y culturalmente de su actividad como museo de arte moderno, lo que supuso una referencia clara para cualquier tipo de intervención en Bilbao. El proyecto académico fue llevado a cabo por Jorge Silveti, Chairman de la Escuela de Harvard, como coordinador; Rodolfo Machado, profesor de la Escuela de Harvard y Francisco J. Mangado, profesor invitado de la Escuela de Harvard y profesor de la Escuela de Arquitectura de Navarra.

El estudio se enfocó desde dos escalas diferentes, por un lado, se desarrollaron propuestas de urbanismo, planificación y paisajismo, donde se trataba la escala urbana de la Ría de Bilbao. Por otro lado, se trató una escala menor concentrándose todos los esfuerzos en ideas puntuales para un nuevo acuario y para la relocalización del estadio del Athletic. Es decir, consistía en analizar un entorno más amplio mediante operaciones arquitectónicas de escala local. La mayoría de las propuestas no tenían ninguna vocación de realización por parte de la Diputación Foral, ni tan siquiera era una aspiración, por parte de alumnos y de profesores de la Escuela de Harvard, la ejecución o intervención dentro de la planificación urbana de Bilbao. Se trataban, en la mayoría de los casos, de visiones de la nueva Ría ante diferentes escenarios donde principalmente Baracaldo y Zorrotzaurre eran el telón de fondo de las nuevas estampas comarcales. El imaginario utópico de diferentes actuaciones en la Ría abría los ojos ante la diversidad de posibilidades que la Ordenación Territorial podía aportar una vez que podíamos desligarnos de todo tipo de constricciones urbanísticas. Eran propuestas que a pesar de sus formalismos más o menos acertados, poseían la virtud de poder ir más allá, es decir, el repensar un territorio con una visión un tanto ingenua y fresca e increíblemente inverosímil de la realidad urbana que era lo que convertía a estas propuestas en atractivas, dentro de una mirada sin complejos ni ataduras formales.

Como ya se ha comentado anteriormente, dentro del estudio existían dos tipos de escalas diferentes, por un lado la gran escala de un estudio urbanístico de la Ría y por otro lado la escala del elemento arquitectónico centrado principalmente en la ubicación del estadio de fútbol del Athletic. Estudiaremos varias propuestas de las publicadas por la Diputación. Por un lado, una propuesta urbanística de Zorrotzaurre y por otro lado, diferentes propuestas del campo de fútbol, todas ellas recolocadas en Zorrotzaurre.

³³ Diputación Foral de Bizkaia. Harvard University Graduate School of Desing. *Bilbao .Los márgenes de la Ría .Bizkaia.* Octubre 1998.

Propuesta urbanística de ordenación de Zorrotzaurre

Master plan 1. John Hans Lee / Jonathan Rush Hoover

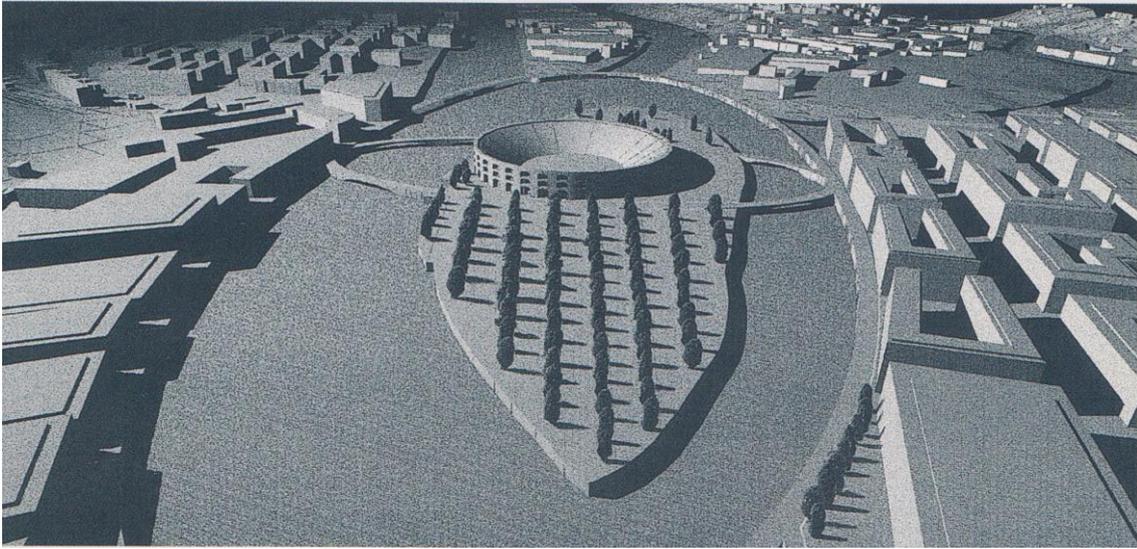
El Master plan estudiado planteaba el análisis de toda la Ría aunque nosotros nos detendremos en observar la propuesta realizada únicamente en Zorrotzaurre. El planteamiento global era el de intensificar los momentos junto a la Ría mediante la integración de una red de transporte que potenciara los aspectos lineales y de infraestructura. Dentro de esta red se aislaban *“momentos programáticos equipados”* para recargar la floreciente economía de Bilbao. *“Estos marcos albergan aquellos programas que no necesariamente “encajan” dentro del tejido urbanístico tradicional; de hecho, son anti-urbanos. Colocados a lo largo de la Ría lineal / carretera lineal, cada eslabón de esta cadena de acontecimientos fortalece la continuidad metropolitana a la vez que une los centros urbanos individuales en la perpendicular que cruza la Ría”*³⁴

Los denominados *“momentos programáticos equipados”* se convertían por ejemplo, en una nueva isla frente a Lutzana donde se reubicaba el nuevo Estadio de Fútbol que enlazaba con la punta de Zorrotzaurre mediante un exceso formal de un anillo viario que unía ambas orillas y las dos nuevas islas, la de Zorrotzaurre y la de Lutzana. El sin sentido de este *“eslabón”* metropolitano junto con su escala y geometría hacían que como propuesta se antojara una visión totalmente liberada de cualquier estereotipo y premisa previa.

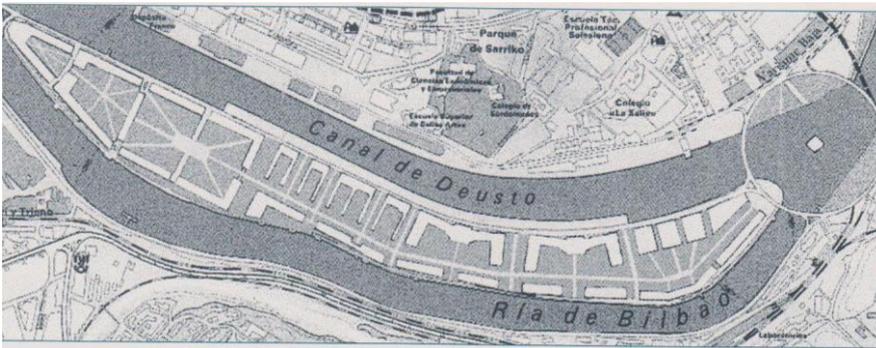
En este mismo sentido, la propuesta urbanística de Zorrotzaurre pasaba por entender lo que antaño fueron huertas e industrias de ribera, como una nueva isla universitaria donde el uso exclusivo era el docente encontrándose el nuevo Campus Universitario dedicado a temas diversos como: la electrónica y comunicación, estudios internacionales, biología celular y ciencias, ingeniería eléctrica, sociología, historia del arte, cirugía y medicina, matemática aplicada. Desde el punto de vista de la ordenación urbanística, podemos decir que la trama edificada daba la espalda completamente a las riberas de la Ría y del Canal cerrándose al entorno fluvial y creando patios interiores mediante un esquema rígido que recordaba al utilizado en los años 40 en San Ignacio mediante bloques de manzana cerrada, aunque aplicando una escala mayor. Es decir, la ordenación carecía de toda pericia para el establecimiento de una trama adecuada a escala de la Isla tanto en tamaño de la volumetría resultante como en espacio urbano intersticial sin interés.

El tercer elemento estructurador del eje de la Ría se encontraba en la punta Sur de ésta. Se trataba de un hito arquitectónico en medio de la Ría a modo de referencia vertical testimonial. El conjunto se completaba con otro anillo viario que enlazaba ambas orillas con la Isla de Zorrotzaurre, salvando la diferencia de cota mediante viaductos. La simbología abstracta de este tipo de actuaciones, cuya falta de argumentación desde un punto de vista urbanístico, hacía perder toda credibilidad a la propuesta, pero que a pesar de ello la frescura de la misma le hacía que la falta de complejos formales fuera uno de sus grandes valores.

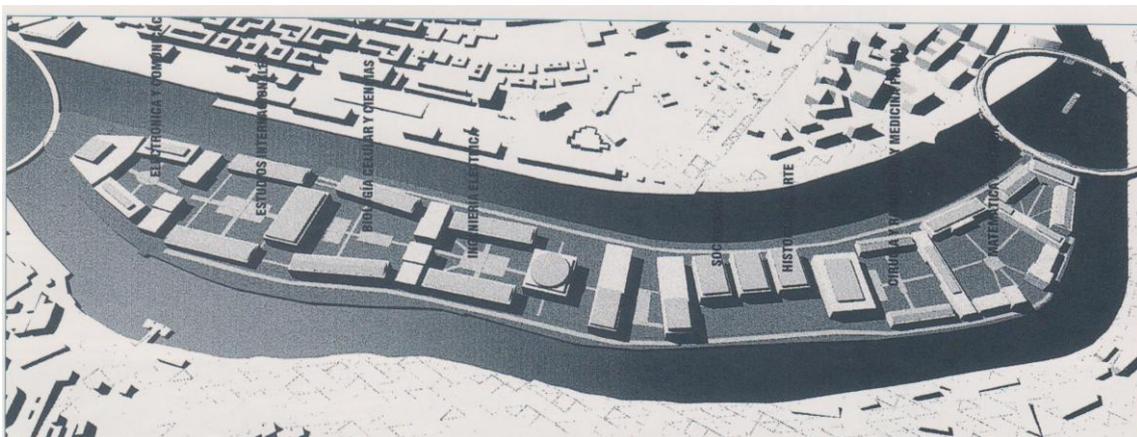
³⁴ *Ibidem* (Diputación Foral de Bizkaia. Harvard University Graduate School of Desing. Bilbao .Los márgenes de la Ría .Bizkaia. Octubre 1998.) Pág. 26



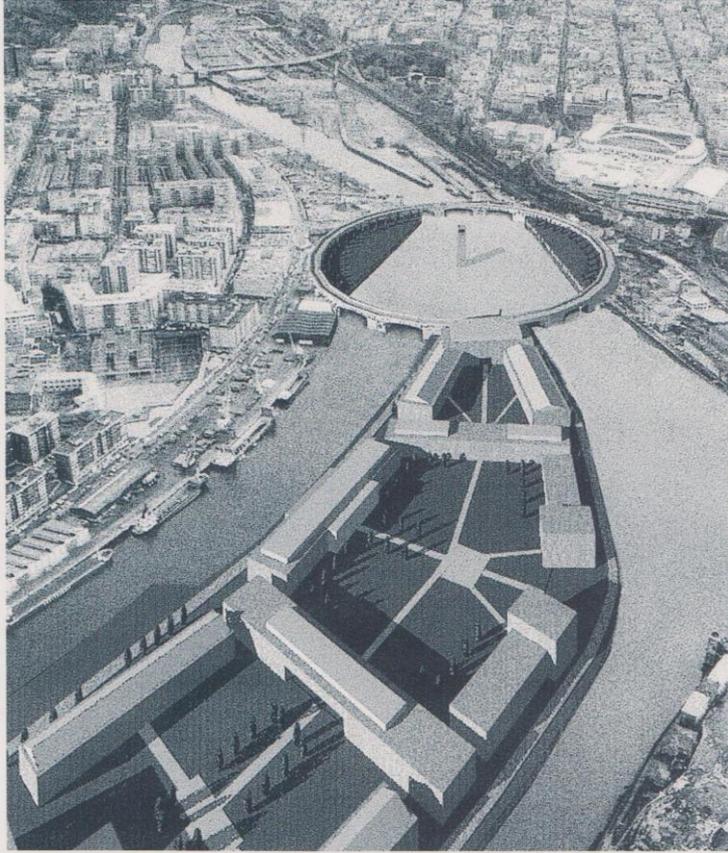
Propuesta urbanística de ordenación de Zorrotzaurre.
Masterplan 1. John Hans Lee / Jonathan Rush Hoover.
Vista aérea desde la punta de Zorrotzaurre



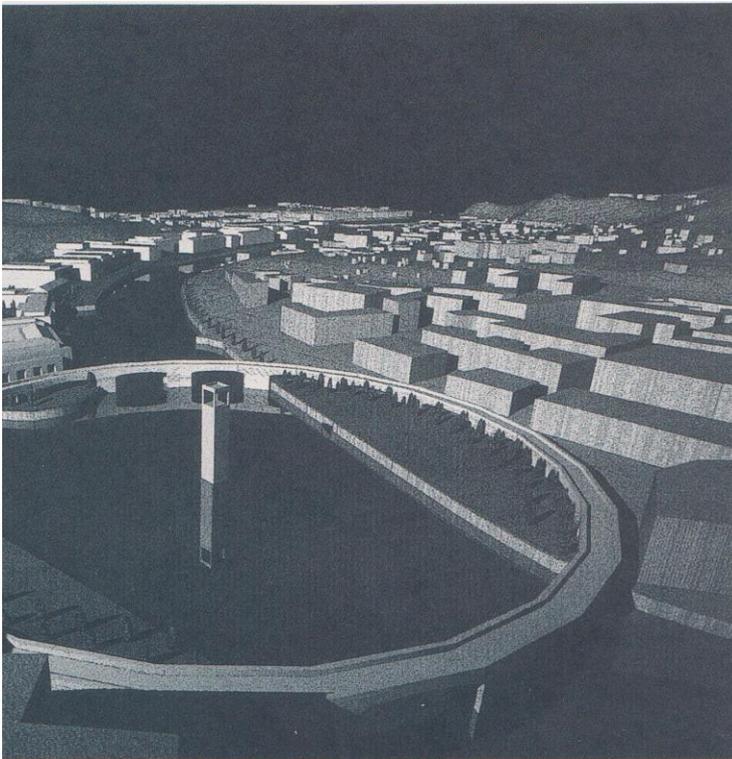
Propuesta general de Zorrotzaurre



Maqueta de la Ordenación de Zorrotzaurre



Vista de Zorrotzaurre



Vista de Zorrotzaurre

Propuestas del Estadio de Fútbol en Zorrotzaurre

Se trataba de 7 propuestas de implantación del nuevo campo de fútbol del Athletic, todas ellas en Zorrotzaurre. Muchas de las propuestas de los alumnos de Harvard planteaban el nuevo estadio a modo de rótula urbana de transición entre Deusto y la Península de Zorrotzaurre sin contemplar la apertura del Canal o a medias, aunque también existía alguna de las propuestas que se salía de la norma y planteaba el estadio en el área central de la Isla y abriendo el Canal. En cualquier caso, era interesante analizar las propuestas dentro de un contexto de análisis general de Zorrotzaurre para comprobar como un elemento arquitectónico por él mismo podía articular el esquema urbanístico de un área y generar un planteamiento generador de la organización y ordenación urbana de su entorno más inmediato.

Propuesta 1. David Lee

El proyecto desarrollaba una estrategia para afirmar el estadio como pieza autónoma dada la importancia de su entorno urbano. Por ello, el estadio se asentaba sobre una base a caballo entre la Margen Derecha de Deusto y la punta Sur de Zorrotzaurre. El proyecto trataba de hacer compatible por un lado la escala de la pieza arquitectónica con la complejidad del sitio donde se asentaba, intentando llegar a un equilibrio interesante entre ambos planteamientos.

Propuesta 2. Emiliano López.

El interés de esta propuesta se encontraba en la implantación del nuevo estadio desde un punto de vista paisajístico. La necesidad de áreas verdes en la zona y la escala del estadio dentro de un entorno urbano, hacían que el proyecto manipulara la topografía creando una "colina" verde que circunscribía y encerraba al graderío. De esta manera, el proyecto disminuía el impacto ambiental ya que la idea era la de aprovechar el estadio para crear una zona verde y de expansión. La implantación del campo de fútbol era en la zona donde debía abrirse el Canal y aprovechaba ese terreno de transición para ese parque verde-estadio de fútbol, aunque el proyecto planteaba rodearlo de agua mediante una apertura parcial del Canal con lo que convertía la propuesta en una opción válida desde la sostenibilidad y la minimización del impacto ambiental.

Propuesta 3. Ramiro Salceda

La propuesta pasaba por colocar el elemento arquitectónico del estadio de fútbol como una pieza autónoma dentro de la Isla de Zorrotzaurre, evitando tocar y "contaminarse" con la presencia de lo construido y lo existente. Se unía al perímetro urbano mediante pasarelas lineales y radiales que sobrevolaban la Ría y el Canal abierto de Deusto para alcanzar de esta manera ambas orillas. La pieza

arquitectónica se situaba en la punta Sur de la Isla que se conformaba al proponerse la apertura del Canal de Deusto.

Propuesta 4. Víctor Sant'Anna

Con la base de un respeto máximo a un entorno complejo, se insertaba una dotación deportiva y de grandes dimensiones. Mediante una manipulación topográfica se planteaba una explanada de acceso como contenedor de funciones mientras que el perímetro del estadio daba respuesta conceptual y formal a los diferentes entornos y límites a los que se enfrentaba en ambas orillas, mediante un lenguaje urbano hacia Deusto y una escala diferente hacia Bilbao proponiendo fachadas más permeables que comulgaban con la Ría. La pieza deportiva se encajaba entre el Canal y la Ría, ahí donde el Canal era susceptible de abrirse para articular la rótula urbana-arquitectónica que daba paso a la península por urbanizar.

Propuesta 5. Matteo Scagnol

Esta propuesta presentaba un estadio de fútbol a modo de "Catedral" de fútbol apoyada en una sala hipóstila que era la base del campo. Entre los pilares de esta base penetraba el agua del Canal en un acto de autentificar el valor de pertenencia, de ciudadanía y de intemporalidad a la propuesta. Una pieza tectónica que se apoyaba en la parte sólida del Canal y la fluidez del agua de manera que el encaje del estadio confería un carácter de verdadero arraigo al lugar.

Propuesta 6. Joel Schmidt

La localización del proyecto en la mitad de Zorrotzaurre convertía esta zona en un parque-isla necesario para la zona propuesta donde se completaba la propuesta arquitectónica mediante alguna torre y edificios universitarios. Es decir, esta propuesta no podía entenderse como la actuación arquitectónica aislada sino como parte de un conjunto más amplio que constituía el núcleo sustancial de una propuesta global. El acceso a la Isla por ambos márgenes convertía a Zorrotzaurre en un centro de esparcimiento de la ciudad. El estadio participaba de esta condición de pieza aislada rodeada de verde y se manipulaba el terreno para incluir al estadio en el manto verde y hacerlo suyo. Por otro lado, la tangencialidad del campo de fútbol al agua tanto en la ribera de la Ría como en la del Canal formaba parte de una estrategia buscada y provocada para dialogar con todo el entorno natural y paisajístico de Zorrotzaurre.

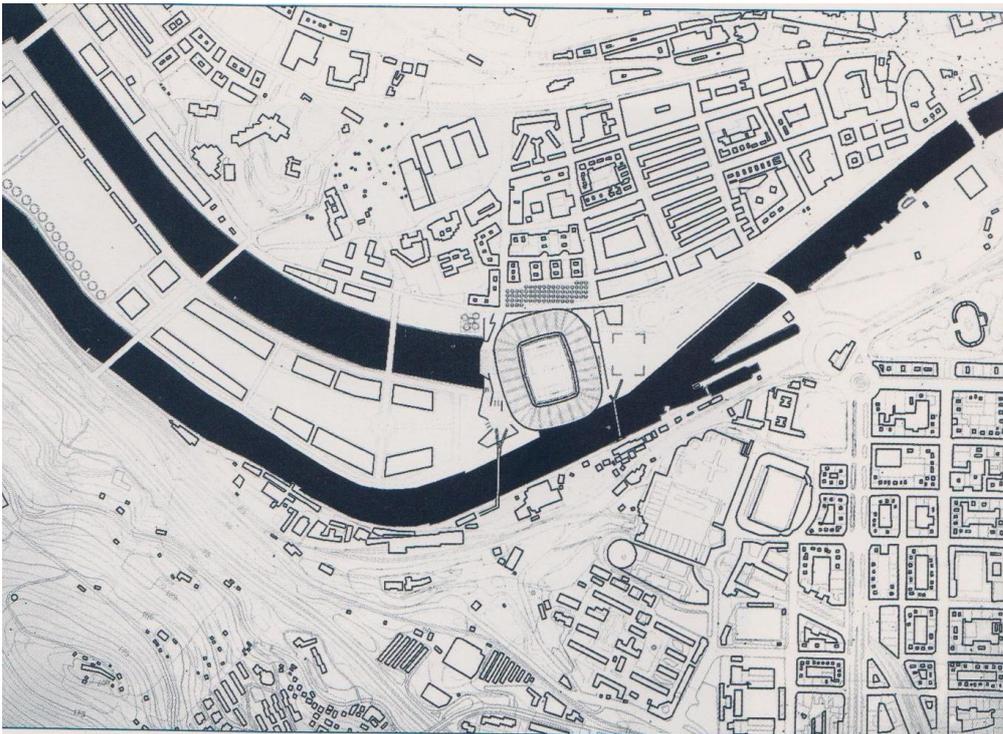
Propuesta 7. Michael Weissman

La propuesta de estadio diferenciaba de manera clara la respuesta que se daba hacia el Canal y la que se ofrecía hacia la ciudad. Por un lado, hacia la ciudad se leía una serie de edificios bajos queriendo aproximarse a una escala humanizada de la

urbe donde se alojaban los usos y programa anexo y que generaban una calle interior donde se articulaba un espacio con connotaciones urbanas. Por otro lado, la gran escala impuesta por el estadio se manifestaba hacia el Canal donde existía mayor perspectiva visual y se podía percibir la magnificencia de la pieza urbana gracias a la plaza abierta al agua.

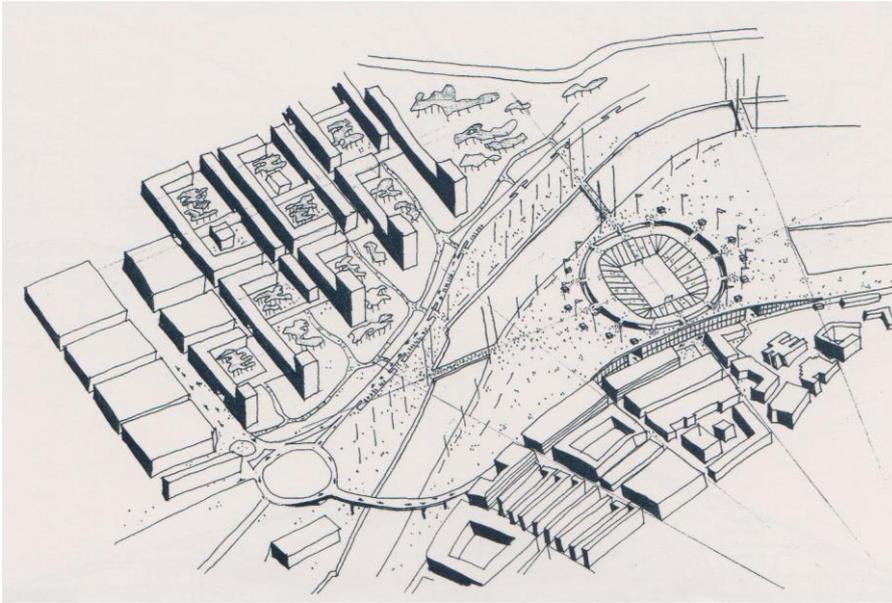
Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Navarra³⁵

Desde el Ayuntamiento de Bilbao se consideraba a Zorrotzaurre como un espacio de oportunidad para Bilbao y se pretendía una recuperación de dicho enclave y la adopción de su waterfront para su inclusión a la ciudad. En este sentido, comenzó en el curso 95-96 una experiencia de colaboración entre el Área de Urbanismo del Ayuntamiento de Bilbao y la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad de Navarra que se tradujo en diferentes propuestas urbanísticas de los alumnos de los últimos cursos para aportar ideas a los problemas concretos de la ciudad y por otro lado, también servía para la renovación del debate urbanístico y la consideración de reflexiones ante los diferentes discursos urbanos.



*Propuestas del Estadio de Fútbol en Zorrotzaurre
Propuesta 1. David Lee*

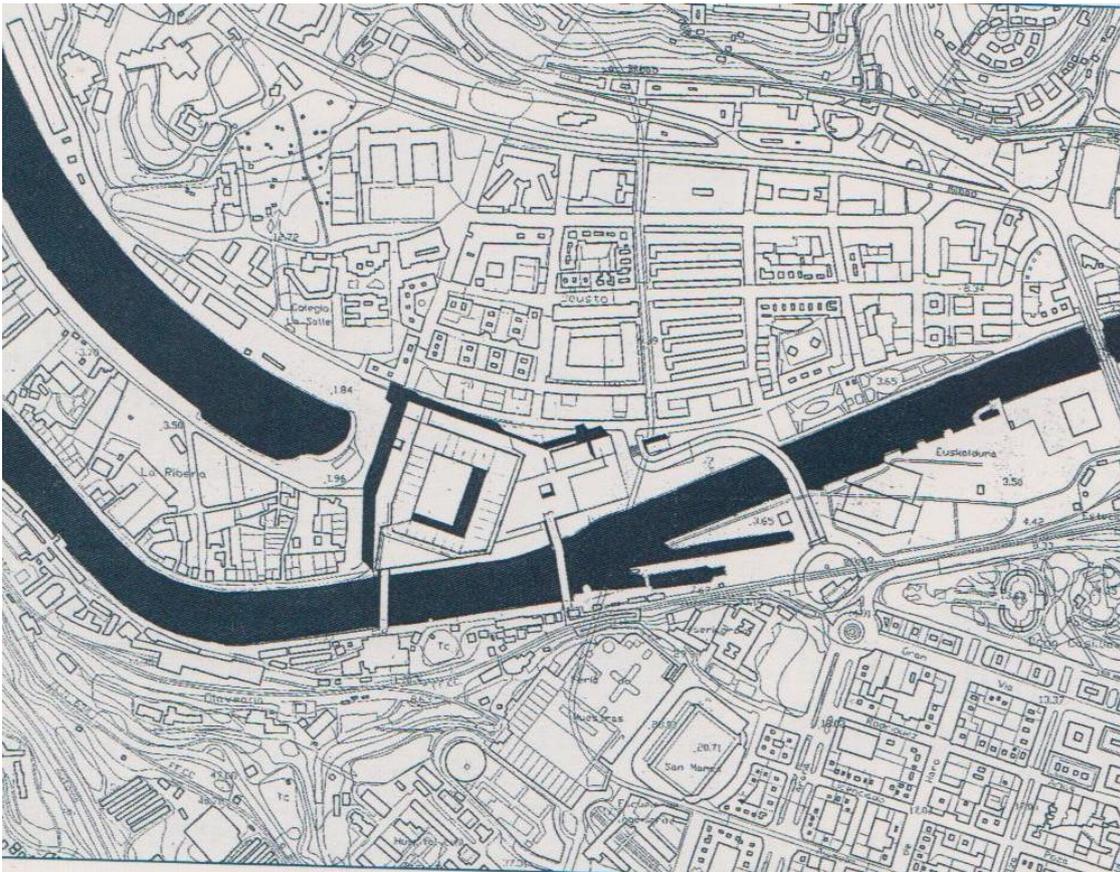
³⁵ Ordeig Corsini, José María. Puy Segura, Juan Pablo. Departamento de Urbanismo de la Universidad de Navarra. Cuadernos Urbanismo nº2. *Zorrotzaurre. Diseños para la reactivación de la Ría de Bilbao*. Excmo. Ayuntamiento de Bilbao. Bilbao. Abril 1998.



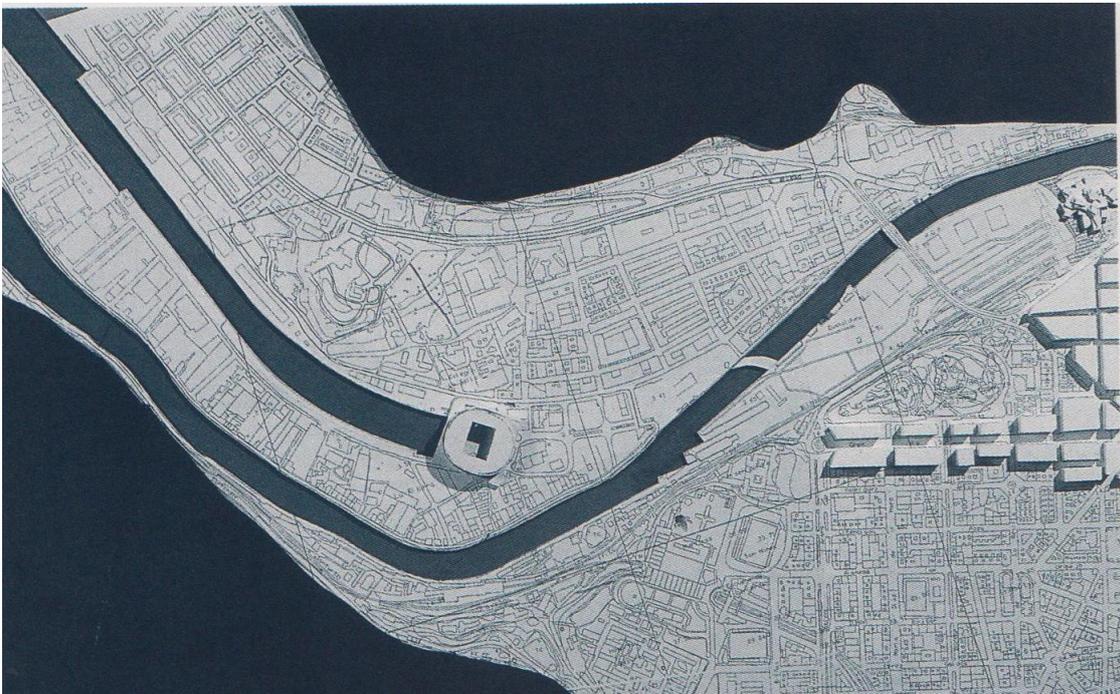
Propuestas del Estadio de Fútbol en Zorrotzaurre
Propuesta 2. Emiliano López.



Propuestas del Estadio de Fútbol en Zorrotzaurre
Propuesta 3. Ramiro Salceda



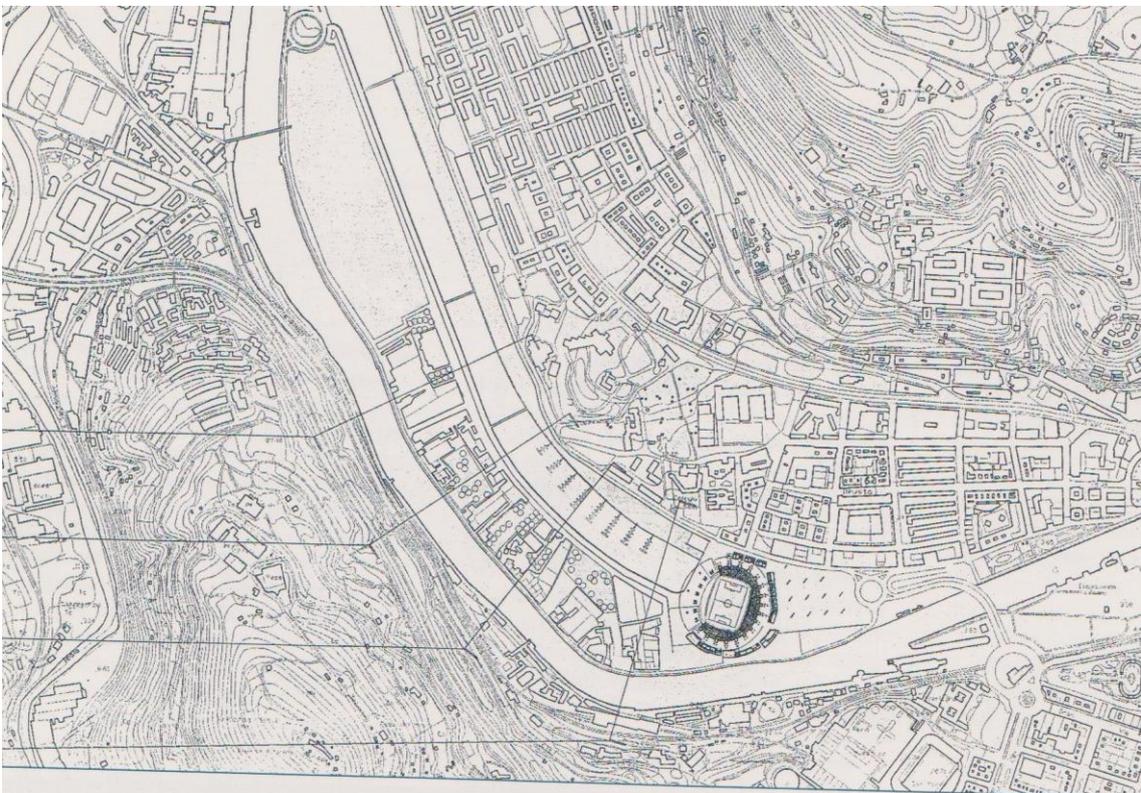
Propuestas del Estadio de Fútbol en Zorrotzaurre
Propuesta 4. Víctor Sant' Anna



Propuestas del Estadio de Fútbol en Zorrotzaurre
Propuesta 5. Matteo Scagnol



Propuestas del Estadio de Fútbol en Zorrotzaurre
Propuesta 6. Joel Schmidt



Propuestas del Estadio de Fútbol en Zorrotzaurre
Propuesta 7. Michael Weissman

En los bordes del Eje-Ría bilbaíno se localizaban dos emplazamientos que suponían unos espacios centrales de oportunidad en la ciudad: Abandoibarra y la Península de Zorrotzaurre. Las transformaciones del frente de la Ría en Abandoibarra, gestionadas por Bilbao Ría 2000, ya dieron sus frutos pero Zorrotzaurre suponía la segunda actuación para completar el skyline del Nervión. Dos reflexiones centraban los trabajos de los alumnos de arquitectura de la Universidad de Navarra, por un lado, el potencial intrínseco como catalizador del objetivo " *Bilbao, capital del Arco Atlántico*". Es decir,

se debería aportar un papel dinamizador de economía a Zorrotzaurre, y por otro lado, una reflexión sobre los criterios de intervención para que las soluciones no se ajustaran a ordenanzas sino a condiciones físicas del emplazamiento, de esta forma poder huir de las propuestas urbanas clónicas y de las tendencias. En el curso académico 96-97 se trabajó desde la Universidad de Navarra las diferentes propuestas para Zorrotzaurre que formaron parte de un concurso convocado por el Ayuntamiento, "*Concurso de Ideas para el Desarrollo Urbano de la Península de Zorrozaurre en Bilbao*", y de cuyo fallo del 9 de abril de 1997³⁶ nos hacemos eco en ésta Tesis.

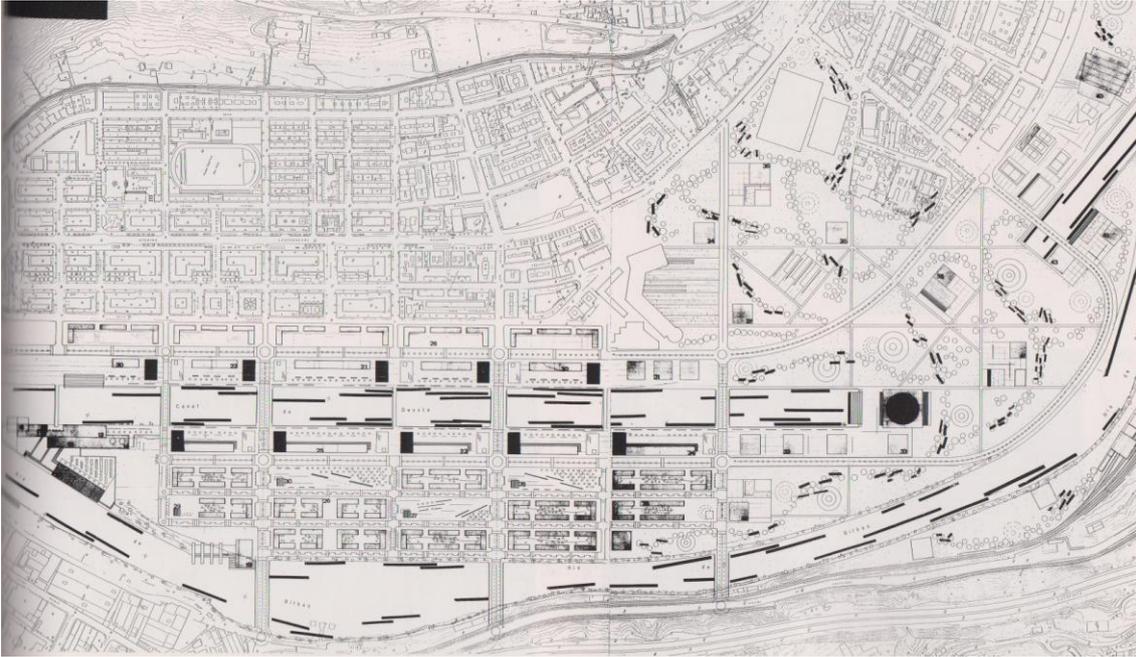
Premio. El Canal de Deusto: Gran Centro Terciario.

Esta propuesta de Elena Lázaro Corcuera, Marta de La Rosa Lamata y Jimena Ruiz de Landa, se estructuraba en torno al Canal de Deusto, rectificando el trazado de su final mediante un perfil rigurosamente ortogonal y dramatizando la simetría resultante con una torre rematando su eje. Esta simetría se completaba con una composición de edificios terciarios y de vías de comunicación a ambas orillas del Canal que se completaban con equipamientos comerciales y de ocio y con áreas de viviendas. Se ligaban transversalmente los dos ejes urbanos longitudinales de comunicación del futuro desarrollo: el que enlaza con el Ensanche hacia el Sur y el del Norte hacia la costa. El resultado de esta propuesta era de gran fuerza estética e integradora del Canal en la trama urbana de San Ignacio creando un todo de lectura homogénea y continúa desde el punto de vista urbano.

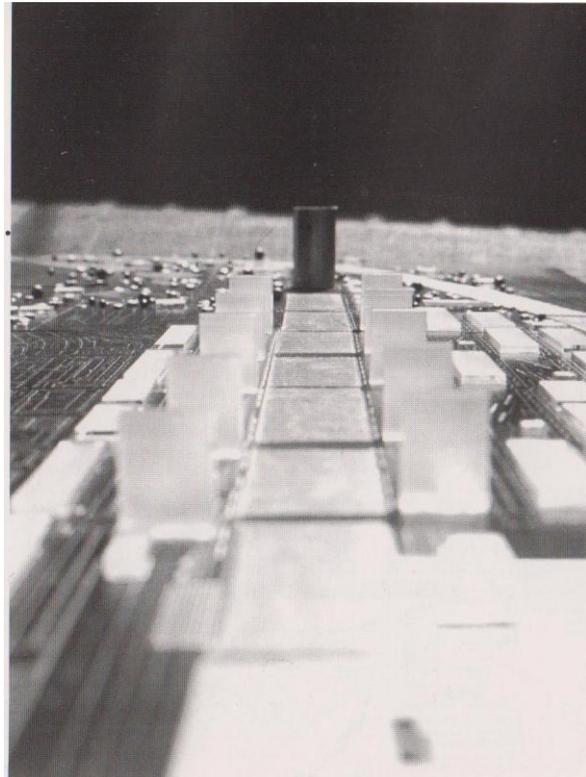
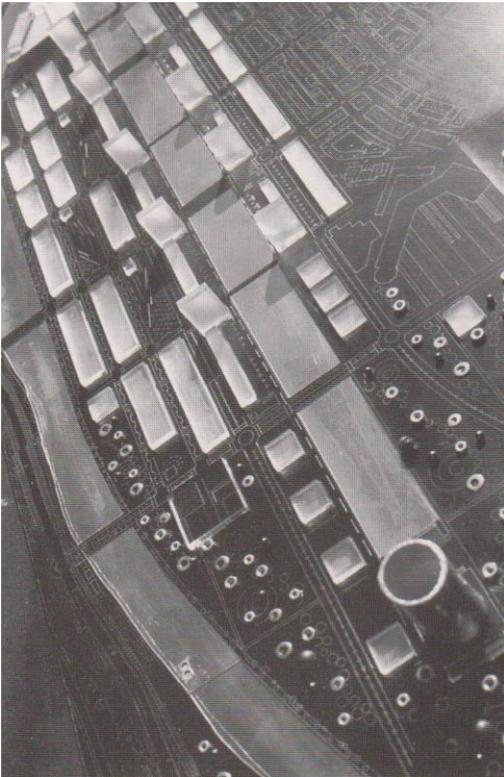
Premio. Los contenedores de transporte como referencia.

Cristina Acha Odriozola, Ana Nuria Arnau Paltos y Miguel Pérez Michaus, planteaban una imagen de hileras de contenedores de transportes dispuestos para su carga formando mosaicos de colores que recordaban las obsoletas áreas industriales y que el enclave de Zorrotzaurre reproducía ahora como herencia de un pasado no muy lejano. Quiriendo emular la poética y rotundidad de los contenedores sobre una plataforma neutra y continua, la propuesta tomaba un gran valor estético a modo de una posible imagen dormida para una propuesta de ciudad para Zorrotzaurre. Como resultado de ello, surgía una tipología de contenedor de 30x50 m de planta pero con diferentes alturas, donde se alojaban los diferentes usos del área. Como resultado de esta tipología se planteaba un tejido urbano continuo mediante una plataforma de espacio público donde coexistían recorridos peatonales como tráfico rodado, zonas de esparcimiento como de trabajo, dentro de la unidad de plataforma homogénea. El resultado de gran estética y poética quedaba un tanto aislado dentro de la trama urbana de Deusto y Olabeaga ya que el resultado buscado no dejaba de ser una isla de contenedores dentro de la ciudad. En este sentido, la propuesta traducía fielmente el objetivo deseado.

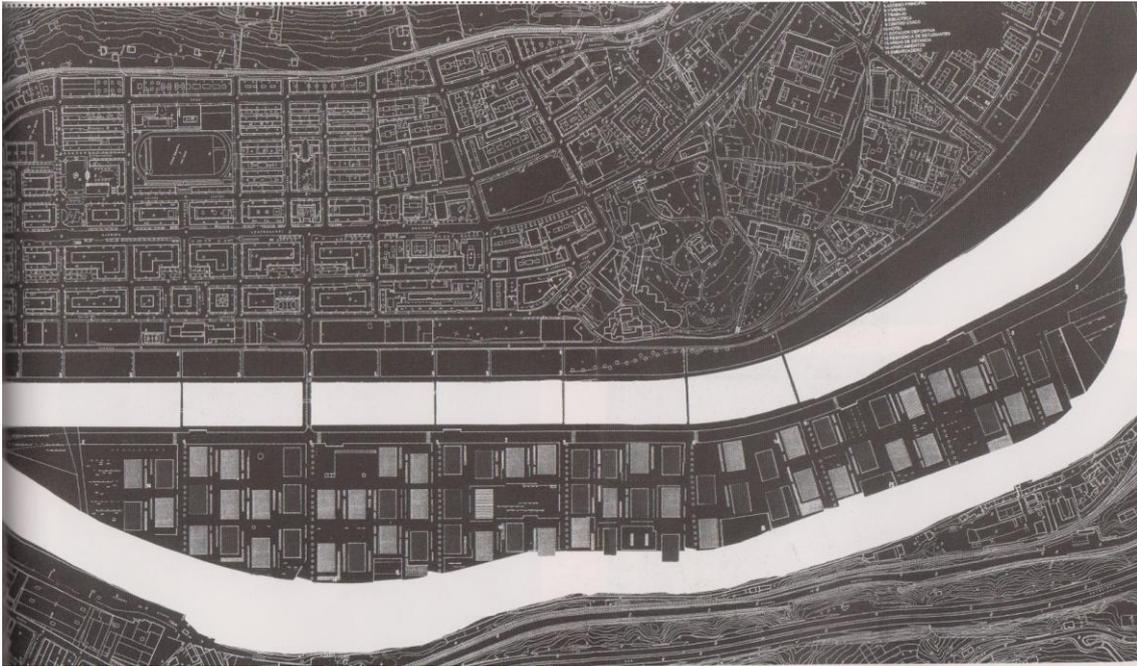
³⁶ El jurado del concurso de ideas , estuvo integrado por: Presidente: D.Elías Mas Serra, Vocales: D. Mauro Valdivieso Unda, D. José Luque Valdivia, D. José María Ordeig Corsini, D. Luis Domínguez Viñuales. Secretario: D. Juan Pablo Puy Segura



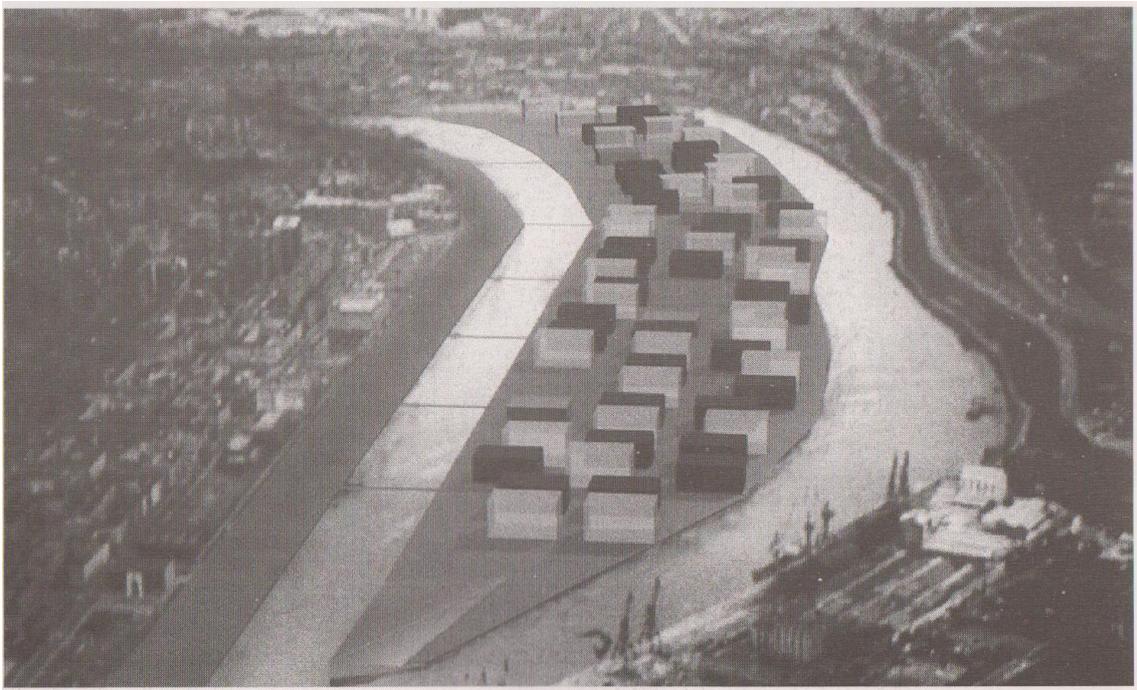
"Concurso de Ideas para el Desarrollo Urbano de la Península de Zorrotzaurre en Bilbao". Premio: El Canal de Deusto: Gran Centro Terciario. Elena Lázaro Corcuera, Marta de La Rosa Lamata y Jimena Ruiz de Landa.



Premio: El Canal de Deusto: Gran Centro Terciario.



“Concurso de Ideas para el Desarrollo Urbano de la Península de Zorrozaurre en Bilbao”. Premio: Los contenedores de transporte como referencia. Cristina Acha Odriozola, Ana Nuria Arnau Paltos y Miguel Pérez Michaus.



Premio: Los contenedores de transporte como referencia

Premio. Mega estructura.

La propuesta de Víctor Díaz de Arcaya Fernández y Miguel Ángel Tejada Fresan, se basaba formalmente en las mega estructuras urbanas de los 60 para dotar a Bilbao de una imagen impactante y singular. La diferencia con las mega estructuras consistía en una estructuración según la avenida y el parque y no según las edificaciones. La Avenida era una prolongación del eje de comunicación del Ensanche. Mientras, el Parque Fluvial se configuraba mediante una topografía artificial mediante dos islas. Las mega estructuras se encontraban al servicio del Parque y la Avenida, conformando calles peatonales multifuncionales bajo ésta o proporcionando centralidad a la Avenida dándole un frente de actividades continuo y diversificado.

La arriesgada propuesta no dejaba de resultar un tanto grandilocuente y fuera de escala. A pesar de ello, es cierto que aportaba a Zorrotzaurre un artefacto que podía leerse como un elemento articulador entre el Ensanche y la trama de Deusto. El resultado era demasiado evidente: una mega estructura cuestionable en la trama bilbaína.

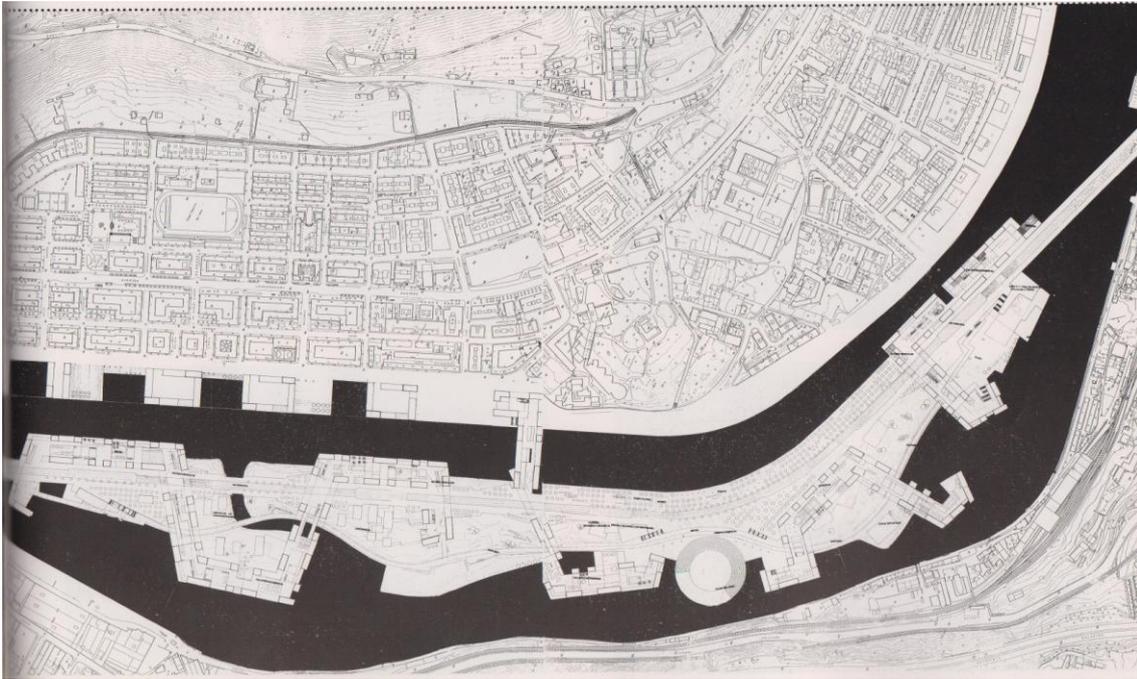
Accésit. Venecia Atlántica

Marina Lerchundi Manterola, Ainhoa Cilveti Larreategui y Alex Jul Sesma, proponían un Gran Canal veneciano en la Ría de Bilbao. Mediante 4 elementos como los palacios, plazas peatonales sobre el borde del Gran Canal, puentes sobre el Gran Canal y las calles medievales, reproducían la trama de Venecia. Los palacios se traducían en edificios de oficinas sobre el Canal de Deusto, cuya imagen se completaba por una serie de puentes sobre el Canal. Al borde del mismo, surgían unas plazas peatonales con ambiente lúdico como plazas públicas o como jardines urbanos. En ambos extremos de la isla aparecía una calle medieval con lotes de no más de seis metros de anchura que nos acercaba a la pequeña escala de la trama medieval veneciana.

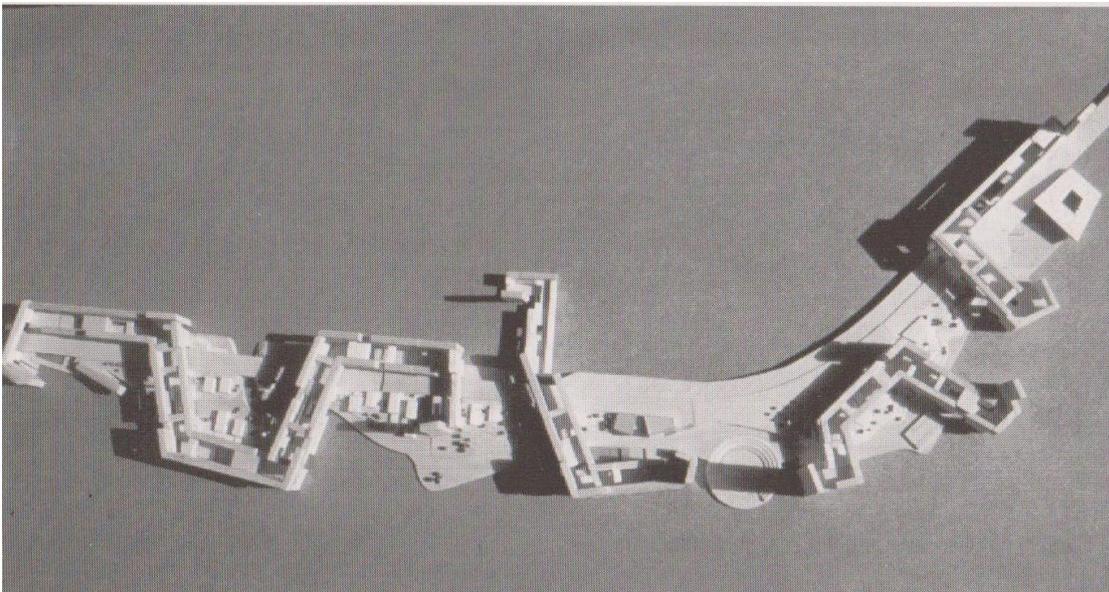
El atractivo resultado vinculaba la propuesta edificada y el Canal de Deusto creando un waterfront sugestivo que nos trasladaba a otros lugares pero que a la vez nos acercaba y nos vinculaba a la trama de San Ignacio y Deusto por el gran número de puentes y las edificaciones que se insertaban en la lámina de agua del Canal.

Accésit. Puerto y Paseo Marítimo en la Ría.

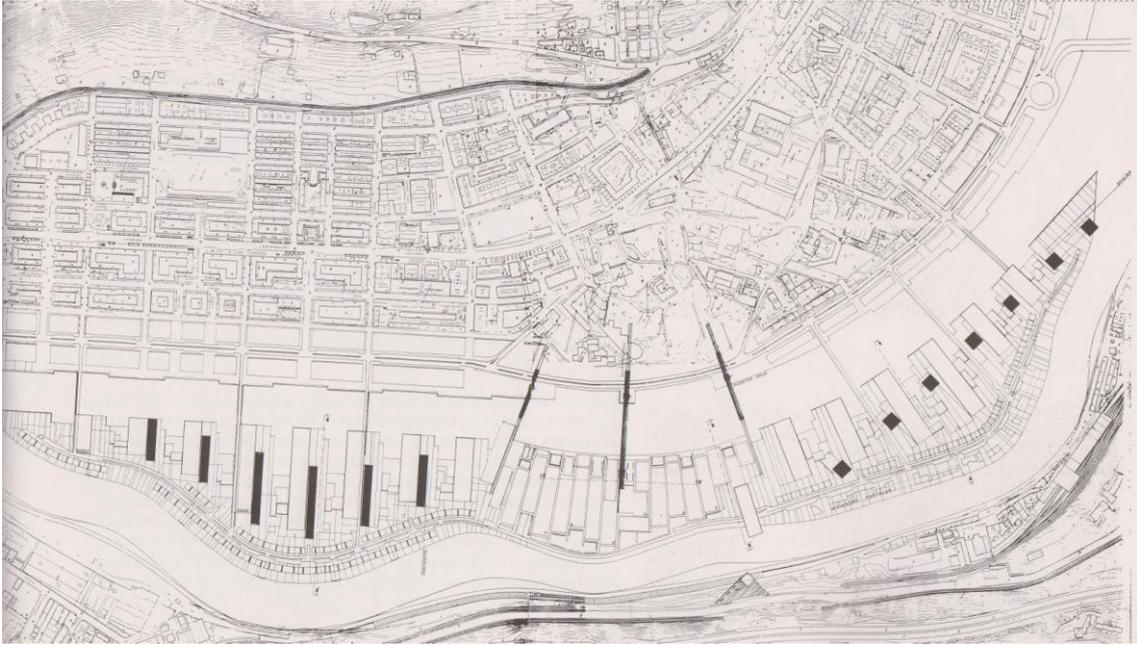
El proyecto de Elena Rubio Priego, Elena Herrero Hurtado y Aitziber Rubio Ereño, se centraba en la rehabilitación de la Ría y sus orillas, mediante enclaves lúdicos similares a los que se podían encontrar en los pequeños puertos pesqueros del Cantábrico. El puerto se situaba en el giro de la Ría donde dominaba la perspectiva y donde mayor accesibilidad tenía. La calidad ambiental de los pequeños puertos de la costa cantábrica se traducían en una gran zona peatonal y uso de puerto de recreo. Se planteaba una plaza conectada con un paseo a modo de paseo marítimo, articulada mediante porches y escalinatas en su perímetro.



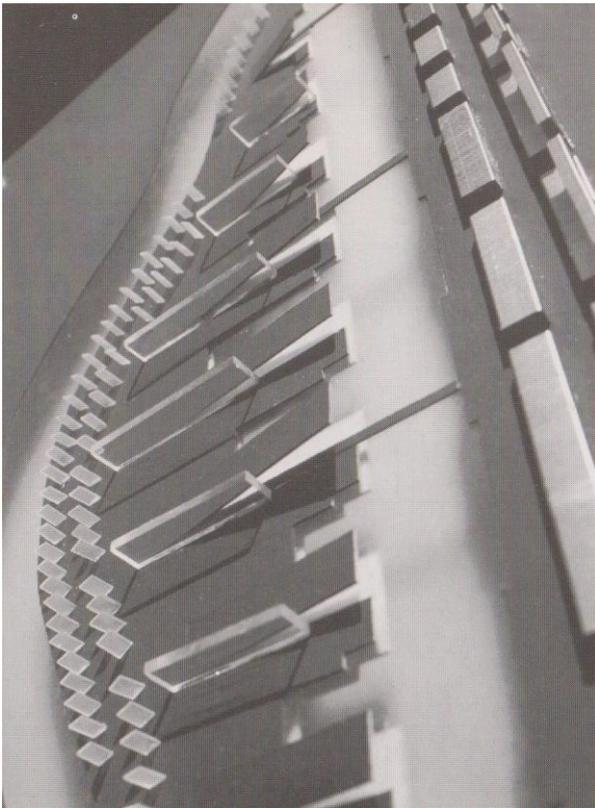
“Concurso de Ideas para el Desarrollo Urbano de la Península de Zorrozaurre en Bilbao”. Premio: Megaestructura. Víctor Díaz de Arcaya Fernández y Miguel Ángel Tejada Fresan



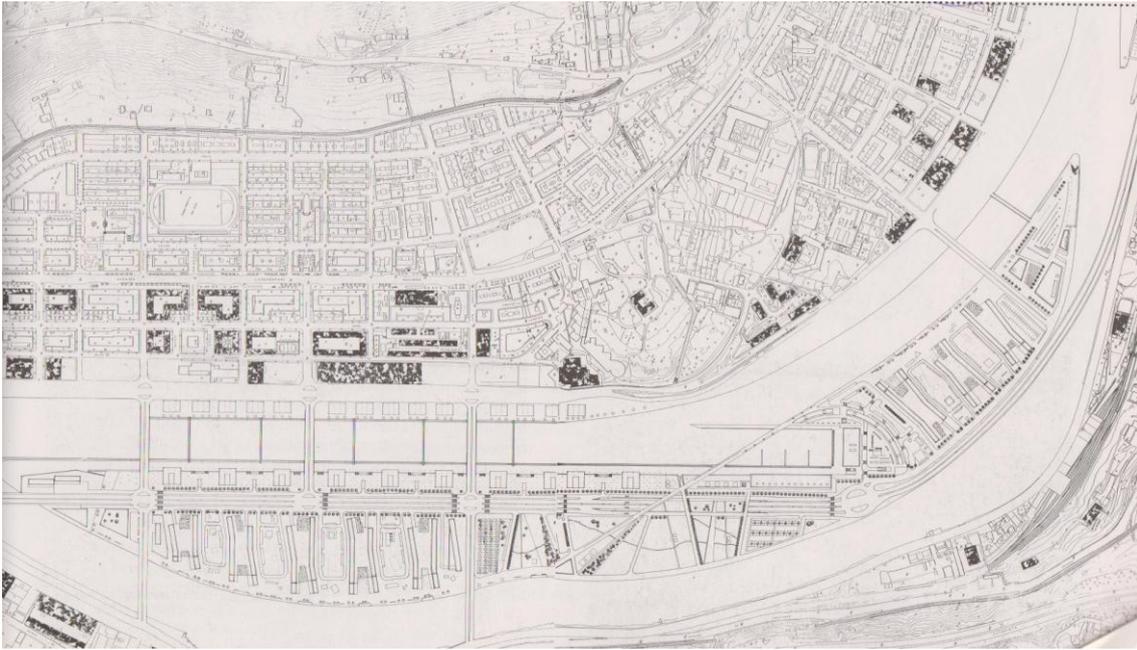
Premio: Megaestructura.



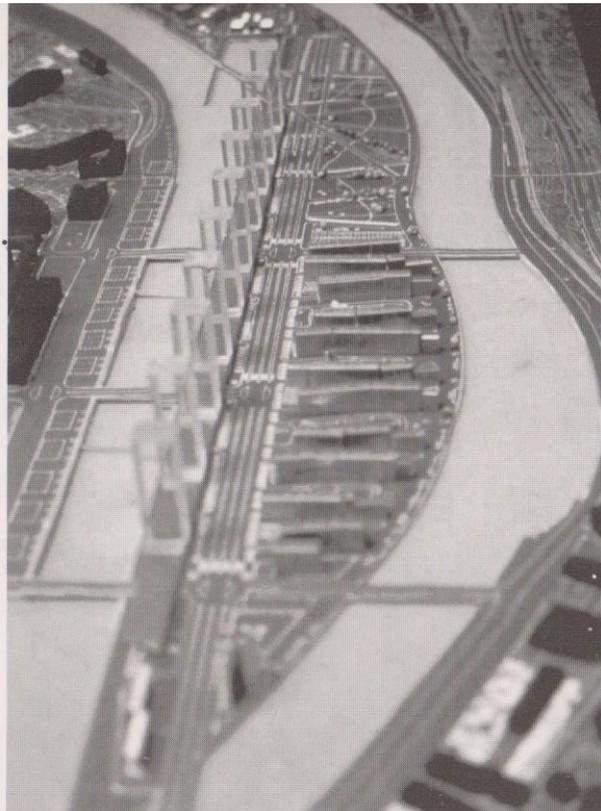
“Concurso de Ideas para el Desarrollo Urbano de la Península de Zorrozaurre en Bilbao”. Accesit: Venecia Atlántica. Marina Lerchundi Manterola, Ainhoa Cilveti Larreategui y Alex jul Sesma



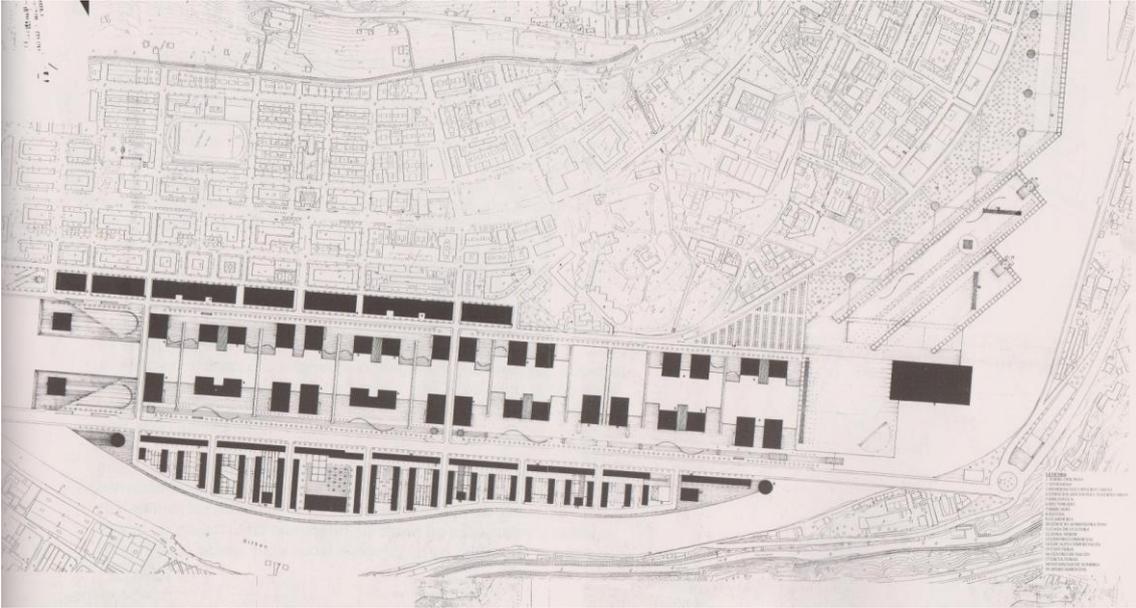
Accesit: Venecia Atlántica



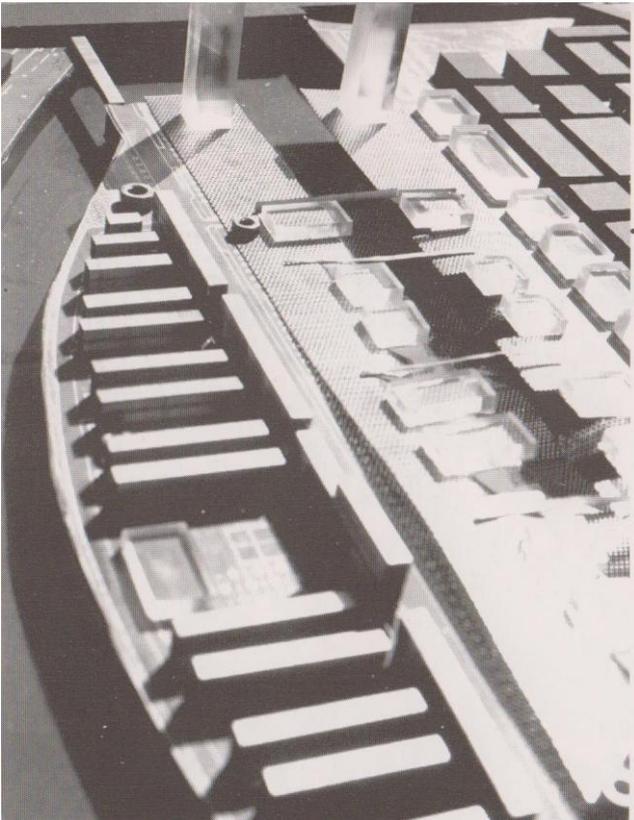
“Concurso de Ideas para el Desarrollo Urbano de la Península de Zorrotzaurre en Bilbao”. Accesit: Puerto y Paseo Marítimo en la Ría. Elena Rubio Priego, Elena Herrero Hurtado y Aitziber Rubio Ereño.



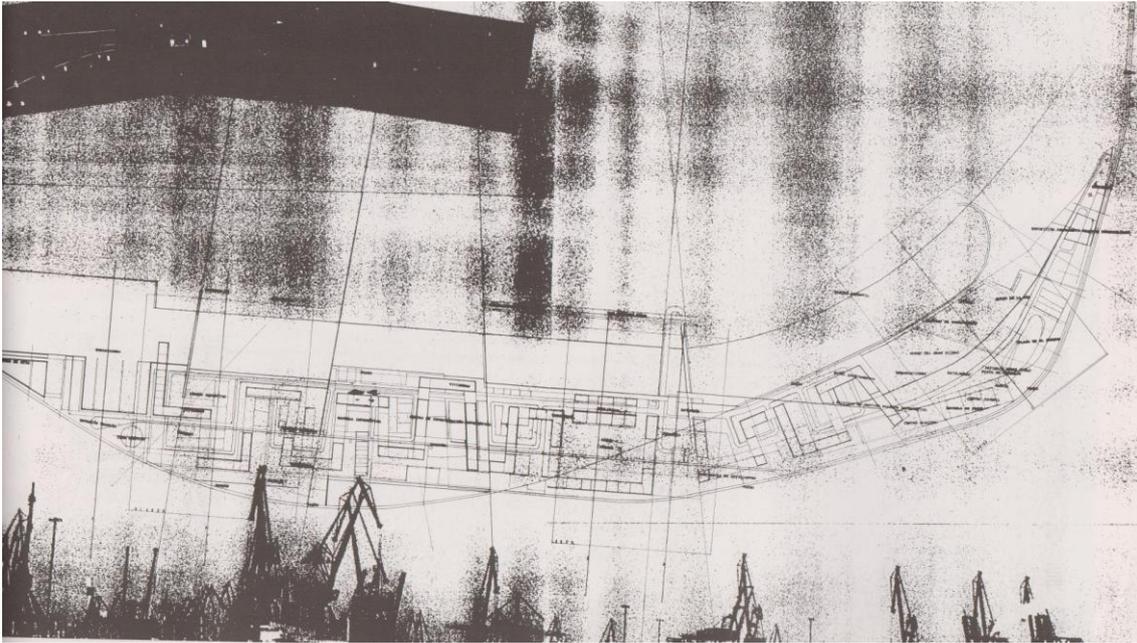
Puerto y Paseo Marítimo en la Ría



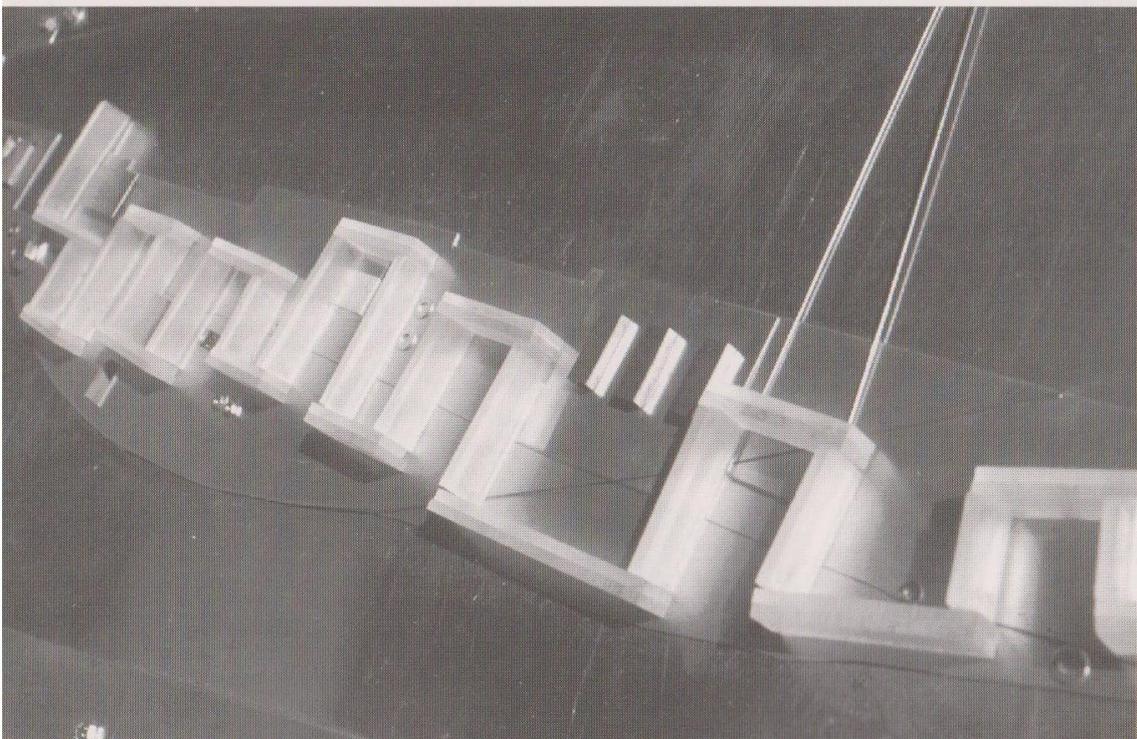
"Concurso de Ideas para el Desarrollo Urbano de la Península de Zorrozaurre en Bilbao". Accesit: Nueva Universidad del País Vasco. Joseba Torre Borreguero, Igone Santesteban Elorz y Cristina Tomás Mallen



Nueva Universidad del País Vasco



“Concurso de Ideas para el Desarrollo Urbano de la Península de Zorrozaurre en Bilbao”. Accesit: Península de Olabeaga. Alfonso Diego Orueta Jannone, Silvia Barbarín Gómez y Olga Roldán Laguarda.



Península de Olabeaga

Accésit. Nueva Universidad del País Vasco.

Joseba Torre Borreguero, Igone Santesteban Elorz y Cristina Tomás Mallen, trabajaron sobre la hipótesis de una ubicación de una nueva sede para la UPV-EHU en el área de Zorrotzaurre, creándose de ésta forma una Universidad abierta a la ciudad. El Campus planteado continuaba tanto la Gran Vía como la trama de San Ignacio. Como estrategia económica se planteaba la atracción de inversiones de otras instituciones de forma que la universidad podía abrirse al mudo empresarial par una relación simbiótica de ambas.

Accésit. Península de Olabeaga

El planteamiento de Alfonso Diego Orueta Jannone, Silvia Barbarín Gómez y Olga Roldán Laguarda, consistía en desplazar el actual recorrido de la Ría al actual Canal de Deusto, cerrando el cauce de la Ría para formar un frente continuo con actividad urbana. Al quedar unido directamente a la Margen Izquierda se podía concretar directamente con el Ensanche bilbaíno y aproximarse a él. Desde el punto de vista edificatorio, se proponía un museo naval flotante.

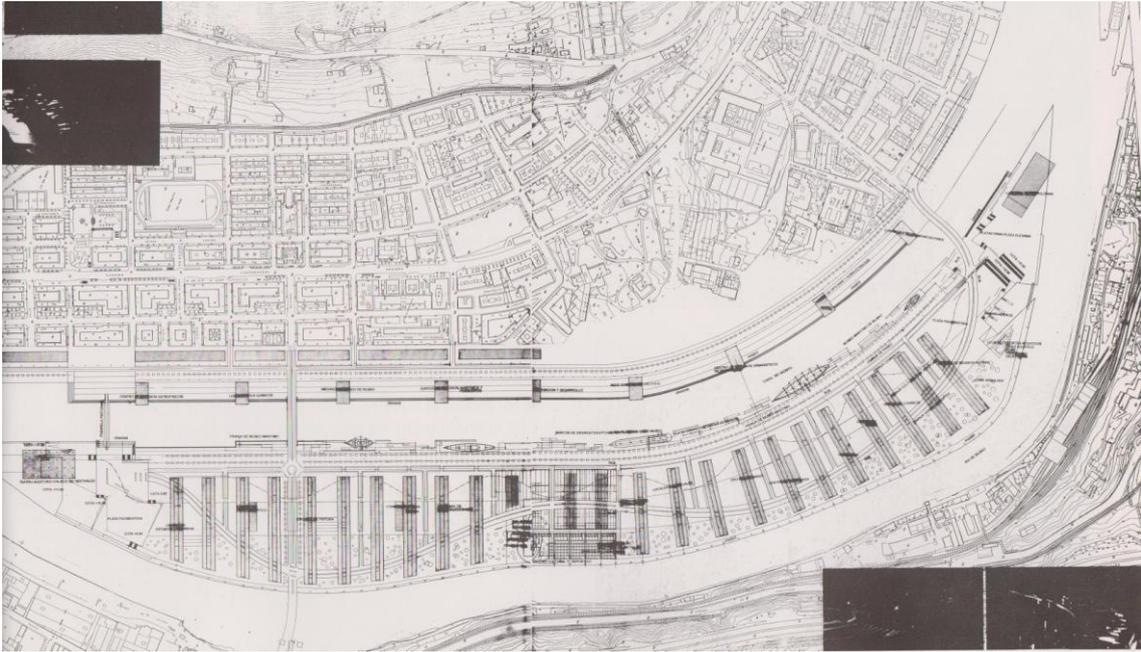
Esta propuesta retomaba la idea del Plan Especial de 1973 donde se planteaba una unión física con Olabeaga y también de algunas propuestas del Concurso Thyssen de proyectos para Zorrotzaurre.

Mención. Ondas

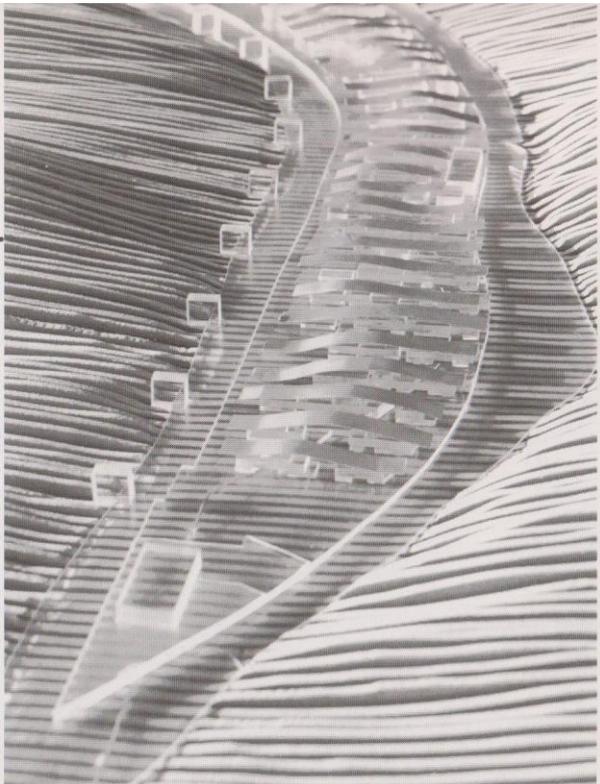
Luis Suarez Mansilla, Cesar Besada Cons y Jesús Sanz Castro, organizaban Zorrotzaurre como una isla segmentada en toda su longitud. Siete franjas que ocupaban los siguientes usos: Canal de Deusto con un Museo Naval, vía rodada, franja comercial, franja dotacional, franja deportiva, paseo fluvial y la Ría. Las franjas centrales correspondientes a la comercial, dotacional y deportiva se cobijaban mediante una cubierta ondulada que dotaba a Zorrotzaurre de una nueva imagen urbana. Sobre los equipamientos y la cubierta ondulada se ubicaban las viviendas de manera higiénica y luminosa. La comunicación se vertebraba mediante una vía rápida que atraviesa la isla y jerarquiza los espacios y los equipamientos urbanos

Mención. Perlas en la Ría.

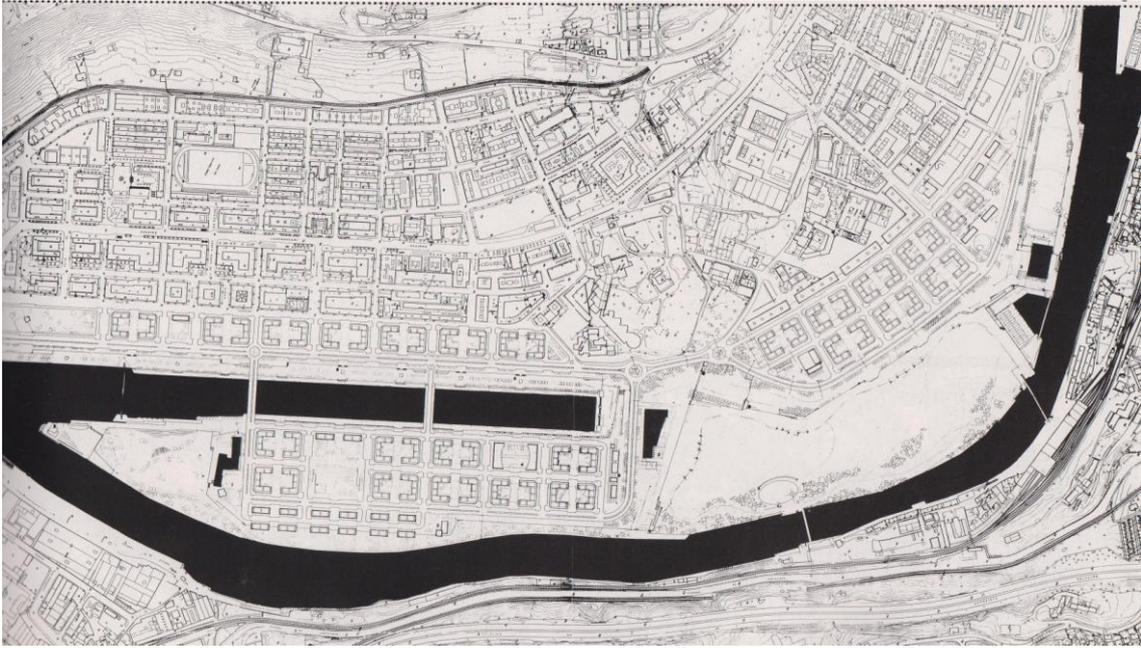
David López-Esteras Camacho, Marisa López Mielgo y María Eugenia Modrego Cisneros, proponían un patrón para el desarrollo de la Ría según tres edificios de funciones y aspecto singular que a modo de "perlas" arquitectónicas revalorizaban a ésta. La continuación de edificios emblemáticos a lo largo de la Ría, le confería a ésta un carácter emblemático pudiendo sustituir en importancia a la Gran Vía. Estos edificios se completaban mediante un parque contiguo y enlazado entre sí mediante un boulevard urbano desde el Sagrado Corazón hasta San Ignacio.



“Concurso de Ideas para el Desarrollo Urbano de la Península de Zorrozaurre en Bilbao”. Mención: Ondas. Luis Suarez Mansilla, Cesar Besada Cons y Jesús Sanz Castro



Ondas



"Concurso de Ideas para el Desarrollo Urbano de la Península de Zorrozaurre en Bilbao". Mención: Perlas en la Ría. David López-Esteras Camacho, Marisa López Mielgo y María Eugenia Modrego Cisneros.



Perlas en la Ría

Otras propuestas

Proyecto de la UPV para Zorrotzaurre

En julio de 1998, la UPV presentó el proyecto de diseño de un Campus Universitario en Zorrotzaurre por encargo del Rectorado de Euskal Herriko Unibertsitatea, siendo Rector Pello Salaburu. Un equipo de abogados, economistas y arquitectos realizaron un plan ambicioso que suponía construir el Campus Universitario de Bizkaia abierto a la ciudad que comprendía diversas escuelas técnicas y superiores, excepto Ingenieros, previsto para unos 18.000 alumnos, con pisos, comercios y un parque empresarial. La operación planteaba la permuta de patrimonio a cambio de patrimonio, es decir, la Universidad pensaba desprenderse de un patrimonio de 5.500 millones de pesetas y la inversión del nuevo plan era de 10.000 millones de pesetas de presupuesto, y el desfase presupuestario se financiaría mediante el mecenazgo de edificios, de esta forma la Universidad pretendía liderar el proceso de regeneración urbanística de la zona.³⁷

El estudio de la UPV era muy detallado, identificando más de 200 parcelas con sus usos actuales, pero resultaba un tanto ambiguo en la viabilidad económica, es decir, no identificaba inversores públicos ni privados, ni tanteaba las posibilidades del mercado inmobiliario. Tal y como reconocían los responsables de la universidad al diario El Correo: *"La idea no ha hecho más que esbozarse"*³⁸.

Por otro lado, la organización espacial partía desde la facultad de Sarriko que se rodeaba de algunas instalaciones, mientras que en la orilla opuesta del Canal se ubicaban un grupo de edificios. Ambas orillas se unían mediante 3 pasarelas. La zona se concebía como un ámbito abierto de 50.000 m² en los que se construían alrededor de 15.000m² con un parque empresarial, comercios, viviendas y zonas de ocio.

En principio, el apoyo a esta propuesta fue unánime por parte de partidos políticos e instituciones, pero la realidad del proyecto fue otra y la viabilidad de ejecución del mismo debido a la gran cantidad de propietarios del área y por otra parte la dificultad de desprenderse la UPV de su patrimonio hizo demorar la propuesta. En el 2000 el diputado de Urbanismo Juan Cruz Nieves descartó las propuestas para Zorrotzaurre entre las que se encontraba el nuevo Campus universitario y el campo de fútbol de San Mames, ya que se planteaba la posibilidad de una continuidad global del Ensanche de Bilbao hacia esta zona por medio de una organización urbanística esencialmente residencial.

Otras posibilidades para Zorrotzaurre

En 1999, La Feria de Muestras buscaba en esta época terrenos donde asentarse. La península de Zorrotzaurre fue una de las opciones barajadas por los mentores de la

³⁷ Esteban, Marisol. Bilbao, luces y sombras del titanio. El proceso de regeneración del Bilbao metropolitano. Servicio editorial de la Universidad del País Vasco. Bilbao. 2000. Pag-204.

³⁸ El Correo, 3 de julio de 1998.

Feria, pero la compleja gestión de los terrenos por el elevado número de propietarios de suelo desechó finalmente la idea. En diciembre de ese mismo año, anunciaron la apuesta por la instalación de la nueva Feria de Muestras en Ansio, Baracaldo.

A lo largo del 2001, Bilbao Metr poli-30 planteó una serie de ambiciosos proyectos, entre los que destacaba la celebración de una Exposición Universal, la creación de una "ciudad para la innovación y el conocimiento" en Zorrotzaurre, la regeneración urbanística del Casco Viejo y la recuperación de la R a y sus márgenes.

Durante el año 2002 el Ayuntamiento encargó un proyecto a la consultoría Arthur Andersen (KCIN Consulting), denominado "Marco estratégico de desarrollo.  reas de oportunidad de Bilbao", considerando a Bilbao como una ciudad de oportunidades en el que calificaba la zona de Zorrotzaurre como "la mejor oportunidad de suelo y espacio" de la Villa y que podría contener un parque empresarial innovador con presencia de la Universidad y compatible con la construcción de viviendas, comercio y hostelería. Así, el Ayuntamiento anunció un nuevo plan para la península: Convertirla en la 'Isla del saber'. La zona se transformaría en un parque tecnológico con un barrio residencial y un embarcadero de recreo. En julio del 2002, la asociación Bilbao Metr poli 30 situaba en Zorrotzaurre la próxima operación de reforma de la ciudad.

8.3. Proyecto de Regeneración Urbanística de Zorrotzaurre

Después de casi un siglo de planeamiento urbanístico entorno al área de Zorrotzaurre, la reordenación de la misma se podría considerar como la última gran operación de regeneración urbana del "Botxo" bilbaíno, ya que la falta de espacio físico había sido desde siempre el gran avatar de la evolución urbana de Bilbao.

La península, en declive socioeconómico e industrial, había sido y es la gran oportunidad de Bilbao para la eterna expansión buscada a lo largo de la R a del Nervión para el desarrollo del  rea Metropolitana. Hoy en día, apenas sobreviven unos 500 vecinos entre pabellones industriales abandonados e iniciativas de reactivación social.



Panorámica de Zorrotzaurre

El ámbito del proyecto urbanístico abarcaba una superficie de 838.781 m²³⁹ cuya propiedad se distribuía entre diversos propietarios privados y diferentes entidades públicas como Gobierno Vasco, Ayuntamiento de Bilbao y Autoridad Portuaria de Bilbao; en diferentes porcentajes de participación.

³⁹ <http://www.zorrotzaurre.com/Modulos/Contenido/Contenido.aspx?CodModulo=18>

El floreciente pasado industrial ribereño llegó a su punto álgido a lo largo de la década de los 60 gracias a la apertura del Canal de Deusto que no llegó a culminarse pero que favoreció, en gran medida, la consolidación de empresas ligadas al sector portuario.

La década de los 70 se tradujo en la decadencia de la actividad industrial debido a la crisis económica internacional lo que derivó en un ajamiento de edificaciones y espacios públicos y privados que degradaron progresivamente la Península.



Ámbito de Zorrotzaurre 838.781 m²

Gracias al Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao aprobado en 1995 que cambió el uso industrial de Zorrotzaurre a uso residencial, favoreció la posibilidad a una nueva definición urbana de la península dejando la puerta abierta a la redacción de un Plan Especial que reordenaba la nueva Área de Ordenación Remitida de Zorrotzaurre.

2001 fue la fecha de constitución de la Comisión Gestora para el Desarrollo Urbanístico de Zorrotzaurre, formada por propietarios públicos y privados, cuyo fin era el de ejecutar un Plan de Regeneración Urbana de la Península para promover su urbanización y su edificación.

Para la Regeneración Urbana de Zorrotzaurre se encargó un Master Plan a la arquitecta anglo-iraquí Zaha Hadid, el cual fue redactado en 2004 y modificado en 2007.

La característica fundamental del mismo no solamente era la incorporación de una nueva área residencial a Bilbao sino que la mayor transformación fue la modificación de la fisonomía del lugar transformando la Península en isla, propuesta elaborada ya hacía unos 80 años, que finalmente iba a ver la luz y que garantizaba una correcta evacuación de las aguas del Nervión en caso de crecida de la Ría.



Ámbito general de actuación de Zorrotzaurre. Aproximadamente 839.000 m²

Este Master Plan fue la guía para la elaboración de un Plan Especial en Zorrotzaurre que se aprobó definitivamente en noviembre de 2012 tras una modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao que unificaba criterios de actuación en el área a ejecutar.

Tras la aprobación del Plan Especial de Zorrotzaurre, los instrumentos de planificación pormenorizada continuaron desarrollándose por medio de un PAU (Programa de Actuación Urbanizadora de la Actuación Integrada 1) y el Convenio para la Gestión de la Unidad de Ejecución 1 de la Actuación Integrada 1, ambos en octubre 2013. El Plan de Zorrotzaurre se dividió en dos ámbitos (Actuación Integrada 1 y 2) y, a su vez, la Actuación Integrada 1 se dividió en otros dos ámbitos (Unidad de Ejecución 1 y 2) con la idea de un desarrollo por fases. La primera fase fue la Unidad de Ejecución 1 de la Actuación Integrada 1 y para su puesta en marcha se constituyó el 15 de octubre de 2013 la Junta de Concertación.



Dimensionamiento del área de actuación en Zorrotzaurre

El estudio que llevaremos a cabo en esta Tesis Doctoral se limitará a la aprobación definitiva del Plan Especial de Zorrotzaurre y no dará lugar al análisis del planeamiento de desarrollo posterior mediante el P.A.U., reparcelación y urbanización, por dos motivos fundamentales:

- El hecho de que es un expediente urbanístico abierto e incompleto dificultaba un análisis global del mismo e impedía una conclusión verídica de la planificación pormenorizada de Zorrotzaurre. La falta de perspectiva entorpecía una visión nítida del recorrido urbanístico de la zona.
- Por otro lado, el proceso administrativo de periodos de aprobación provisional, alegaciones publicas, aprobación definitiva, es decir, modificaciones de la pormenorización dilatada en exceso este estudio que nunca quedaría suficientemente finalizado hasta que pasara un periodo bastante amplio y quedara definitivamente aprobada toda la pormenorización e incluso se llegara a definir la edificación de manzanas o la promoción de bloques propuestos por la urbanización.

Como consecuencia de todo ello, hemos creído oportuno finalizar este estudio del desarrollo urbanístico de Zorrotzaurre en la aprobación definitiva de su Plan Especial en noviembre de 2012.

En definitiva, se trataba de una regeneración urbana a gran escala que necesitaba cumplir plazos, trámites de redacción y gestión del desarrollo pormenorizado de la misma, pero que se presentaba como una actuación global e integral de recuperación sostenible de un espacio urbano degradado de unión de la Gran Urbe con su Área Metropolitana en un ejercicio de urbanismo estratégico de unión comarcal.

Se trataba de un área nueva de crecimiento residencial en el centro de Bilbao dotada no solamente de vivienda accesible sino de áreas de implantación empresarial no contaminante, numerosos equipamientos sociales y culturales así como de amplias zonas de disfrute ciudadano y todo ello bien conectado con el resto de la ciudad mediante servicios públicos sostenibles.



Esquema de usos generalizados actuales en Zorrotzaurre

8.3.1. Master Plan de Zaha Hadid

8.3.1.1. Elección de Hadid para el Plan Maestro.

Como hemos mencionado anteriormente, el P.G.O.U. de Bilbao, abría la posibilidad del desarrollo de Zorrotzaurre gracias a la denominación de esta zona como un Área de ordenación Remitida, lo que permitía el desarrollo urbanístico de la misma mediante un Plan Especial. De esta forma, la promoción privada fomentó la creación de la Mesa para el Desarrollo de Zorrotzaurre, donde las Administraciones Públicas actuaron inicialmente como tutelantes.

El 4 de octubre de 2001, se constituyó el agente urbanístico denominado “Comisión Gestora para el desarrollo urbanístico de la Península de Zorrotzaurre de Bilbao”.

Complementariamente, y dado el interés de las Administraciones Públicas, Local y Foral, en el proceso de transformación de Zorrotzaurre, el 24 de septiembre de 2002 se firmó un acuerdo entre la Diputación Foral de Bizkaia, el Ayuntamiento de Bilbao, la Autoridad Portuaria de Bilbao y la propia Comisión Gestora para la colaboración en el desarrollo del área, que incluía especialmente la constitución de una Mesa para el Desarrollo de Zorrotzaurre, integrada por el Diputado General de Bizkaia, el Alcalde de Bilbao, el Presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao y el Presidente de la Comisión Gestora, de la que se encargó Jon Azua, Ex Vicepresidente del Gobierno Vasco.

La Comisión anunció la búsqueda de un “arquitecto de proyección internacional” para proyectar el plan urbanístico de Zorrotzaurre de acuerdo al Plan Estratégico de Oportunidades⁴⁰. Así se anunció en la reunión de la Juntas Generales de Bizkaia del 23 de octubre de 2002 por parte del Diputado Foral de Urbanismo Juan Cruz Nieves sobre la Mesa para el Desarrollo de Zorrotzaurre, uno de cuyos objetivos era la elección de un arquitecto de reconocido prestigio internacional.

El equipo de arquitectos local Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A. (Mikel Aguirre, Eduardo de Felipe, Antón Agirregoitia e Iñaki Peña), se incorporó al equipo desde el comienzo de la operación, desde el 2002, y fue llamado por el Ayuntamiento de Bilbao para encomendarles el cometido de proponer, según criterios arquitectónicos y urbanísticos, un arquitecto de renombre internacional que pudiera llevar a cabo la intervención urbana de gran envergadura que se iba a realizar en Zorrotzaurre.

Tal y como el propio Antón Agirregoitia comentó en conversación al respecto: “El Ayuntamiento nos llamó para buscar un arquitecto con nombre internacional porque a pesar de que pensaba que éramos”muy buenos chicos y que lo hacíamos muy bien” necesitaban un arquitecto conocido internacionalmente”⁴¹

⁴⁰ Plan Estratégico de Bilbao Metropolitano. <http://www.bm30.es/intranet/mono/mono3d.html>

⁴¹ Conversación con Antón Agirregoitia, socio arquitecto de Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A. el 18 de marzo de 2015.



42

Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A.

El primer arquitecto propuesto por Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A., fue Renzo Piano. Éstos consideraron que el prestigio y la profesionalidad de este arquitecto de talla internacional estaban suficientemente demostrada y creyeron que la calidad arquitectónica era lo suficiente atractiva para un planteamiento en Zorrotzaurre a la altura de las circunstancias barajadas en el área a desarrollar. Así se lo plantearon a la Comisión Gestora que aceptó con agrado la elección de Renzo Piano como arquitecto para la redacción de un Master Plan que marcara unas directrices urbanísticas a seguir.

De esta forma, comenzaron la primera toma de contacto con el estudio de arquitectura de Renzo Piano situado en París e incluso hubo varios viajes para concretar el contrato para la ordenación de Zorrotzaurre. Tanto es así que dichos contactos previos incluso se reflejaron en la prensa local y el 2 de noviembre de 2002 apareció por primera vez en el diario Deia las declaraciones sobre las conversaciones que estaba teniendo el consistorio con el arquitecto Renzo Piano para una posible propuesta de ordenación urbanística en Zorrotzaurre.⁴³ Las noticias continuaron en este sentido y en enero del 2003 seguían apareciendo los contactos con Renzo Piano para el proyecto de Zorrotzaurre aunque sin concretarse todavía nada.⁴⁴

⁴² *Una ordenación urbana de calidad otorga mayor valor a los edificios*. Bilbao. Jesús Cañada. Febrero 2014.

⁴³ *Bilbao negocia que sea Renzo Piano el diseñador de Zorrotzaurre*. Deia. 2 de noviembre 2002

⁴⁴ Vivas Ziarrusta, Isusko. La *península de Zorrotzaurre* y el barrio de *Olabeaga*. un problema urbanístico para Bilbao. KOBIE (Serie Antropología Cultural). Bilbao. Bizkaiko Foru Aldundia-Diputación Foral de Bizkaia.N.º XII, pp. 87 a.l 17, año 2006/7. Pag-96

Incluso en enero de 2003 se dio a conocer por parte del Concejal de Urbanismo la posibilidad de una terminal de atraque de cruceros en la punta de Zorrotzaurre y la posibilidad de que Renzo Piano dirigiera ese proyecto. A pesar de las conversaciones con Renzo Piano, no existía confirmación oficial de una definitiva determinación en este sentido y todo eran especulaciones.

La razón de la indeterminación sobre la elección de arquitecto para el Master Plan de Zorrotzaurre fue porque el equipo de Renzo Piano, al que se le había propuesto el trabajo de reordenar urbanísticamente Zorrotzaurre, se descartó tras varias conversaciones debido a la falta de acuerdo entre ambas partes contratantes. Renzo Piano exigía que el 50% del diseño de las edificaciones a realizar en Zorrotzaurre fuera diseño suyo, aparte de la organización del propio Master Plan. Estas exigencias se consideraban inviables por parte de la Comisión Gestora, que era la encargada de gestionar la adjudicación de los servicios, ya que resultaban excesivas. De esta forma, esta firma de arquitectura quedó completamente descartada ante la abusiva contraprestación de servicios ofertada.

De esta forma, Mikel Aguirre, Eduardo de Felipe, Antón Agirregoitia e Iñaki Peña, tuvieron que contactar de nuevo con otra firma de arquitectos internacionales que pudiera ejecutar el encargo de la reordenación de Zorrotzaurre dentro de los parámetros de calidad arquitectónica y urbanística buscados para Zorrotzaurre.

En este sentido, se pensó en la firma de arquitectura de Richard Rogers que podía satisfacer las necesidades planteadas por la Comisión Gestora que aceptó de buen grado esta elección de un nuevo arquitecto internacional para la ordenación de Zorrotzaurre. De esta forma, comenzaron las conversaciones entre la delegación del estudio de arquitectura de Richard Rogers en Madrid y los arquitectos locales de Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A. para poder establecer unos contactos previos que derivaran en la adjudicación del contrato de servicios profesionales.

Cuando se estaban produciendo los contactos previos a la formalización de un contrato profesional, las conversaciones se quebrantaron debido a una decisión política que hizo que se descartara la opción de Richard Rogers como arquitecto para la redacción del Master Plan de Zorrotzaurre.

Es decir, Surgieron voces discrepantes desde el Departamento de Urbanismo de la Diputación Foral de Bizkaia con el diputado foral de Urbanismo Juan Cruz Nieves al frente, que decidieron que la mejor opción para la redacción del Master Plan de Zorrotzaurre era Zaha Hadid y de esta forma la adjudicación quedó resuelta a favor de la arquitecta anglo-Iraquí y su equipo.

La elección se realizó sin la consulta técnica previa del equipo de arquitectos locales Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A. (Mikel Aguirre, Eduardo de Felipe, Antón Agirregoitia e Iñaki Peña) que pensaron que la elección no fue la mejor debido principalmente a la falta de experiencia en urbanismo de Hadid.⁴⁵

⁴⁵ Conversación con Antón Agirregoitia, socio arquitecto de Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A. el 18 de marzo de 2015



Zaha Hadid. Premio Pritzker 2004

A pesar de todo, la arquitecta fue la elegida para la redacción del documento llamado Master Plan (denominación anglosajona de un Plan Director) ya que aunque era completamente cierto que carecía de experiencia en planes urbanísticos de gran envergadura parecía demostrado su prestigio internacional al ser la primera mujer en recibir el Premio Pritzker en 2004. Con todo ello, impresionó a la Comisión Gestora con el equipo técnico que presentó para la redacción del Master Plan para Zorrotzaurre ya que no solamente acudía a la convocatoria con todo su equipo de arquitectos sino que venía de la mano de una ingeniería internacional y de gran prestigio como Over Arup, y con un equipo de sociólogos que estarían en continuo contacto con los vecinos de la península. Por otra parte, Zaha Hadid Architects trabajó estrechamente con el equipo local de arquitectos Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A. (Mikel Aguirre, Eduardo de Felipe, Antón Agirregoitia e Iñaki Peña) cuya labor consistía en asistir a la oficina de Hadid con la aportación de documentación necesaria desde un punto de vista de la adaptación de la normativa para una ejecución factible del mismo.

La colaboración entre el estudio de arquitectos locales y el estudio de arquitectura internacional se realizó mediante una arquitecta sénior de la oficina de Hadid, Manuela Gatto y Fabian Hecker que eran el punto de contacto entre Londres y Bilbao. Las reuniones que se realizaban entre ambos equipos eran indistintamente en las dos ciudades pero la relación entre los estudios no era la colaborativa, es decir, no existió una participación proyectual por parte del equipo vasco ya que el diseño se realizó completamente en las oficinas de Hadid en Londres mientras que el papel adjudicado al estudio local era el de una asistencia técnica y documental. Este equipo local comentó al hilo de su colaboración con la prestigiosa arquitecta lo siguiente en el periódico municipal Bilbao:

“La colaboración con Zaha Hadid ha sido diferente, aunque no por ello ha dejado de ser interesante. Hemos trabajado en dos proyectos, uno en el Máster Plan de Zorrotzaurre y otro en el proyecto básico de oficinas y anexos de la BBK.

En el primer caso, el del Máster Plan de Zorrotzaurre, nosotros inicialmente teníamos una pequeña reticencia para colaborar con Zaha Hadid. Inicialmente habíamos intentado colaborar con Renzo Piano y con Richard Rogers después, siempre de acuerdo con las instituciones locales y con el ente privado que nos contrató. Esto no

pudo ser por circunstancias que no vienen al caso y finalmente se estableció la colaboración con Zaha Hadid.

El sistema de trabajo de Zaha Hadid conceptualmente puede ser semejante al de cualquier estudio profesional de mediano tamaño. Básicamente hay una idea inicial que en este caso la elabora la propia Zaha; esta idea es recogida posteriormente por un arquitecto Sénior del equipo de ella, y surge un grupo que comienza a analizar el problema; nosotros colaboramos con este equipo.

Aparte de este grupo, se trabaja en paralelo con una ingeniería de fuerte prestigio, que en el caso de los dos proyectos, ha sido Over Arup. En cada punto importante aparece la figura de un arquitecto o ingeniero especialista; por ejemplo en ascensores o en vidrio, o un ingeniero especialista en acústica. Al final es un proceso donde coinciden muchos profesionales cualificados y la organización del equipo multidisciplinar es fundamental.....

.....Hay que ser muy cauto con este tema. Nosotros después de que Zaha Hadid Architects entregara el Máster Plan de Zorrotzaurre a la gestora, recogimos el documento para adaptarlo y darlo forma, al objeto de cumplir todas las normativas vigentes al momento, procurando respetar al máximo el Máster Plan inicial. Para realizar esta labor, estuvimos en contacto con la arquitecta responsable de la planificación del Máster Plan de Zaha, a fin de que conociese la elaboración del documento final del expediente del plan especial.

En mayo de 2008, se entregó nuestra versión del Plan Especial de Zorrotzaurre a la gestora, después de recoger las consideraciones de los informes de los arquitectos municipales. Aquí acabó nuestro trabajo en Zorrotzaurre, continuando la Gestora con otros arquitectos"⁴⁶

La propuesta que se debía realizar en Zorrotzaurre tenía que seguir las directrices marcadas por los estudios de la empresa consultora Arthur Andersen (KCIN Consulting) y denominado como "Marco estratégico de desarrollo. Áreas de oportunidad de Bilbao" y que en definitiva se encargaba de captar los inversores que se podían establecer en la isla.

Con objeto de lograr una ordenación urbanística de alto nivel de calidad y poder visualizar el diseño urbano formalizado que podía llegar a tener el "Ámbito urbano de Zorrotzaurre", la Comisión acordó, el 15 de mayo de 2003, a instancias de las Administraciones que la integraban, encargar la redacción de la ordenación pormenorizada de los terrenos objeto de Zorrotzaurre a la firma de arquitectos Zaha Hadid Architects.

El encargo se concretó en la contratación, por parte de la Comisión Gestora, del documento urbanístico titulado, con una terminología anglosajona, "Master Plan de Zorrotzaurre", documento que desarrollaba, de manera pormenorizada y detallada, la ordenación urbanística del Área urbana citada, sin sujeción estricta a la documentación reglamentaria de los planes de ordenación pormenorizada de

⁴⁶ Cañada, Jesús. "Una ordenación urbana de calidad otorga mayor valor a los edificios". Bilbao. Febrero de 2014 . pág. 9

nuestra cultura y nuestra legalidad urbanísticas, pero con un elevado nivel de detalle y desarrollo formal.

El 4 de noviembre de 2003, la delegada de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Bilbao, Julia Madrazo (EB) anunció que la arquitecta Zaha Hadid (Bagdad 1950), designada por la Comisión Gestora, había resultado la responsable del proyecto con la colaboración de los arquitectos Antón Agirregoitia e Iñaki Peña, los cuales formaron un equipo asesor sobre el terreno que informaban a la responsable del proyecto de las peculiaridades de Bilbao, tales como la legislación vigente o el tipo de vivienda habitual.

La elección de Zaha Hadid fue valorada muy positivamente por los responsables municipales. Ibon Areso, delegado del Área de Aparcamientos e Intervenciones Estratégicas comentó de la elección: *“Se trata de una apuesta arriesgada y transgresora. Había nombres más consagrados pero me congratulo de que haya sido Zaha Hadid finalmente la elegida...Zorrozaurre es una zona de industria obsoleta llena de cacharrería que hay que reformar; si sale bien para esta profesional será un hito y entonces conllevará un valor tractor para Bilbao”*⁴⁷.

Ibon Areso remarcaba la repercusión en el exterior del nombre de la afamada arquitecta, que entroncaba con los proyectos urbanísticos que se estaban dando en la Villa y que iban a alcanzar gran resonancia internacional.

Por otro lado, la delegada de urbanismo del Ayuntamiento de Bilbao, Julia Madrazo, también acogió con optimismo el nombramiento de la arquitecta anglo-iraquí, porque introducía, según sus palabras: *“La variable de género, que debe contar.... Todo Bilbao merece proyectos de marca como éste.... Deben ser las instituciones quienes lideren este plan y la mesa de colaboración creada para la reforma de Zorrozaurre debe servir para alcanzar consensos entre arquitectos, vecinos y partidos políticos”*⁴⁸.

Originalmente, se preveía que el 70% del suelo de esta Península se destinaría a viviendas, mientras que el restante 30% debía servir para el fomento del empleo.

Asimismo, la mitad de estas viviendas debían ser de Protección Oficial⁴⁹, en virtud al acuerdo de Gobierno firmado por PNV, IU y EA. Aunque la reforma de los 576.482 m² de la Península de Zorrotzaurre presentaba varias dificultades. Una de las más importantes, según apuntaba Ibon Areso, era *“la gran disgregación de los propietarios de la zona, unos 600, que copan el 30% de la propiedad de la tierra, lo que acarrea una gestión lenta y compleja”*. Junto a ellos, compartían titularidad el Puerto, con un 60% del suelo y, en mucha menor medida, el Ayuntamiento y la Diputación.

^{47,48} Eguskiza, Gaizka. *Zorrotzaurre un reto urbanístico*. Bilbao. Octubre del 2003 . pág. 5

⁴⁹ La legislación obligaba a un 20% de Vivienda de Protección Oficial (VPO), aunque Izquierda Unida expresó su deseo de incrementar esta cifra hasta el 50%. Las cargas de urbanización, que generalmente recaían en las viviendas que por su escaso margen de beneficio, no podían casi absorber dicha carga; y lo que no se pagaba por un lado habría que abonarlo por el otro. Posteriormente se adecuó el Plan a la Ley 2/2006 de suelo y urbanismo.



Exposición del Master Plan de Zorrotzaurre en el Museo de Bellas Artes en Bilbao. Noviembre 2004

La elección de Zaha Hadid como arquitecta del Plan Director de Zorrotzaurre generó un consenso entre las fuerzas políticas del Ayuntamiento de Bilbao que aunaron criterios para proporcionar una figura arquitectónica con reconocimiento mundial que reportara réditos inmediatos a la ciudad y como consecución del éxito arquitectónico del Museo Guggenheim. Es decir, siguiendo la estela del “Efecto Guggenheim” se quiso amortizar el esfuerzo de marketing que supuso el Museo de Arte Moderno para originar un nuevo “Efecto Zorrotzaurre” siguiendo los criterios de elección de una figura de la arquitectura de renombre mundial, a priori.

La consecuencia más inmediata de todo ello se reflejó en las arcas públicas que desembolsaron unos honorarios profesionales a la arquitecta en 2003 que ascendían a 962.000 euros, casi un millón de euros por el Master Plan de Zorrotzaurre que posteriormente se ampliaron a 550.000 euros por la modificación del Plan Director en 2007 que introdujo cambios importantes.⁵⁰

Los propietarios

El Puerto de Bilbao, con José Ángel Corres como Presidente de la Autoridad Portuaria, llevó a cabo las conversaciones para su integración en la Comisión Gestora que estaba integrada por los propietarios de los terrenos. En un principio, el Puerto se encontraba reticente y escéptico en formar parte de la Junta de Compensación para la promoción de los terrenos en Zorrotzaurre. Estas reservas eran fruto de la experiencia resultante con la gestión de los terrenos del Puerto para la operación urbanística de regeneración de Abandoibarra. Es decir, con la gestión de Abandoibarra, la Autoridad Portuaria no rentabilizó sus terrenos y hubo un cierto sentimiento de frustración ante la misma. Para la gestión de los terrenos en Zorrotzaurre no podía pasar lo mismo y en ello

⁵⁰<http://www.elcorreo.com/vizcaya/20081206/vizcaya/zaha-hadid-pide-euros-20081206.html>. El Correo, 6 diciembre 2008. *Zaha Hadid pide 860.000 euros a Bilbao Ría 200 por rehacer el Plan de Olabeaga*. El Mundo. País Vasco. 21 de abril de 2007. Pág. 22. *Bilbao situará en Zorrotzaurre el primer parque tecnológico urbano de toda España*

radicaba la duda sobre participar en la Comisión Gestora de Zorrotzaurre o permanecer como propietario independiente. Según esto, José Ángel Corres en una entrevista al Diario Deia, afirmaba lo siguiente ante las preguntas del periodista:

“¿Y el puerto va a hacer caja por primera vez en Zorrozaurre?”

Sin ánimo especulativo, será una caja razonable. Lo digo porque en Ría 2000 no se ha visto muy beneficiado a pesar de que ha puesto muchos terrenos. Eso es así, hemos cedido los terrenos más jugosos de Abandoibarra. Otros miembros no han cedido tanto y las contrapartidas que han tenido han sido muy importantes.

¿Qué rentabilidad va a tener para el puerto el proyecto de Zorrozaurre?”

La económica creo que está garantizada, ahora tenemos que ser capaces de no ser demasiado ambiciosos para que también se puedan ver una rentabilidad social y de imagen.”⁵¹

Una vez que el Puerto accedió a participar dentro de la Comisión Gestora de Zorrotzaurre, el problema más inmediato surgió en la rapidez y viabilidad de la salida del Puerto del Canal de Deusto. Todo dependía de las obras que se debían realizar en El Abra para el traslado de las instalaciones y actividad de una concesión existente en el Canal que estaban previstas para finales del 2006.

La otra parte implicada en la promoción de los terrenos de Zorrotzaurre era los propietarios privados. A éstos les interesaba en gran medida tener como copropietario de los terrenos de Zorrotzaurre a las Administraciones Públicas ya que éstas iban a “tirar del carro” para poder gestionar los terrenos de la Península ya que eran los primeros interesados en que el proceso se desarrollara con celeridad por el bien de la comunidad. Además, en Zorrotzaurre, los propietarios privados no iban a permitir el hecho de que vaivenes políticos alteraran la estabilidad necesaria para llegar a un quórum sobre el desarrollo urbanístico de la zona. Tal y como sugirió José Ángel Corres en su interviú al Diario Deia:

“¿Los pequeños propietarios serán un problema?”

Al contrario, creo que ahora se meterán en la junta de compensación, porque les interesa. La experiencia dice que entre un 90% o un 95% de los propietarios entrarán en este organismo.

¿Y el resto?, Querrán sacar tajada y no venderán.

No tiene por qué, puede que no se quieran ir por cuestiones nostálgicas, o por tener compromisos con arrendatarios. Hay un montón de pequeña economía con empresas comercializadoras, talleres y demás, muchos de los cuales que está esperando esta oportunidad para poder rentabilizar sus terrenos. Y si no siempre queda la alternativa de la expropiación que nos permite la ley.”⁵²

⁵¹ Deia. 4 de julio de 2004.Pag-5.Zorrozaurre ya ha cogido velocidad de crucero

⁵² Ibídem (Deia. 4 de julio de 2004.Pag-5.Zorrozaurre ya ha cogido velocidad de crucero)

El verdadero problema que surgió con los propietarios privados en Zorrotzaurre vino de la mano de la política de vivienda que el Alcalde Azkuna impuso en Bilbao, a raíz de un acuerdo que tomó con las fuerzas políticas como consecuencia de una promesa electoral que debía cumplir.⁵³ Este acuerdo consistía en políticas sobre el establecimiento del 50% de Vivienda Protegida (VPO), en nuevos desarrollos residenciales del suelo urbano de Bilbao. "Saltaron Chispas", según palabras de Pablo Otaola⁵⁴, entre propietarios privados y Ayuntamiento (Julia Madrazo, Concejala de Urbanismo del Ayuntamiento de Bilbao), por las políticas sociales entorno al número de viviendas protegidas.

Con todo ello, en 2004 se pasó del 8% de propietarios en la Comisión Gestora al 65% de propietarios privados y públicos. De las 57,6 Ha de superficie de Zorrotzaurre, la Autoridad Portuaria era propietaria de casi la mitad, el Ayuntamiento poseía unos 80.000 m², la Diputación Foral de Bizkaia unos 15.000 m², los principales propietarios concentraban unos 35.000m² y el resto se repartía entre cientos de pequeñas empresas y viviendas. Otros 600 propietarios se repartían el 20% de la superficie.

El propio modelo de gestión de Zorrotzaurre, basado en una simbiosis público-privado, liderado por la Comisión Gestora, favorecía la preponderancia de criterios basados en la rentabilidad impulsada por los copropietarios privados e incluso por parte de organismos semipúblicos como la Autoridad Portuaria que habían visto mermado su capacidad de plusvalías en otras ocasiones como en la operación de Abandoibarra y que ahora no estaban dispuestos a renunciar a la oportunidad de buscar un justo beneficio o una rentabilidad apropiada en relación con el tamaño de la operación urbanística que se debía gestar en Zorrotzaurre. Con todo ello, la falta de participación social efectiva, excluía un verdadero debate para una transformación de la ciudad desde las bases del pueblo que lo habitaba. Los intereses públicos eran susceptibles de confundirse o difuminarse con los privados que impulsaban el Plan, según las expectativas del mercado inmobiliario, a pesar de que su verdadera finalidad debía ser la contribución para la configuración de un espacio urbano común y público que generara no solamente trama urbana sino también economía local.

La gestión

En cuanto al modelo de gestión de suelos, la Comisión gestora tomó el modelo llevado a cabo en la gestión de Bilbao Ría 2000, por ello, en Junio del 2004 se invitó a participar como gerente de la Comisión Gestora a Pablo Otaola que había sido en una etapa anterior gestor de Bilbao Ría 2000 y que conocía el modo de actuar de la misma. De esta forma, se establecieron los mismos cargos y actores que los determinados en Bilbao Ría 2000, repitiendo esquemas de organización interna que facilitaban la actuación administrativa. De todas formas y en relación entre ambos organismo, podemos decir que no había existido la misma agilidad ni rapidez en la gestión de los suelos de Zorrotzaurre en comparación con los de Bilbao Ría 2000 en

⁵³ La promesa electoral de Iñaki Azkuna consistía en que el 50% de los desarrollo residenciales en suelo urbano de Bilbao debían ser dedicados a VPO.

⁵⁴ Entrevista con Pablo Otaola, Gerente de la Comisión Gestora de Zorrotzaurre. 24 de febrero de 2014.

Abandoibarra, cuestión que el gerente Pablo Otaola remarcaba⁵⁵, debido tal y como recalca Antón Agirregoitia, a la gran complejidad que suponía la gestión de Zorrotzaurre debido al gran número de propietarios existentes en Zorrotzaurre y que eran actores directos e implicados de primera mano de una gestión de acuerdo con los intereses particulares de cada uno de ellos. En contraposición con la operación de expropiación de Abandoibarra que agilizó el proceso, a la contaminación de los suelos, a la dificultad técnica de apertura del Canal, todo ello había dilatado enormemente los plazos y había dificultado en exceso su gestión.⁵⁶

La Comisión Gestora para el Desarrollo Urbanístico de Zorrotzaurre, constituida en el año 2001, está integrada actualmente, por cinco de los propietarios del área que trabajan para poner en marcha el proyecto de Zorrotzaurre:

- Entidades públicas:
 - Gobierno Vasco, a través de su Consejería de Empleo y Políticas Sociales y de la empresa pública Visesa.
 - Ayuntamiento de Bilbao
 - Autoridad Portuaria de Bilbao
- Entidades privadas:
 - Sociedad Promotora Inmobiliaria Margen Derecha S.A.
 - Vicinay Cadenas S.A.

En cuanto a la propiedad del suelo, los miembros actuales de la Comisión Gestora suman el 65% de Zorrotzaurre. Las decisiones ejecutivas son tomadas por el Consejo en el que están representados, al máximo nivel, cada uno de los propietarios. A su vez, la Comisión Gestora dispone de un equipo técnico formada por tres personas que se apoya en diversas asistencias técnicas.



Consejo de la Comisión Gestora ⁵⁷

⁵⁵ Entrevista con Pablo Otaola, Gerente de la Comisión Gestora de Zorrotzaurre. 24 de febrero de 2014.

⁵⁶ Entrevista con Antón Agirregoitia, arquitecto socio de Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A.. 18 de marzo 2015.

⁵⁷<http://www.zorrotzaurre.com/Modulos/Contenido/Contenido.aspx?CodModulo=20>. Consejo de la Comisión Gestora a fecha de diciembre 2014, está constituido por: Presidente: Ibon Areso Mendiguren, Alcalde de Bilbao; Vicepresidente primero: Juan María Aburto Rike, Consejero de Empleo y Políticas Sociales del Gobierno Vasco; Vicepresidente segundo: Gabriel Salaverry Barañano, Administrador Único de la Inmobiliaria Margen Derecha; Consejeros-Vocales: Asier Atutxa Zalduegui, Presidente de la Autoridad Portuaria de Bilbao. Ricardo Barkala Zumelzu, Viceconsejero de Empleo y Trabajo del G.V. Ignacio Basáñez Alfonso, Director de Vivienda del Gobierno

8.3.1.2. El Master Plan de Zaha Hadid Architects de 2004

El Master Plan realizado por Zaha Hadid Architects en agosto de 2004, era una alternativa válida para el desarrollo de la Ciudad en Zorrotzaurre⁵⁸, en su proceso de transformación para convertirse en el centro de un nuevo tipo de región, ya que suponía un brillante ejercicio de diseño aplicado a la ordenación de un ámbito de ciudad, previamente definido como una gran pieza urbana a ordenar con un único Plan Especial de Ordenación Urbana, según determinación establecida por el Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao.⁵⁹

Los tres kilómetros a lo largo de la Ría, que suponía la futura isla de Zorrotzaurre, establecían un eje como parte integral de la vida de la ciudad. Este largo eje integraba Zorrotzaurre con sus vecinos de agua: Abandoibarra, Deusto, Olabeaga, Sarriko, San Ignacio, Zorrotza.

Hoy, todavía se podían ver indicios de sus conexiones históricas con estos vecinos por ejemplo el paralelismo de las calles de Zorrotzaurre con las de San Ignacio y Sarriko, o los pequeños embarcaderos que servían para llevar pasajeros hasta Olabeaga, además de la influencia en la vida cotidiana de la Ribera debido al Puerto.

El nuevo Plan para Zorrotzaurre buscaba recuperar esa antigua vitalidad e integración, anticipando un papel cada vez más dinámico para la región dentro de una red social y económica europea.



Master Plan 2004. Zaha hadid Architects

Vasco. Eduardo María Maíz Olazabalaga , Concejal Delegado de Urbanismo Ayuntamiento Bilbao. Marcos Muro Nájera, Director General de Visesa. José Luis Sabas Olavaria, Concejal Delegado de Obras y Servicios del Ayuntamiento de Bilbao. Miren Saratxaga de Isla, Directora de Planificación y Procesos Operativos de Vivienda del Gobierno Vasco. Covadonga Solaguren Santamaría, Viceconsejera de Vivienda del G. V.. Borja Vicinay Pérez , Presidente de Vicinay Cadenas, S.A.; Secretario: Agustín Bravo Ortega; Gerente: Pablo Otaola Ubieta

⁵⁸ En lo que se refiere a la denominación, utilizamos el término oficial en euskera 'Zorrotzaurre', "Zorrotza-aurre" (delante de Zorroza), si bien mantendremos la denominación castellana 'Zorrozaurre' cuando así lo hagan los documentos que utilizamos.

⁵⁹ Documento previo que establece los objetivos y previsiones iniciales para la elaboración del Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre. Anexo I al documento A. apartado A.3. de la memoria de la modificación del Plan general titulado "Antecedentes Urbanísticos"



Panorámica de Zorrozaurre

“ Zaha Hadid ha completado el marco conceptual plan de Zorrozaurre en Bilbao, una zona de 60 hectáreas mecido en una larga curva del río Nervión justo al otro lado del centro de Bilbao. Esta antigua zona industrial del puerto se convertirá en el hogar de cerca de 15.000 nuevos residentes y ofrecerá talleres, laboratorios, estudios y oficinas de trabajo para cerca de 6.000 personas. Zorrozaurre ha sido casi separados de sus comunidades vecinas por un canal abierto para ampliar el puerto durante su apogeo, y este canal está destinado a ser ampliado para fines de control de inundaciones en los próximos años. Esto hará que Zorrozaurre ocupe una posición estratégica clave en la futura expansión de la ciudad y la integración de la región. Zaha Hadid Architects han respondido a este desafío mediante la definición de un espectacular tejido urbano y audaz enfoque de la infraestructura y el agua que pondrá de relieve la gran importancia de su medio natural y posición estratégica.”⁶⁰

El resultado formal fue de una gran calidad, con predominio de una búsqueda variedad espacial, suponiendo un contrapunto al tipo de ordenación clásica predominante en el planeamiento bilbaíno, ya que daba importancia a aspectos de variedad y fluidez espacial, de diseño y de relación con el agua, con un predominio de tipos edificatorios propios de la edificación abierta. De esta forma, la Península de

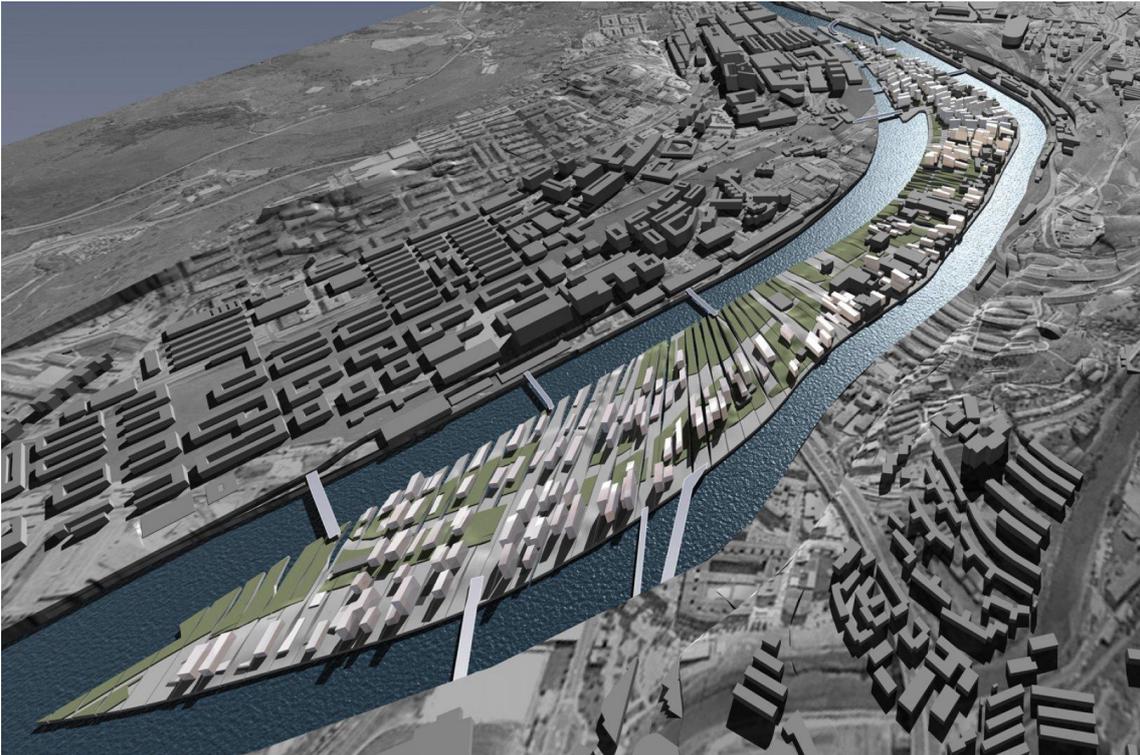
⁶⁰ ZORROZAURRE MASTER PLAN, BILBAO [BILBAO, ESPAÑA] 2003 / 04 – Desarrollo Urbano. Renovación y construcción de viviendas, nuevas industrias, terciario usos, en zonas urbanas y espacios recreativos y de las nuevas conexiones de vincular la península, la ciudad y sus alrededores. CLIENTE: Comité de Gestión para el desarrollo urbano de la península de Zorrozaurre, Bilbao [España]. Arquitectos: Zaha Hadid & Patrik Schumacher. Competition and Phase A:Project Architect / Project Manager Gunther Koppelhuber / Kim Thornton. Phases B/C/D :Project Architect / Project Manager Manuela Gatto.Local Firm Arkitektura Eta Hirigintza Bulegoa S.A. [España].Traducción de : Zaha Hadid. *Newarchitecture 08/09 Innovation.Zorrozaurreb Master Plan Bilbao. Zaha Hadid and Patrik Schumacher* .Edited by Alexandra & Andreas Papadakis. London. Pag-43
<http://www.dezeen.com/2007/10/16/zorrozaurre-masterplan-for-bilbao-by-zaha-hadid-architects/> 16/10/2007
<https://arquitecturainteligente.wordpress.com/2007/10/17/plan-de-zorrozaurre-bilbao-zaha-hadid/> 27/10/2004

Zorrotzaurre se convertía en un espacio donde la vivienda era la “línea conductora” del Plan a desarrollar.



El Master Plan partía de cinco puntos básicos para acercamiento al área de actuación:

- Bilbao se reorientaba hacia la Ría como elemento organizador de la ciudad, dejando así su pasado de espaldas a ésta donde se ignoraba su presencia y donde la Ría no era sino la cloaca de la ciudad.
- El Eje de la Ría redefinía directrices y la trama urbana junto con conexiones y patrones de disgregación de tal forma que las necesidades del terreno y su coyuntura urbana definían las áreas de densidad diferentes concentrando o no intensidades.
- Se repensaban las nuevas necesidades organizativas industriales para optimizar las nuevas dinámicas económicas que mejoraban los requerimientos industriales nuevos y actuales.
- Se redibujaba un nuevo paisaje urbano basado en nuevas inversiones de infraestructuras de hidráulicidad y transporte que generaban una nueva imagen de Zorrotzaurre mediante la apertura del Canal y nuevos puentes de comunicación con la ciudad.
- La integración coherente de Zorrotzaurre con Bilbao era la finalidad buscada por el Plan Director, fomentando una conectividad entre orillas desde un punto de vista físico pero sobre todo desde esquemas de inclusión social y económicos según criterios de reciprocidad entre en nuevo área de Zorrotzaurre y el resto de la ciudad



61

Propuesta Master Plan 2004 Zorrotzaurre

Los criterios iniciales podían considerarse como totalmente factibles y aceptables como primera aproximación urbana a Zorrotzaurre, pero la puesta en papel de estas primeras ideas satisfizo a unos pero no a todos como veremos posteriormente. En cualquier caso, expondremos aquí el planteamiento inicial del Master Plan de Zorrotzaurre tal y como lo concibió Zaha Hadid y su equipo junto con la controversia que posteriormente se generó al respecto.

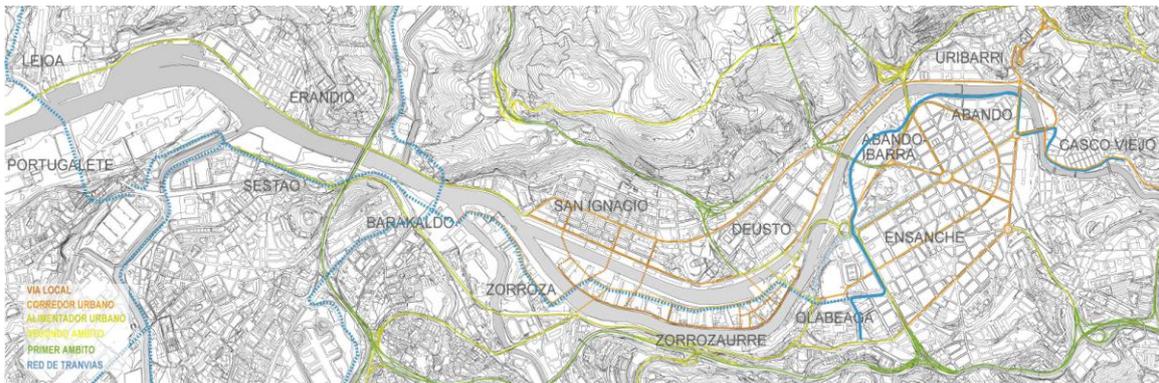
Planteamiento inicial del Master Plan en 2004



El ámbito de actuación del Master Plan era un enclave industrial de unos 800.000 metros cuadrados aproximadamente (78 Ha si se incluía a Botica Vieja y 58 Ha si solo se consideraba la península) ubicado prácticamente en el corazón de la Villa de Bilbao. De los 778.000 metros cuadrados que comprendía el ámbito de actuación, 541.000 m² eran dedicados a vivienda, mientras que 124.000 m² lo eran a servicios y 32.000 m² al comercio. Además, el equipamiento público ocupaba 57.000 m², por 24.000 m² del privado. El equipo redactor pretendía dar continuidad al tejido urbano

⁶¹ <http://www.zaha-hadid.com/masterplans/zorrotzaurre-masterplan/>

de Bilbao mediante una propuesta de ordenación consistente en un cambio de uso. Es decir, se pasaba de uso industrial a uso mixto pero predominantemente residencial donde la vivienda era lo que hemos llamado anteriormente como "hilo conductor" del Plan. Para ello se preveía una reserva de uso residencial de cerca del 80% con la construcción de 5.300 viviendas para su ejecución en unos 20 años y casi un 30% de viviendas de Protección oficial (1.500 viviendas aproximadamente de VPO)⁶², pasando a ser la población de 450 habitantes aproximadamente a 15.000 habitantes.



Extracto Master Plan 2004

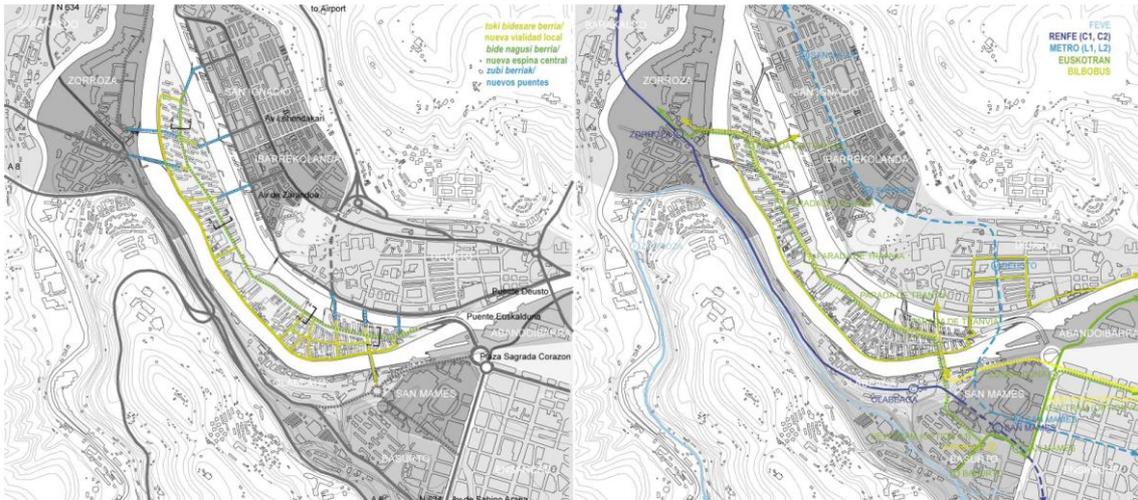
Movilidad y accesibilidad

Zorrotzaurre se integraba con sus vecinos de ambas márgenes del Nervión mediante una secuencia de puentes. Éstos hacían que la Ría participara de la vida diaria del barrio. Sin embargo, la parte más importante del sistema de transporte era la extensión de la red del tranvía a lo largo de Zorrotzaurre que creaba una columna vertebral de actividad a lo largo de los tres distritos de la isla y conectaba los barrios situados aguas abajo con el Ensanche. El sistema de calles garantizaba la comodidad y flexibilidad para todos a la vez que disuadía el tráfico de paso a través de la isla y creaba enlaces eficaces que cruzan la Ría para peatones y autobuses. La carretera existente en La Ribera se transforma en calle para dar prioridad a la vida peatonal y una red de cariles para bicicletas favorecía un planteamiento de movilidad sostenible. Los puentes, el tranvía, las calles y la estrategia de aparcamiento reflejaban un compromiso firme para convertir Zorrotzaurre en una pieza central sostenible de la vida cotidiana de Bilbao y su metrópoli, su integración plena en estas diferentes escalas garantizaba un activo importante para ambas.

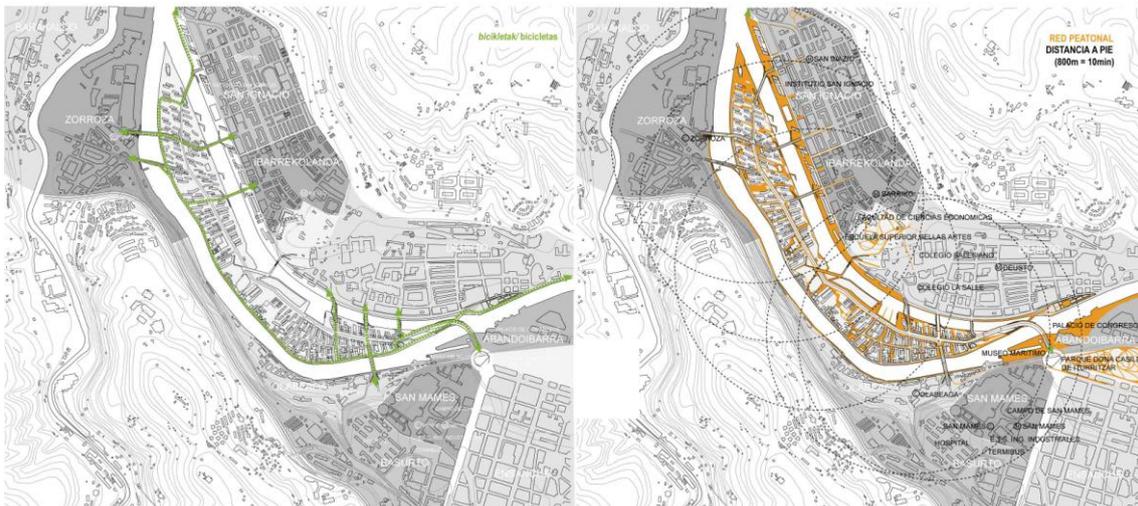
A pesar de la extensión del territorio a ordenar y de la fragmentación de la trama, la intención era la de crear un espacio 'unitario' a través de las diferentes instalaciones que se estaban potenciando por la conexión con el tranvía que permitía 'dotar de vida' a la futura isla de Zorrotzaurre.

Los diferentes distritos no quedaban desvinculados, sino que la Ría les proporcionaba 'una visión unitaria', a la vez que ambas orillas y la isla quedaban unidas por 10 puentes y pasarelas

⁶² Esta previsión de usos obligaba a una Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao donde se preveían un número de viviendas entorno a las 3.000 en el área de Zorrotzaurre.



Nuevos puentes. Infraestructuras. Master Plan 2004



Bicicletas y Red peatonal. Master Plan 2004

Nuevos distritos urbanos

La irregularidad de la trama propuesta y una forma del terreno por capas daban al Skyline de Zorrotzaurre una fuerte unidad experimental. Sin embargo, Zorrotzaurre se dividía en tres, zonas sutilmente definidas, por su densidad constructiva, los usos a los que se destinaban y que combinaban las nuevas formas de negocio con el ocio y los usos residenciales y también por su conexión con los barrios colindantes y por sus características particulares. El espacio residencial se concentraba en dos de los tres distritos definidos en la propuesta (Distrito Norte y Distrito Sur).

En el Distrito Norte se establecía un nodo urbano concentrado dentro del desarrollo a largo plazo de la Ría, con una secuencia de nuevos puentes que creaban un enlace urbano esencial entre San Ignacio y Zorrotza. Este distrito situado sobre el de la Ría se traducían en viviendas orientadas hacia el agua, muelles peatonales, embarcaderos

para barcos pequeños, recintos de recreo y escuelas de remo. Se concibió como un barrio residencial, en una zona tranquila en relación con la Ría con paseos de madera sobre el agua y bares junto a La Ribera. Tal y como comentó Zaha Hadid en la presentación del Master Plan el 29 de octubre de 2004 en el Museo de Bellas Artes: " *En el bloque situado al nivel de la Ría, 'íntimo y ligero', se construirán viviendas muy orientadas al agua, conectadas por muelles peatonales y donde se pretende propiciar una innovadora utilidad a la Ría mediante la formación de escuelas de remo, estanques y pequeños embarcaderos*"⁶³.

Es decir, este distrito se caracterizaba por su integración con el agua y era donde la isla mantenía una sensación de mayor calma, con nuevas tiendas para servir, principalmente, las necesidades locales mientras, en la parte del Canal de San Ignacio ofrecía una mezcla más intensiva de usos que extendía y servía a la comunidad existente.

En el Distrito Sur, junto al Palacio Euskalduna, se contemplaban los usos mixtos que mezclaban tanto oficinas como viviendas con una numerosa concentración de edificios de gran altura y con la edificación aquí más aguda y apretada que en los otros dos distritos y donde se pretendía propiciar nuevas formas de negocio a partir de ámbitos innovadores y potencialmente favorables para el desarrollo de la "economía del conocimiento" (nuevas tecnologías, artes,...).

Es decir, la propuesta apuntaba las oportunidades que la nueva localización de diversas facultades en el entorno de Zorrotzaurre que ofrecían para el desarrollo de actividades de la nueva economía incorporando la dimensión productiva de esta área pero sin olvidar y respetando algunos inmuebles que existían en la Península, integrando La Ribera histórica con una sugerente mezcla de oficinas y edificios residenciales. Patios y pasos públicos creaban un entorno complejo pero poroso que enlazaba lo nuevo con lo viejo.

El Distrito Central, se entendía como un espacio dedicado plenamente al ocio, donde se mantenía un carácter de "naturaleza abierta" del Parque de Sarriko que se situaba enfrente y utilizaba la fuerza del paisaje para establecer una coherencia fuerte entre edificios históricos de carácter muy diverso.

Esta zona contemplaba la conservación de los edificios industriales más interesantes, con una escala muy atractiva, para su reconversión en talleres o aulas de desarrollo de la industria local basada en las artes, conservando al mismo tiempo la herencia de un pasado ribereño donde pasado y futuro podían convivir en un mismo ámbito territorial.

Mientras tanto, el vecindario existente de pequeña escala que se localizaba alrededor de la iglesia mantenía su intimidad entre los árboles de un parque cercano donde un pequeño anfiteatro posibilitaba actuaciones al aire libre. Junto con esta propuesta, también se preveía la ubicación en esta área de un pabellón de deportes. La naturaleza abierta del lugar creaba una oportunidad para el desarrollo de instalaciones deportivas de carácter más metropolitano, mientras que el parque de

⁶³ El Correo, 30 de octubre 2004. *La península bilbaína de Zorrotzaurre se convertirá en un espacio donde la vivienda será la "línea conductora"*

ribera actuaba como una instalación de carácter local, importante para los barrios colindantes.⁶⁴



Tres Distritos diferenciados

⁶⁴ “El plan promueve vagamente el desarrollo de tres barrios capaces de integrarse eficazmente con sus vecinos a través del agua, (...). Aguas arriba, Zorrotzaurre se prestará a una intensificación urbana. Justo al otro lado del río desde el Bilbao del siglo 19 y convenientemente ubicado entre los centros de enseñanza, medicina, negocios, ingeniería obligan a hacer de este área el centro económico del plan. El tejido construido aquí será más denso que en los dos distritos de abajo, integrando el existente puerto histórico con las nuevas oficinas y edificios residenciales. Los nuevos patios y pasajes públicos crearán de esta manera un medio poroso que conseguirá integrar lo antiguo y lo nuevo. El centro del distrito será el reflejo de la apertura del Parque de Sarriko a través del canal, basándose en la fuerza del paisaje para establecer una coherencia fuerte entre edificios históricos de carácter muy diferente. Aquí se ha intentado preservar los edificios mas representativos del viejo barrio, sirviendo en potencialmente con talleres, estudios, y aulas para el ulterior desarrollo de las industrias basadas en las artes. Además, se mantiene la identidad del barrio, agrupado alrededor de la iglesia local y manteniendo su intimidad entre los árboles de un parque adyacente, donde un pequeño anfiteatro ofrece un lugar para actuaciones al aire libre. El distrito ofrece a sí mismo un centro para las artes, el deporte, la ciencia y el medio ambiente, la conexión a través de un “puente verde” a la universidad y al Parque Sarriko. La apertura del sitio crea una oportunidad para el desarrollo de las instalaciones deportivas con un llamamiento regional más amplio, mientras que el borde del parque establece un importante lugar de servicios para las comunidades circundantes.

Ibidem (ZORROZAURRE MASTER PLAN, BILBAO [BILBAO, ESPAÑA] 2003 / 04 – Desarrollo Urbano.)

Los datos más significativos de los usos, m2 y número de viviendas, los podemos resumir las siguientes cifras:

Usos	m2
Residencial	541.000
Terciario	124.000
Comercial	32.000
Equipamiento privado	24.000
Equipamiento público	57.000
Total	778.000

Viviendas	Nº
Libre	3814
VPO	1486
Total	5300



Nuevos distritos urbanos

Forma urbana y La propuesta deconstructivista del Master Plan

La propuesta urbana de Zaha Hadid para Zorrotzaurre había sido el exponente más representativo de su arquitectura deconstructivista y no cabía la sorpresa en la definición de los ámbitos urbanos mediante su reconocible vocabulario formalista y mediante una cierta violencia gráfica debido a su lenguaje expansivo. La realidad de reconocer dicha propuesta no dejaba de resultarnos formalmente atractiva e incluso con un elevado grado de complejidad traducido en un sistema formal cuyo resultado

respondía más a un tratamiento paisajístico del tejido urbano que a una propuesta urbanística definida incorporando perfiles de edificación, dotaciones y espacios urbanos.

Sin embargo, tras la propuesta formalista de Hadid no debíamos identificar una única finalidad estética sino que había que leer más allá de las líneas quebradas que sustituían a las líneas rectas y de los ángulos caprichosos que se transformaban en agudos u obtusos según una geometría del azar. La seducción del proyecto no se reducía únicamente a la ordenación de un caos fileteado por un abanico de cortes topográficos que agrietaban el terreno, sino que el Zorrotzaurre de Hadid se adhería a una tendencia realista de la arquitectura y del urbanismo actual que reconocía el objeto formal y el proceso para conseguirlo como objetivo último, desechando consideraciones culturales, históricas y tipológicas heredadas de planteamientos de los años 60 y 70. La tendencia contemporánea de “*estetización de la realidad*”⁶⁵ de los espacios costeros y fluviales configurando un atractivo waterfront, definía una sucesión de edificios representados mediante una gran destreza de efectos informáticos que prometían una conquista virtual de un futuro Bilbao en Zorrotzaurre. El producto de esa estetización del espacio urbano hacía proliferar los waterfront como reclamo de un mayor rendimiento inmobiliario. De esta forma la isla de Zorrotzaurre se convertía no solamente en un área de oportunidad sino en un espacio atractivo dentro de la ciudad.

Zorrotzaurre era más un proyecto urbano que un plan urbanístico, debido a su resolución y su detalle, ya que el plan urbanístico estaba resuelto formalmente como si fuera un proyecto de arquitectura, aunque, respondía más a una traducción paisajística del fenómeno urbano. De esta forma, la isla se reestructuraba en lotes sesgados, estrechos y con directrices aleatorias que componían un skyline de morfología urbana de edificios de viviendas con volumetrías complejas sobre láminas de agua discontinua.

A pesar de la diversidad formal de la propuesta, ésta se definía minuciosamente de forma que cada bloque quedaba definido y cada detalle urbano estudiado. La excesiva singularidad formal de la propuesta impedía la flexibilidad de la misma y como consecuencia de ello se podía caer en una formulación simplificada y sistemática de la propuesta que podía perjudicar el resultado final.

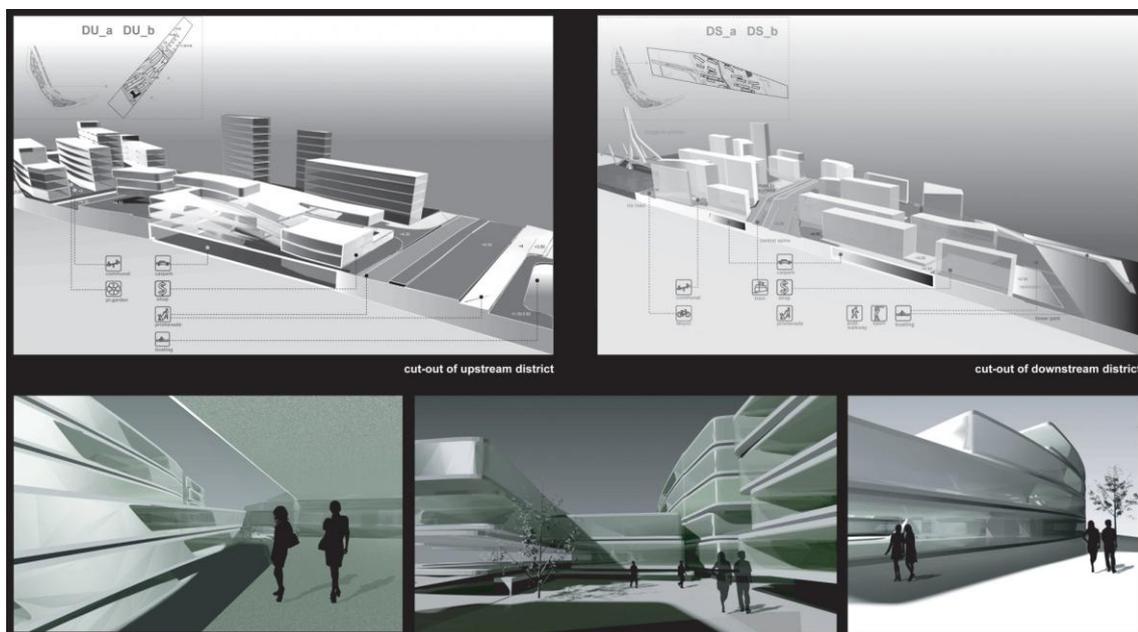
La naturaleza dramática de la topografía del entorno de Zorrotzaurre y la amplia curva de la Ría condicionaban de forma sutil la bien definida malla urbana de Bilbao. La alineación resultante de los edificios generaba un terreno finamente texturizado a lo largo de la zona, contrayéndose para adecuarse a la pequeña escala de la edificación actual y dilatándose en respuesta a los espacios más abiertos. De esta manera, el Plan daba cabida tanto a edificios históricos como a importantes nuevas inversiones, a la vez que ponía a ambos en contacto con una ribera pública generosa.

El “skyline” futuro de Zorrotzaurre presentaba un perfil irregular con generosos vacíos, que nos recordaban a otras riberas densamente construidas en otras zonas del mundo.

⁶⁵ “estetización de la realidad” término utilizado por Antonio Román en su artículo en El País, País Vasco, del 21 de abril de 2013. *Bilbao ante su futuro urbano*

En la presentación del proyecto, Hadid insistió que a pesar de que muchos países europeos gozaban de características similares en zonas portuarias y que podían asimilarse a tesituras parecidas, expresó concretamente para Zorrotzaurre: "Cada ciudad tiene su terreno. Lo que queríamos es que el tejido urbano de Bilbao adquiriese una continuidad también en esta zona"⁶⁶

El volumen construido era más bajo en el Distrito Central para reflejar el claro encanto del Parque de Sarriko al otro lado del Canal y crear un lugar perfecto para mostrar la unidad del paisaje, la historia y la apasionante arquitectura nueva. El largo recorrido del "skyline" se elevaba suavemente hacia cada punto final, mientras, dentro de cada grupo de edificios, el perfil tenía la irregularidad atractiva de las ciudades que iban transformándose con el tiempo. Los perfiles estrechos de los edificios vistos desde el otro lado del agua acentuaban su altura y daban a la isla un sentimiento urbano.⁶⁷



68

⁶⁶ *Ibidem* (El Correo, 30 de octubre 2004. *La península bilbaína de Zorrotzaurre se convertirá en un espacio donde la vivienda será la "línea conductora"*)

⁶⁷ *El plan permite que el carácter dramático de Zorrotzaurre, unido a la topografía circundante y a la amplia curva del Nervión una sutil integración dentro de la red urbana de la ciudad. La alineación resultante de los edificios genera un barrido de finas texturas a lo largo de la misma, convirtiéndola en una zona más confortable y con un mayor número de espacios abiertos. De esta manera, el plan consigue acomodar tanto los principales edificios históricos como a las nuevas inversiones, al tiempo que los vincula al mar. Así pues, el "skyline" del futuro Zorrotzaurre nos ofrecerá un perfil irregular sobre sus lagunas.*

*Zorrotzaurre se integrará perfectamente con sus vecinos de ambas orillas del Nervión por una emocionante secuencia de puentes. Éstas permitirán al propio río convertirse en una parte significativa de la vida cotidiana de las comunidades locales. Igualmente importante para el sistema de transporte, el tranvía de Bilbao existente se ampliará hasta Zorrotzaurre y más allá de ella, con el establecimiento de una central que sea columna vertebral de la actividad del barrio, corriendo a través de la isla y la vinculándola con el resto de comunidades. El plan tiene por objeto establecer la tendencia de la región, integrándola en la ciudad y definiendo nuevos modelos de vida y de trabajo en el contexto de una fuerte identidad local diferenciada" *ibidem* (ZORROZAURRE MASTER PLAN, BILBAO [BILBAO, ESPAÑA] 2003 / 04 – Desarrollo Urbano.)*

⁶⁸ <http://www.zaha-hadid.com/masterplans/zorrotzaurre-masterplan/>



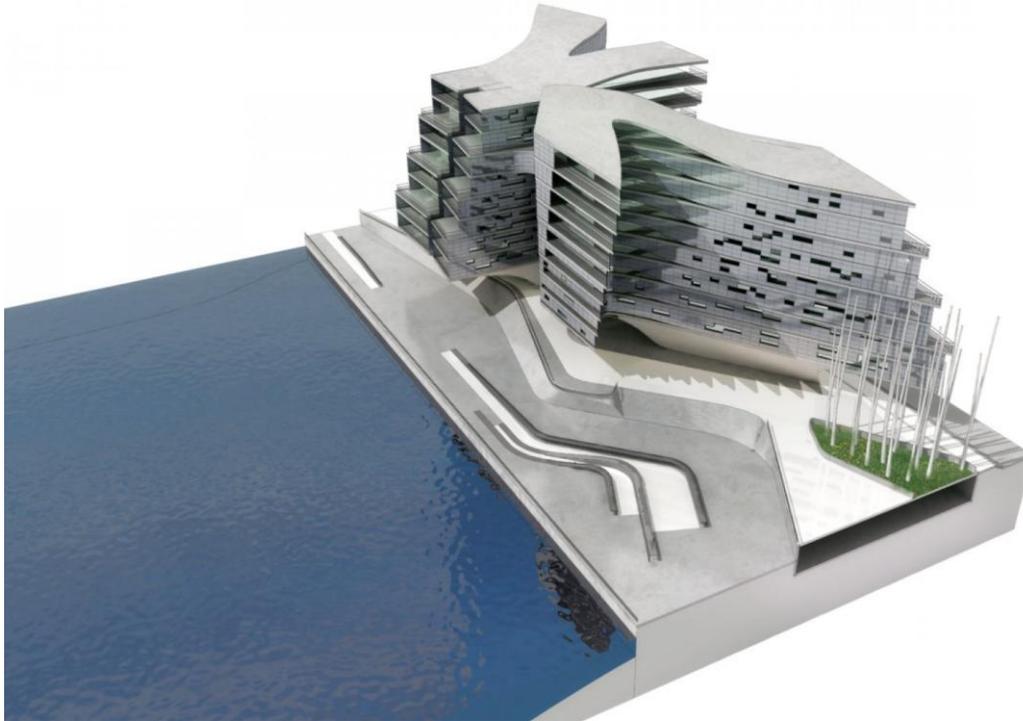
Forma urbana

Conjuntos de edificación abierta

El proyecto de Zorrotzaurre daba la *“Bienvenida Ciudadana al Proyecto Inmobiliario de Autor y a la vez reclamar la muerte y desaparición del Planeamiento del Espacio Público como Acto Bautismal al que está sometido todo suelo en proceso de desarrollo”*⁶⁹ El proyecto debía superar algunas de sus contradicciones como la irracionalidad del trazado, su gran extensión, y la estrategia de marketing al contratar una firma de renombre internacional para su redacción. Sin embargo, un proyecto promovido únicamente desde lo público hubiera fomentado aspectos urbanos menos

⁶⁹ Ispizua, Pedro. *Espacios Curvos Metropolitanos. Territorios Riemannianos. Bilbao 2061*. Ispark.XXI. Bilbao. Diciembre 2011.

realistas aunque sus objetivos serían más independientes y menos condicionados por el mercado inmobiliario y con una participación ciudadana real.



70

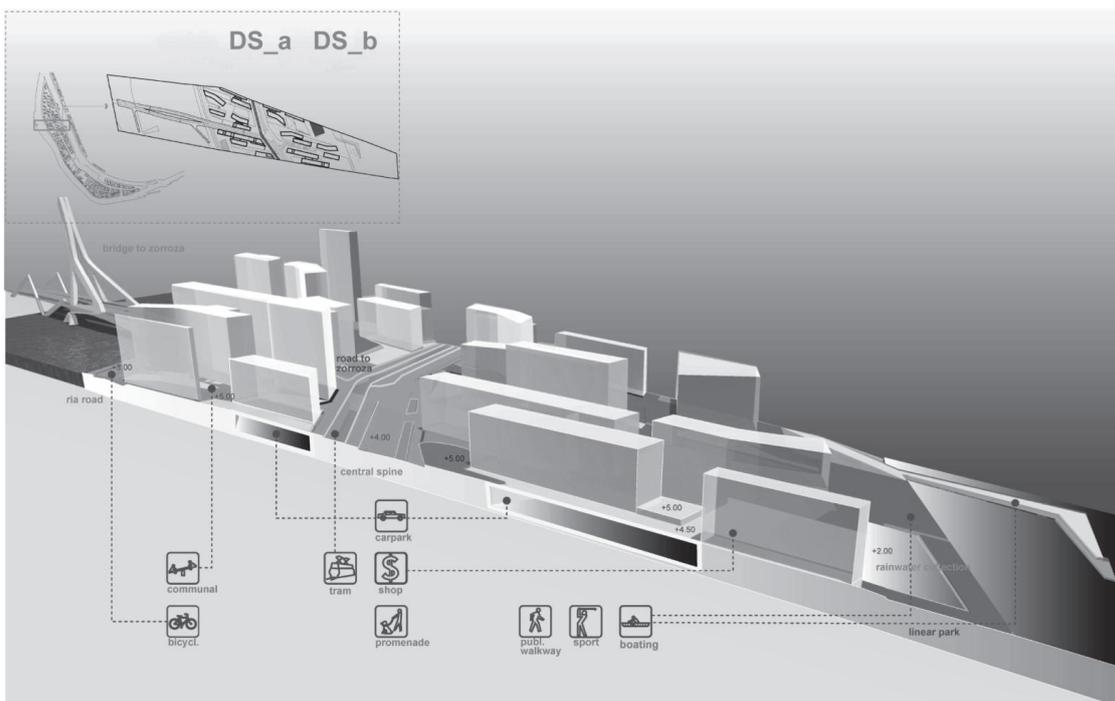
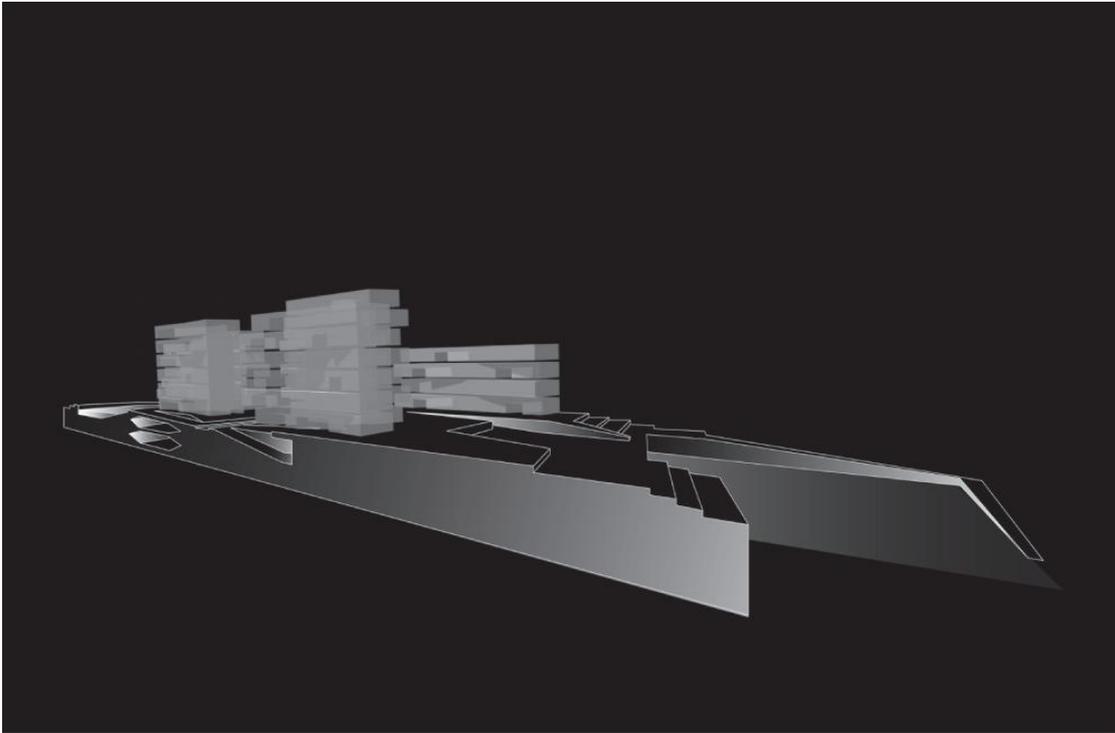
A pesar de la dosis de realidad que pudo aportar este proyecto, desde el punto de vista de su apuesta por un espacio residencial de calidad, cabía mencionar como apreciación que la caótica propuesta tenía un ferviente aliado en la representación informática que maquillaba engañosamente el resultado final distorsionando voluntariamente las volumetrías desparramadas a lo largo de los pliegues radiales de la isla.

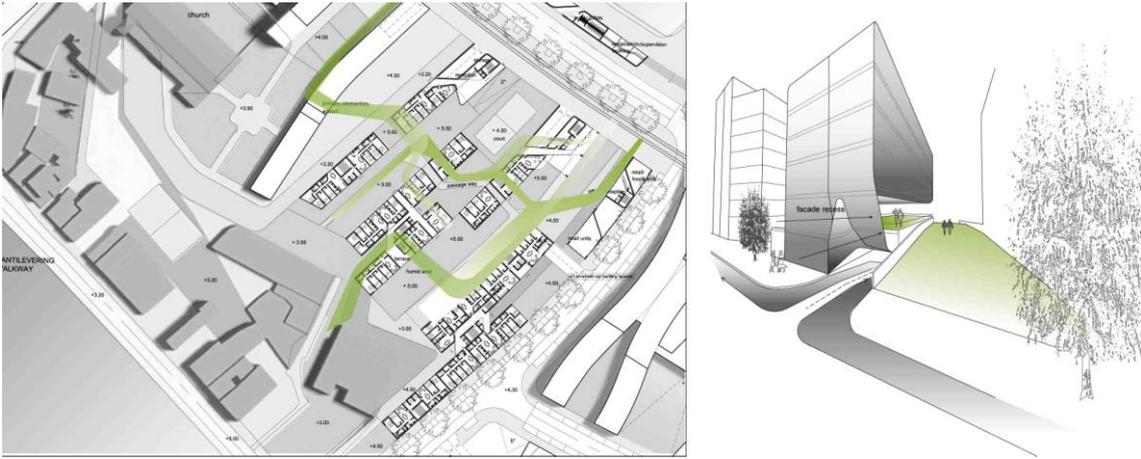
Pero, ¿De qué tipo de entorno urbano iban a disfrutar los futuros residentes de Zorrotzaurre? Iba a ser un entorno que favorecía las posibilidades de la actividad al aire libre. Los abigarrados conjuntos de edificios que definían el paisaje urbano se orientaban de forma abierta hacia el agua, ofreciendo la luz del sol, vistas y una rica red de paseos públicos que integran la diversidad medioambiental y de ocio de la isla. De esta manera, Zorrotzaurre ofrecía una tipología urbana nueva y diferenciada de la del Ensanche. El Plan Director se basaba en la revitalización de la Ría como elemento relevante que envolvía el área de actuación. Tal y como Zaha Hadid expresó en la presentación del proyecto en el Museo de Bellas Artes, se imaginaba una ribera llena de estanques, embarcaderos y escaleras hasta el agua con usos *“de lo más contemplativo hasta lo más deportivo...con la creación de clubes de remo y escuelas de vela junto a los pequeños barcos deportivos amarrados en la marina”*⁷¹

⁷⁰ <http://www.zaha-hadid.com/masterplans/zorrotzaurre-masterplan/>

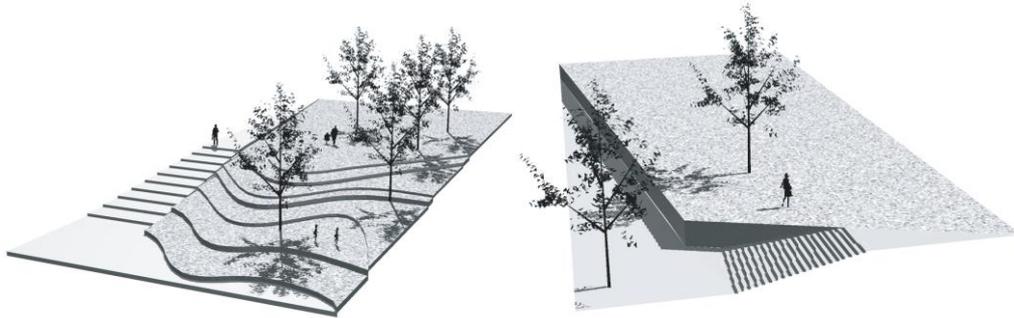
⁷¹ Bacigalupe, Daniel. *Una Manhattan a escala bilbaína*. Bilbao, noviembre 2004. Pág. 4

La actividad de las personas a lo largo de los paseos de ribera sugería un equilibrio entre la vida del café y las actividades de ocio. Los conjuntos edificatorios abiertos del Plan de Zorrotzaurre buscaban lograr ese equilibrio promoviendo una fácil accesibilidad entre una diversidad ordenada de espacios colectivos y públicos. El Plan daba énfasis al papel que estos diversos espacios iban a jugar enlazando activamente las viviendas, las oficinas y los parques de ribera.





Espacios entre mosaicos



Conservando el pasado

El patrimonio de Zorrotzaurre continuaba presente en el espíritu del lugar. La identidad como valor apreciado, tanto por residentes como por visitantes, jugaba un papel importante en la evolución de la identidad del lugar.

Uno de los objetivos del Plan era trabajar lo más eficazmente posible con los edificios y estructuras existentes, ayudando a definir nuevos usos y funciones para los edificios industriales asociados con la prosperidad histórica de Bilbao.

Aún más importante, era el valor que el Plan daba a la presencia continua de los casi 500 residentes en el desarrollo de futuras formas de vida. Estas formas integraban nuevos usos y nuevas comunidades alrededor del núcleo histórico del "Casco Viejo" de Zorrotzaurre, en torno a la iglesia.

El frente histórico de La Ribera proporcionaba un activo importante para el establecimiento de un carácter local, y el Plan de Zorrotzaurre integraba este patrimonio en un tejido urbano complementario.



Conservando el pasado

Red de espacios públicos

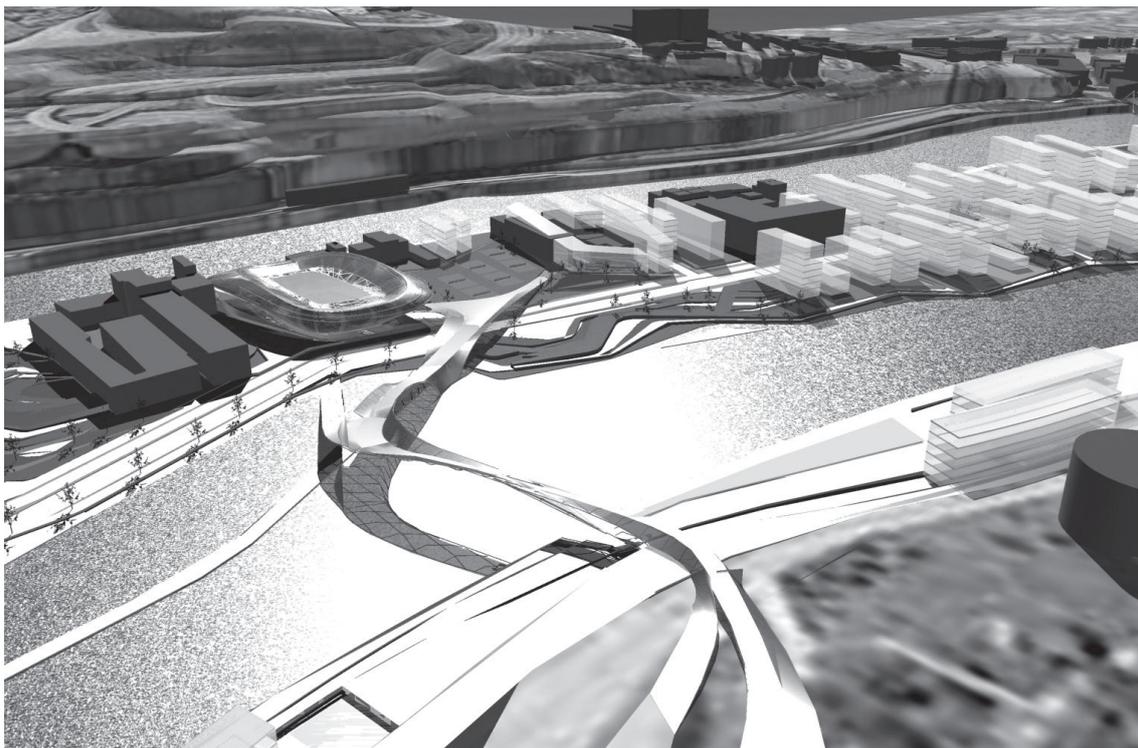
Zorrotzaurre se presentaba como un entorno caracterizado por su red de espacios colectivos y públicos variados. La estructura global de esta red se definía mediante tres ejes, dos a lo largo de las márgenes y una avenida central que incluía la línea de tranvía, atravesados de forma generosa por calles locales y paseos peatonales.

Los tres distritos se unían mediante un eje a modo de avenida central o eje articulador semejante a la Gran Vía. Este eje distribuía los flujos de tráfico, mayormente el transporte público, a modo de comunicación interna de la propia isla y externa con el resto de Bilbao.

Las orillas o riberas se reservaban a los recorridos peatonales y al carril bici que junto con los jardines privados y patios interiores abiertos intercalados entre edificios eran la clave de un diseño urbano sostenible.

La estructura permitía un entorno densamente construido para acompañar la sensación de fuerte porosidad de la edificación, con los futuros residentes y trabajadores disfrutando todos de un rico muestrario de lugares al aire libre.

Paseos al borde del agua, parques, la arbolada avenida central, plazas pequeñas y jardines públicos, todos enlazaban entre sí para crear un fondo de texturas variadas para la vida urbana social. Una nueva secuencia de puentes se convertía en elemento importante de este paisaje público, como continuación de la tradición ya establecida aguas arriba. El diseño de las calles favorecía el calmado tráfico y daba prioridad a la actividad peatonal. Este énfasis en la ciudad para pasear daba una especial importancia a la diversidad de materiales que proponía el Plan paisajístico, con una variedad de materiales duros y blandos que definían distintos microentornos a través de la isla



Red de espacios públicos

Una ribera habitada

La larga ribera de Zorrotzaurre era su principal activo, y las marcadas diferencias en el carácter del lado Ría y del lado Canal, duplicaban el activo y creaban una oportunidad para realizar dos planteamientos distintos para la ocupación de cada orilla.

A lo largo de la Ría, una serie de edificios históricos y calles de pequeña escala sugerían un paseo al borde del agua. Su fábrica de tejido denso creaba un contraste a la fuerte curva de la Ría y las empinadas pendientes de la otra orilla.

El abrazo más suave del Canal sugería una ribera mucho más diferenciada y edificada, con cortes, estanques, embarcaderos y escaleras hasta el agua, combinados para apoyar una amplia variedad de actividades desde lo más contemplativo hasta lo más deportivo.

Encerrar una parte del Canal facilitaba una futura variedad de deportes acuáticos con clubes de remo y escuelas de vela y de windsurf, junto a los pequeños barcos deportivos amarrados en la marina que daban vida a la Ría tal y como hacia el puerto años atrás



Una ribera habitada

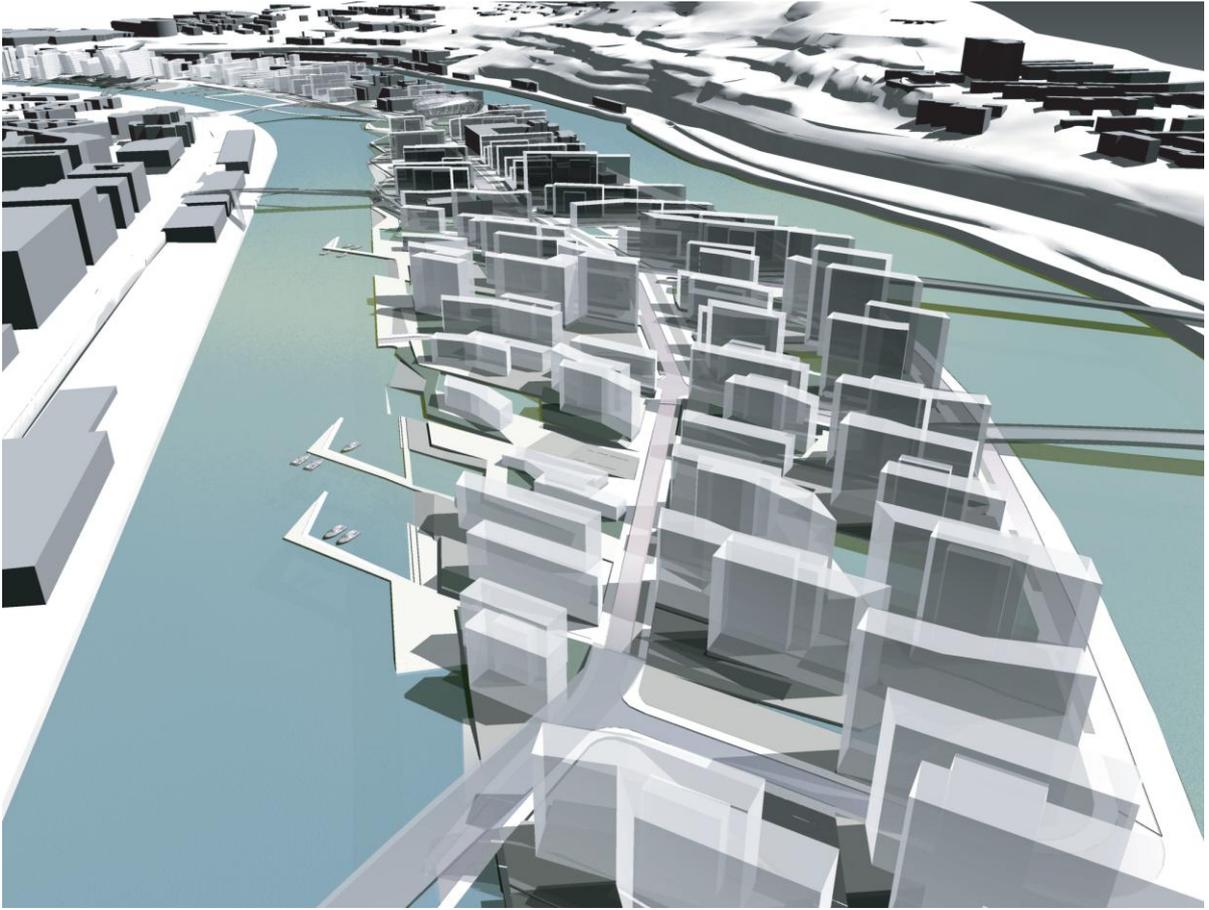
Un paisaje sostenible

La tradición de Bilbao como ciudad para pasear, y la larga ribera de Zorrotzaurre ofrecían una zona continua de vida peatonal. Para garantizar que el paseo de la ribera era accesible, la red de carriles-bici y paseos peatonales cubría toda la isla y cruzaba hasta las otras márgenes.

La escala extensiva de esta red hacía que los materiales fueran muy importantes para el carácter y la experiencia de los paseos, y también para su rendimiento técnico y medioambiental. Los materiales del Plan encajan tanto con los paisajes urbanos duros como con los paisajes más blandos, combinando de forma fluida tratamientos artificiales y naturales.

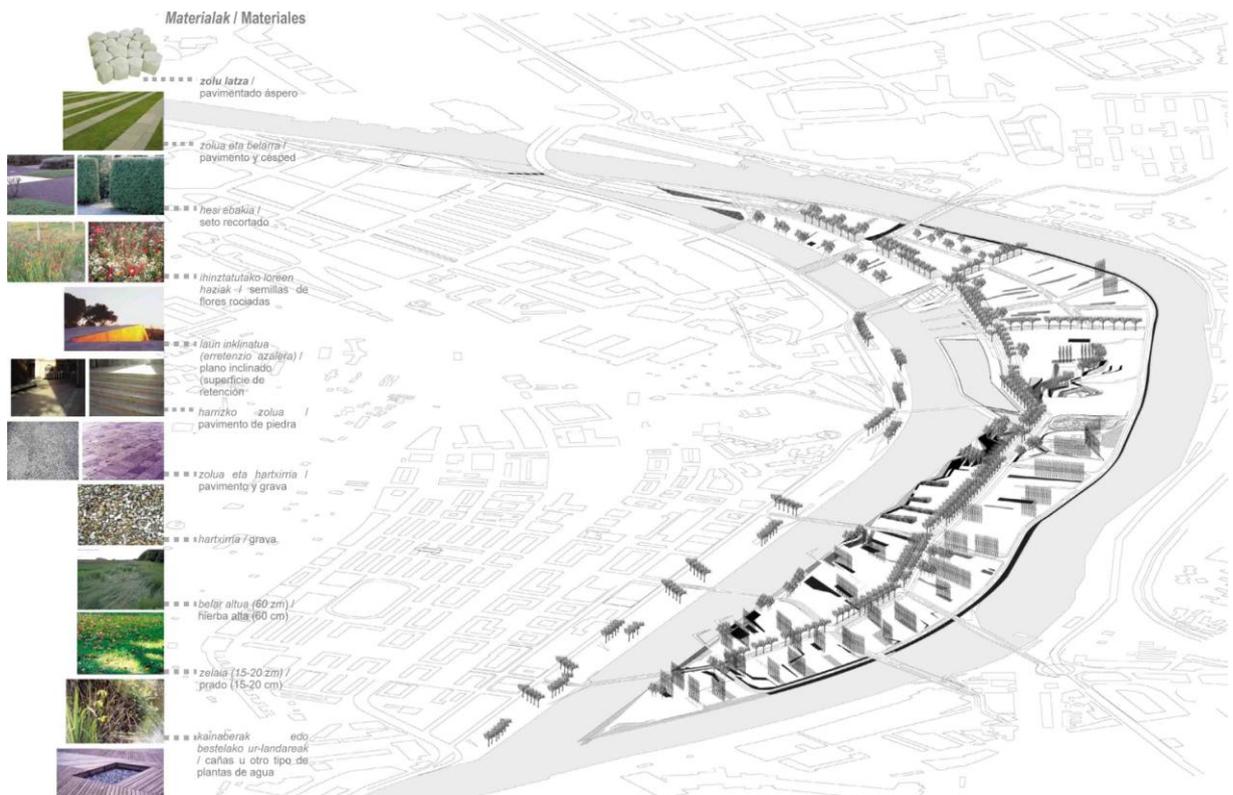
La permeabilidad, la sostenibilidad y la facilidad de mantenimiento eran sus características principales. El parque lineal a lo largo del Canal se ampliaba y se convertía en el principal foco de interés del paisaje del Distrito Central de Zorrotzaurre.

Su tratamiento acentuaba el contraste de las superficies de agua y tierra con una serie de vegetaciones diferentes, definiendo una geometría sinuosa de curvas que atravesaban las masas duras construidas, existiendo una oportunidad única de integrar la vida urbana con el rico entorno del estuario.



Un paisaje sostenible





Paisaje de Zorrotzaurre y sus materiales

Intensidad de usos en Zorrotzaurre

El Plan General de Bilbao determinaba una intensidad de uso de un 0,80 m² por cada m² de suelo en el área de Zorrotzaurre pero con esta cifra estaba claro que no solamente no podían asumirse las cargas urbanizadoras derivadas de la operación urbanística y del cambio de porcentaje de VPO en suelo residencial sino que también parecía claro que había que adecuar las necesidades urbanísticas de Bilbao a los nuevos tiempos y a las nuevas circunstancias urbanas. La actualización de parámetros urbanísticos pasaba por readaptar el Plan General de 1995 a las nuevas necesidades residenciales de Bilbao re densificando el área de Zorrotzaurre.

La intensidad de uso del Plan General de 1995 de 0,8 m²/m² fue modificada para adoptar una media razonable de homogeneización de sectores definidos en el Plan General como Abandoibarra, Amezola y Miribilla. En estos sectores del resto de Bilbao, el espacio destinado a parcelas privadas oscilaba entre el 12% de Abandoibarra y el 24% de Amezola, mientras que en Zorrotzaurre, el Master Plan proponía un 50% de espacio destinado a uso privado cuando en realidad no debería haber rebasado un porcentaje mínimo del 35%, es decir, un 15% para equipamientos privados y un 20% para uso terciario y residencial. En cuanto al 15% mínimo para equipamiento público estaba justificado porque la homogeneización con otros sectores nos llevaba a resultados entre el 12% de Amezola y el 23% de Abandoibarra. En lo que se refería al porcentaje de espacios libres y calles, estos oscilaban entre el 58% de Miribilla y el 65% de Abandoibarra, por ello el 50% de espacios libres planteados en Zorrotzaurre podía

aceptarse. Todo ello conllevó a que la intensidad de uso en Zorrotzaurre en la modificación del Plan General se readaptara a 1,25 m²/m² que estaba lejos de la intensidad de uso máxima por ley que era de 2,3 m²/m². Es decir, se podía asumir los varemos de edificabilidad propuesta en Zorrotzaurre que llegaban a 1,62 m²/m² en el Master Plan de 2004, aunque era deseable minimizar estos valores hasta la intensidad edificatoria de 1,13 m²/m² propuesta en el Master Plan de 2007.

No había que olvidar las grandes cargas urbanísticas que conllevaba la operación urbanizadora debido a las numerosas indemnizaciones, contaminación de suelos, apertura del Canal de Deusto y la gran cantidad de puentes y pasarelas. Por otro lado, había que tener en cuenta que el Ayuntamiento adoptó la decisión de establecer el 50% del número de Viviendas de Protección Oficial, restando exclusivamente el 50% para las viviendas de régimen libre. Todas estas razones conllevaron a una necesidad, casi inevitable, de asumir una mayor intensidad de usos para poder asumir los costes de carga de urbanización. Podemos considerar que el incremento propuesto de edificabilidad ponderada estaba justificado como medio de crear los mecanismos económico-financieros precisos para posibilitar su ejecución y readaptar las nuevas necesidades residenciales de Bilbao.



Master Plan 2004

Todo ello, nos llevaba a confirmar que el aumento de edificabilidad de área de Zorrotzaurre fue el resultado de una inevitable re densificación para adaptar la normativa que se había planteado décadas antes en Zorrotzaurre a una nueva coyuntura socio-económica de la Metrópoli. En ningún caso cabía pensar, que el aumento de aprovechamiento urbanístico fue favorecido por los propietarios para aumentar la plusvalía de una operación urbanística muy golosa en una zona estratégica del Área Metropolitana. La gran cantidad de cargas urbanizadoras, la complejidad de la operación urbanística en sí misma por la gran cantidad de

planeamiento pormenorizado a ejecutar, la gran cantidad de propietarios y la dilatación de los plazos, hacían de la operación urbanística de Zorrotzaurre una de las de mayor envergadura realizadas en Bilbao y su Área Metropolitana.

Comparativa de parámetros urbanísticos entre el Plan General de 1995 y el Master Plan⁷³

El Plan General de Bilbao determinaba una intensidad de uso de un 0,80 m² por cada m² de suelo en el área de Zorrotzaurre. El suelo computado debía ser el total descontando los dominios públicos existentes y los suelos calificados como sistema general viario e hidrográfico. El Plan General, en el caso de los sistemas generales, descontaba el suelo de las actuaciones de la apertura del Canal y del Puente de Olabeaga porque consideraba que excedían de las actuaciones exigibles a los propietarios de Zorrotzaurre. A pesar de ello, los dos suelos que suponían una superficie de 29.664 m² (19.800m² +9.864 m²) no hubieran alterado sustancialmente la edificabilidad y aprovechamiento ya que solamente representaban un 5,72% de los 518.818 m² computados.

Desde el punto de vista del aprovechamiento podemos plantear la siguiente comparativa:

Aprovechamiento del Plan General para Zorrotzaurre	
Superficie sin contar el Canal	576.482m ²
Superficie del S.G. Viario	9.864m ²
Superficie del S.G. apertura del Canal	19.800m ²
Superficie del dominio público	28.000m ²
Superficie de suelo no computable	57.664m ²
Superficie de suelo computable	518.818 m ²
Aprovechamiento total del Plan General 518.818x0,8	415.054 m ²
Número máximo de viviendas	3.216 ud.
Superficie mínima de viviendas 415.054x0,55	228.279m ²
El P.G. prevé un total de vivienda colectiva manzana cerrada	415.054 m ²
Aprovechamiento en el Master Plan	
Superficie de vivienda libre.....	404.816
Coeficiente de homogenización.....	1,03
Aprovechamiento viviendas libres.....	416.960
Superficie de vivienda protegida.....	136.292
Coeficiente de homogenización.....	0,88
Aprovechamiento viviendas protegida.....	119.936
Superficie de vivienda existentes.....	20.000

⁷³ tablas provenientes de Ispizua, Pedro. *Espacios Curvos Metropolitanos. Territorios Riemannianos. Bilbao 2061.* Ispark.XXI. Bilbao. Diciembre 2011- Pág. 189-194

Coeficiente de homogenización.....	1,0
Aprovechamiento viviendas existentes.....	20.000
Superficie de uso residencial.....	561.108
Coeficiente de homogenización.....	---
Aprovechamiento viviendas existentes.....	556.896
Superficie de uso comercial.....	32.305
Coeficiente de homogenización.....	1,75
Aprovechamiento uso comercial.....	56.533
Superficie de uso de oficinas.....	123.760
Coeficiente de homogenización.....	1,50
Aprovechamiento uso de oficinas.....	185.640
Superficie de equipamiento privado.....	23.578
Coeficiente de homogenización.....	0,88
Aprovechamiento equipamiento privado.....	20.748
Superficie de equipamiento público.....	32.630
Coeficiente de homogenización.....	----
Aprovechamiento equipamiento público.....	-----
Superficie de equipamiento docente.....	24.857
Coeficiente de homogenización.....	0,88
Aprovechamiento equipamiento docente.....	21.874
Superficie total.....	778.238
Coeficiente de homogenización.....	----
Aprovechamiento total.....	841.691

El aprovechamiento propuesto por el Master Plan era de 1,62 m²/m² (841.691/518.818).⁷⁴ Por otro lado, el Plan General establecía una intensidad de uso de 0,8 m² de vivienda colectiva de manzana por cada m² de suelo, pero no asignaba la edificabilidad de cada zona, con lo cual había que calcularla descontando los equipamientos públicos que no computaban aprovechamiento.

De esta forma los porcentajes resultantes en el Master Plan eran:

Residencial libre	(1,03)	404.816	55%
Residencial V.P.O.	(0,88)	136.292	18%
Residencial existente	(1,00)	20.000	3%
Oficinas y comercio	(1,75)	32.305	4%
Terciario	(1,50)	123.760	17%
Equipamiento privado	(0,88)	23.578	3%
Total		740.751	100%

Mientras que las edificabilidades permitidas por el Plan General eran las siguientes:

Residencial libre	(1,03)	206.588	55%
Residencial V.P.O.	(0,88)	67.610	18%
Residencial existente	(1,00)	11.268	3%

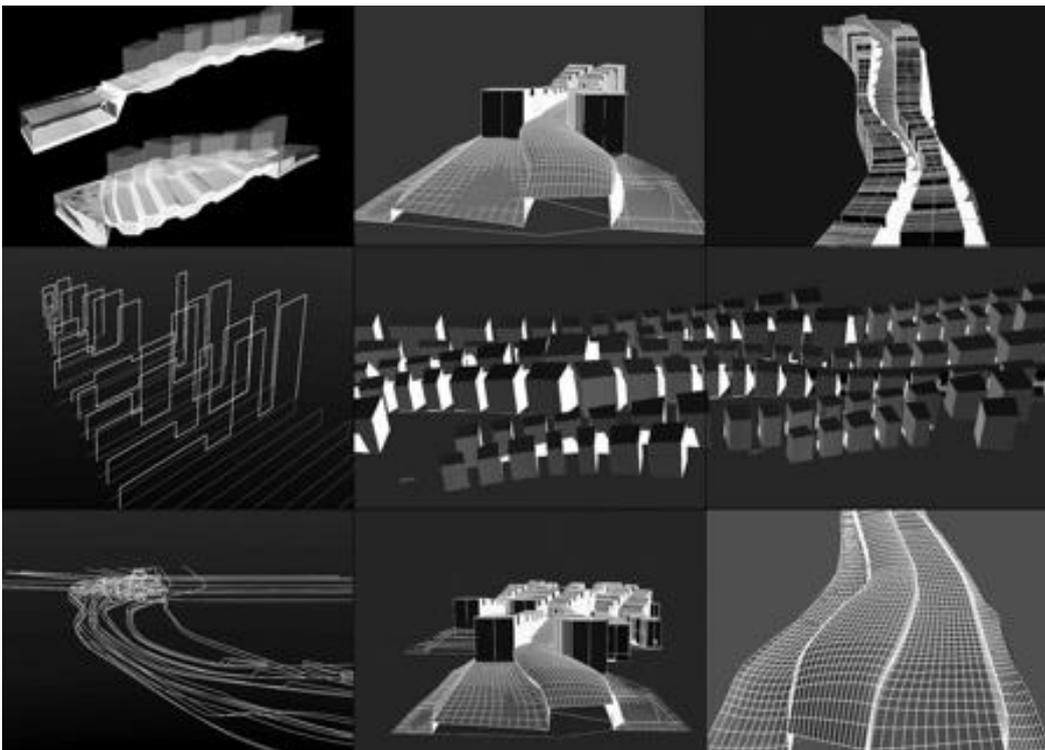
⁷⁴ El aprovechamiento propuesto por el Master Plan duplicaba el previsto en el Plan General que era de 0,8 m²/m². Tras la Modificación del Plan General, se adaptó el aprovechamiento a 1,25 m²/m², mientras que también se readaptó el aprovechamiento del Master Plan a 1,13 m²/m².

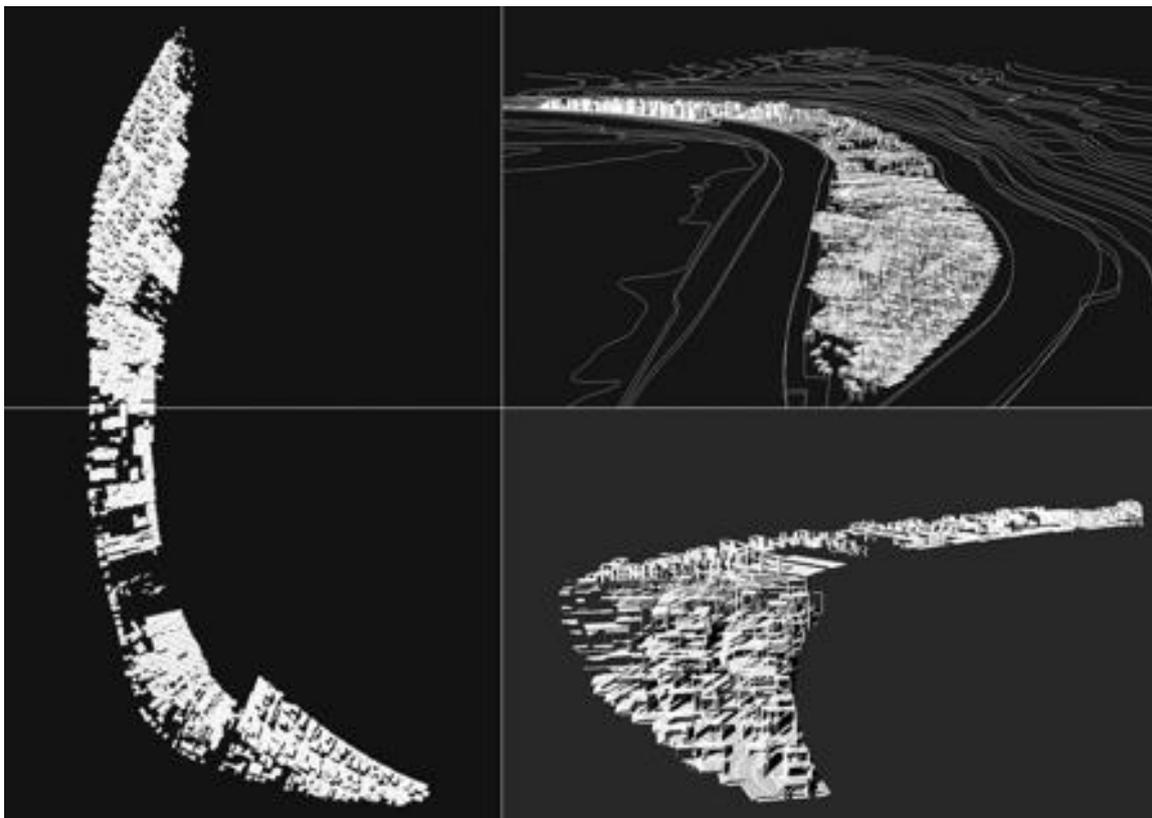
Oficinas y comercio	(1,75)	15.024	4%
Terciario	(1,50)	63.854	17%
Equipamiento privado	(0,88)	11.268	3%
Total		375.615	100%

Es decir, El Master Plan proponía 740.751 m² de usos privados, donde el Plan General admitía solamente 375.615 m². Lo que suponía un incremento de la edificabilidad de 198.000 m² residenciales libres, 76.000 m² de usos terciarios y 69.000m² de vivienda de Protección Oficial. Todo ello se traducía en un aumento de viviendas. Donde el Plan General preveía 2.00 viviendas libres de 80m² construidos y 700 viviendas de V.P.O., el Master Plan proyectó 3.800 viviendas libres de 106 m² construidos y 1.500 viviendas de V.P.O. de 90 m² construidos y un incremento de 76.000m² de uso terciario.

La plusvalía que suponía la recalificación sería de unos 9.600.000 de euros por la vivienda de V.P.O. (850 vivx12.000 euros/viv), 234.000.000 euros por la vivienda libre (1.300 vivx 180.000 euros/viv) y 68.400.000 euros por los usos terciarios (76.000m²x900 euros/m²). Es decir, se podía computar una plusvalía aumentada en 312.000.000 euros. Esta plusvalía debía invertirse en:

- Desaparición de usos productivos para la urbanización completa del sector.
- Ejecución de puentes para la conexión y centralidad del área.
- Apertura del Canal.
- Aumento del porcentaje de vivienda de V.P.O. pasando de un 20% exigido en la legislación vigente, a un porcentaje mayor según el acuerdo municipal de gobierno.
- A pesar de que los vecinos mantenían sus viviendas, se preveía la posibilidad de un futuro realojo de vecinos a cargo de las plusvalías.





Controversia ante el Master Plan

El Master Plan fue presentado en el Museo de Bellas Artes de Bilbao el 29 de noviembre de 2004, rodeado de buenas críticas y valoraciones positivas de los presentes en el acto.

Pero a pesar de ello, no todo fueron buenas palabras y tras una gran puesta de largo con la Arquitecta Hadid como una verdadera estrella de la arquitectura internacional y respaldada por toda la Corporación Municipal bilbaína que abarcaba todo el abanico político de diversos colores.

Todos aunaron fuerzas para apoyar el acto y la propuesta, surgió el debate debido a la interiorización del mismo por parte de los actores implicados.

Ante la trascendencia de la actuación urbanística de Zorrotzaurre, resultaba más que constatado la diferencia de opiniones y debates que eran susceptibles de darse en el seno de diferentes ámbitos políticos, sociales y profesionales.

Las tres primeras valoraciones tras la presentación en el Museo de Bellas Artes de Bilbao del Master Plan en noviembre de 2004, pueden darnos una visión generalizada del primer momento de euforia ante la nueva propuesta urbanística de Zorrotzaurre.

Pablo Otaola, Gerente de la Comisión Gestora de Zorrotzaurre

Según comentó Pablo Otaola, Gerente de la Comisión Gestora de Zorrotzaurre, al periódico Bilbao en noviembre de 2004:

“Es el último gran proyecto que queda en el centro de Bilbao, y dentro de las distintas operaciones de regeneración urbanística en la metrópoli, el que más relación tiene con la Ría. Va a aportar mucho a los barrios vecinos: San Ignacio va a poder recuperar la Ría, Zorrotza va a estar más cerca del centro de la ciudad... El trabajo de Zaha Hadid es impresionante en cuanto a calidad y cantidad; ha profundizado mucho más en los detalles de lo que es habitual en estos casos. Uno de sus principales aciertos es presentar tres zonas diferentes, un éxito respecto a otras ideas presentadas para la península, más uniformes. Aunque el desarrollo del plan estará sujeto a las decisiones de los propietarios, la opinión de los vecinos y las circunstancias que se den con el paso de los años, creo que el concepto del proyecto no variará salvo en pequeños detalles”⁷⁵.

Carlos Lázaro, arquitecto

En ese mismo periódico y por motivo de la presentación del Master Plan en noviembre del 2004 en el Museo de Bellas Artes, Carlos Lázaro, arquitecto dijo:

“El Plan de Zaha Hadid es una ventana que se abre, aire fresco desde el punto de vista urbanístico. Lo único que me preocupa, como en el caso de Olabeaga o en el de Abandoibarra, es que se atienda adecuadamente al crecimiento de la ciudad, porque si no hay más habitantes, esas zonas no tienen con qué ocuparse. En este sentido, veo un poco prematura la idea de dividir Zorrotzaurre en distritos. Es un proyecto muy a largo plazo, aunque está claro que tarde o temprano se acabará haciendo. Mira Abandoibarra, que empezó en el 92 y ya llevamos doce años. Tampoco he entendido muy bien cómo se quiere resolver el futuro empalme del puente Euskalduna con Enekuri, aunque supongo que lo comprenderé si entro en más profundidad. Asimismo, me gustaría que hubiese algún puente más en la zona que conecta Olabeaga con Deusto al ‘estilo Chicago’, como prolongación de las calles”⁷⁶.

Ángel Umaran , Asociación de vecinos Euskaldunako Zubia

Otra de las opiniones que resultaban interesantes de analizar eran las de los vecinos del barrio, en este sentido, el periódico Bilbao recogió el sentir de los mismos en boca de Ángel Umaran de la Asociación de vecinos Euskaldunako Zubia:

“Valoramos el Plan elaborado para Zorrotzaurre de una forma muy positiva. Hablamos de una zona en la que a lo largo de los años sólo ha existido industria, y ahora se pretende desarrollar un proyecto de gran magnitud a todos los niveles. La regeneración que va a experimentar Zorrotzaurre será todo un hito pues supone una renovación total del barrio. Sin embargo, aún estamos a expensas de conocer todos los detalles del proyecto, lo que sucederá en los próximos días, cuando nos reunamos

*con miembros de la Comisión Gestora. No podemos, por tanto, hacer una valoración profunda. Sabemos que algunas casas serán derruidas, pero aún desconocemos cómo quedarán integradas definitivamente las viejas y las nuevas edificaciones*⁷⁷.

Antón Agirregoitia, Arquitecto Socio de Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A

Una de las opiniones que mayor interés nos suscita por el gran conocimiento de todo el proceso de elaboración del Master Plan y posteriormente del Plan Especial era la valoración de Antón Agirregoitia, Arquitecto Socio de Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A., estudio local que asistió a Zaha Hadid en su Master Plan. En conversación con Agirregoitia, este admitió que desde la elección de Hadid como arquitecta redactora del Master Plan para Zorrotzaurre, esta elección no le resultó la más adecuada para un trabajo de urbanismo de esta envergadura principalmente por la falta de experiencia de la premio Pritzker 2004 en este tipo de proyectos. Por otro lado, el resultado del Master Plan no acabó siendo de su agrado ya que consistía en un diseño muy conceptual donde las tipologías de los edificios resultantes no acababan de ser las más adecuadas y rentables a las exigencias de las Viviendas de Protección Oficial por la variación y complejidad de los bloques residenciales planteados. A pesar de ello, ellos llevaron a cabo el encargo objeto del contrato que consistía en *“hacer posible y ejecutable el Master Plan de Zaha Hadid”*⁷⁸. Con total consideración al proyecto presentado por Hadid, *“el Master Plan se respetó y se pasó a limpio”*⁷⁹ haciendo un estudio pormenorizado de toda la variación tipológica de bloques que representaba fielmente la voluntad urbanística de Zaha Hadid.

Pero la gran controversia surgió tras la readaptación del Master Plan. El documento resultante del ajuste del Master Plan fue el Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre que se entregó a la Comisión Gestora de Zorrotzaurre. Este documento se corrigió haciendo un texto refundido que recogía las peticiones municipales al respecto. Pero tras un cambio de Corporación Municipal comenzaron a surgir las discrepancias entre los autores del Plan Especial, Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A, y la Comisión Gestora de Zorrotzaurre con su Gerente en la cabeza, Pablo Otaola. Las tensiones y la falta de feeling y entendimiento entre ambas partes derivaron en una ruptura de común acuerdo del contrato de servicios profesionales. Para continuar con el trabajo de redacción del Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre se contrató al estudio de arquitectura Estudio Albia S.L.P. Arquitectura y Urbanismo que entregó el Plan Especial para su aprobación inicial y su posterior aprobación definitiva el 29 de noviembre de 2012 y publicado en el B.O.B. el 14 de febrero del 2013.

En palabras de Antón Agirregoitia, el Plan Especial de Zorrotzaurre aprobado definitivamente era un *“Plan irreconocible que no se parecía en nada al Master Plan presentado por Zaha Hadid”*⁸⁰. Agirregoitia sostenía que el Plan Especial que presentó

^{75, 76,77} Bacigalupe, Daniel. *Una Manhattan a escala bilbaína*. Bilbao, noviembre 2004. Pág. 5

^{78 79} Entrevista con Antón Agirregoitia, arquitecto socio de Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A.. 18 de marzo de 2015.

^{80 72} Entrevista con Antón Agirregoitia, arquitecto socio de Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A.. 18 de marzo de 2015

Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A, "era un documento muy detallado que reflejaba respetuosamente el Master Plan de Hadid ya que lo que se había hecho era una adaptación del mismo para adecuarlo a la normativa vigente. Pero el Plan Especial aprobado había sido mutilado a base de tijeretazos para modificarlo según los criterios de la Comisión Gestora, haciendo desaparecer puentes y modificando a su antojo pero siempre utilizando como base el Plan Especial presentado por Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A. Incluso se llegaba a copiar literalmente trozos enteros de la memoria haciéndolos suyos"⁸¹.

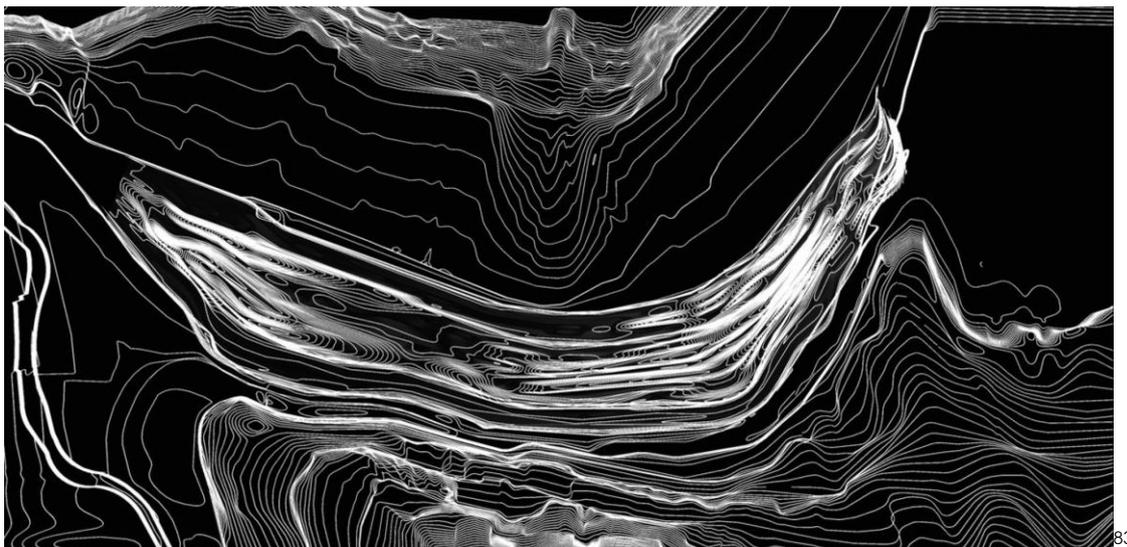
A pesar de ello, la realidad se imponía y los recortes sufridos por el Plan en cuanto a puentes y comunicaciones por ejemplo suponían una toma de contacto verídica de un nuevo contexto económico.

Luis Fernández-Galiano, arquitecto

Las controversias, las discrepancias y el debate fueron surgiendo a medida que se conocía el Plan Director en profundidad. Por un lado, surgieron las críticas dirigidas únicamente al enfoque puramente arquitectónico de la nueva urbanización. Es decir, éstas se centraban en el excesivo formalismo de la propuesta y su puesta en práctica desde un punto de vista puramente arquitectónico o urbanístico. De esta forma, comenzaron a surgir todo tipo de manifestaciones desde los ámbitos profesionales como la del arquitecto Luis Fernández-Galiano que en un artículo de opinión en la revista de arquitectura *Arquitectura Viva*, aseveraba de forma dura y directa contra el formalismo de Hadid:

*"A la vez marketing urbano y rebranding glamoroso de una marca nacional contaminada por el crimen, la constelación de estrellas reunidas en Bilbao dibuja el perfil de un éxito sin matices, que ha ocultado el escándalo de una ciudadanía intimidada por las armas bajo el ropaje amable y vasco-cool de la arquitectura, la ingeniería y el urbanismo de autor. La pasión por las construcciones de diseño es, desde luego, planetaria, pero en pocos lugares alcanza la densidad temática del Abandoibarra vizcaíno, y en ninguno se extiende al ámbito urbano con el ímpetu subjetivo de Zorrozaurre, la península aguas abajo de la ría del Nervión que la arquitecta anglo iraquí ha proyectado con su lenguaje expansivo, fileteando sus 57 hectáreas con un abanico de cortes topográficos que agrietan artísticamente el nuevo barrio bilbaíno. Como en el caso del Guggenheim, el dinamismo del idioma formal de su autora propiciará su remisión metafórica al tormentoso panorama político vasco, pero es dudoso que el aplauso otorgado al agitado museo de Gehry se conceda también a este paisaje retóricamente fracturado...También aquí Hadid expone el desesperado caos de su propuesta urbana con la engañosa cosmética de la representación informática, que en la vista aérea transforma el desorden azaroso de los bloques desparramados en una atractiva radiación de grietas acuáticas y pliegues del terreno, mientras la perspectiva próxima transmuta la densa acumulación aleatoria de piezas triviales en una lírica secuencia de translúcidos prismas cristalinos, con los que se da forma inmobiliaria a su croquis inicial de la ría, un caprichoso remolino de ondas turbulentas que se asemeja a un protozoo flagelado."*⁸²

⁸² Fernández-Galiano, Luis. *Planes torcidos*. Arquitectura Viva. Abril 2005



José Allende, Catedrático de Planificación Urbana y Regional de la UPV

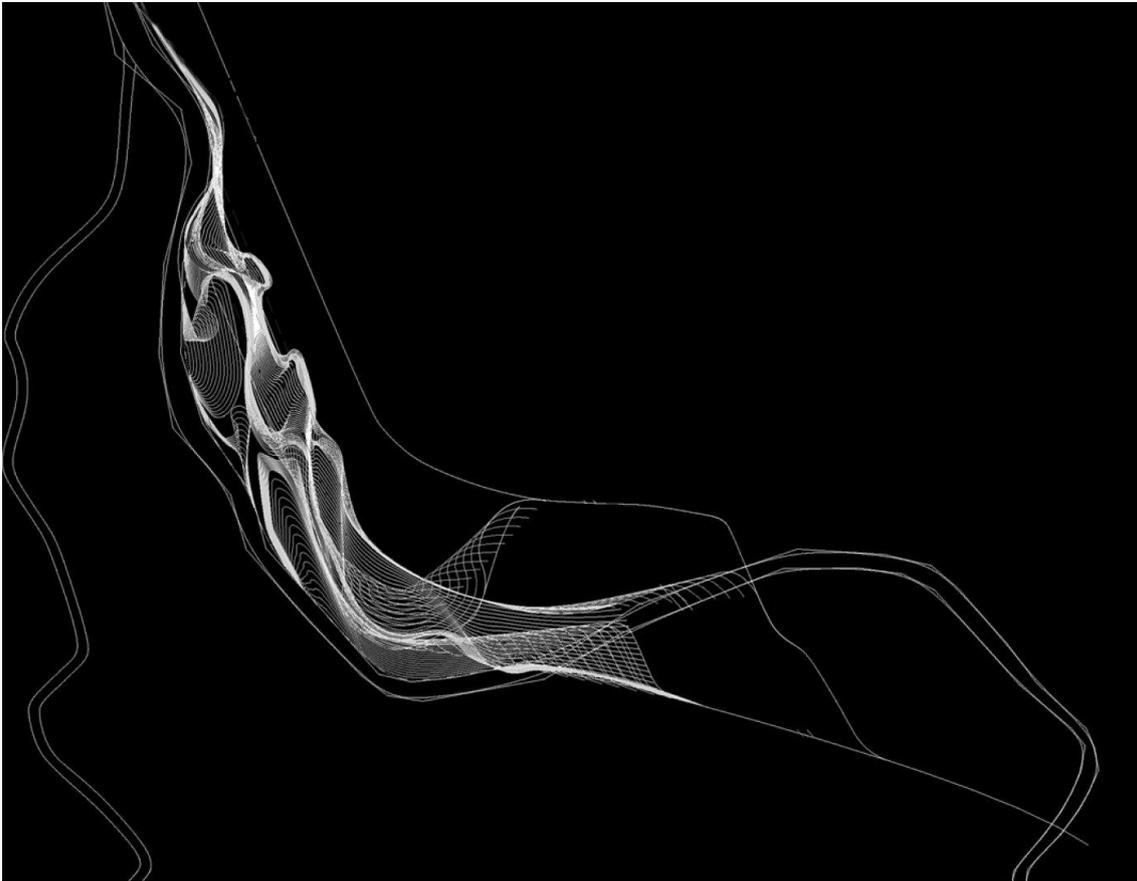
También se cuestionó la elección de la arquitecta anglo-iraquí para la redacción del Plan Director ya que hubo quien con criterio en base a su limitada obra ejecutada de proyectos edificatorios (restaurantes, estaciones de bomberos y tranvías, pistas de salto de ski...) de excelente diseño y virtuosa expresión gráfica que rallaba lo artístico; pero debido a su falta de experiencia en proyectos de urbanismo de gran envergadura, hizo dudar de su destreza en este ámbito profesional.

Pero lo cierto es que Zaha Hadid había obtenido reconocimientos internacionales como el Premio de Arquitectura Contemporánea Mies van der Rohe (2003) y el Premio Pritzker (2004) considerado el Premio Nóbel de la Arquitectura, que avalaban su profesionalidad y que minimizaban tales críticas.

A pesar de ello, hubo quien vio como inconveniente el planteamiento de prevalencia del proyecto frente al plan. Es decir, Hadid proponía una solución formal y técnica sin un estudio objeto de debate social y político de objetivos y criterios, considerando el Plan de Zorrotzaurre no propiamente como un plan urbanístico sino como un proyecto urbano. En este sentido, José Allende, Catedrático de Planificación Urbana y Regional de la UPV, afirmaba en el diario El País: *“El “Master plan” presentado refleja la prevalencia del «proyecto» frente al plan, la maqueta frente al plan. Un virtuoso ejercicio formal y colorista merecedor, posiblemente, del primer premio de un proyecto fin de carrera de arquitectura. Pero, desde luego, no responde en absoluto a lo que debiera ser un plan de ordenación urbana de ese amplio y estratégico territorio. Y de ello tiene una gran responsabilidad el consistorio municipal. Me permito sugerir, esquemáticamente, algunos prerrequisitos que exigiría esa preciosa maqueta antes de haberse hecho pública sin ni siquiera un tríptico explicando los parámetros fundamentales de ese pequeño Manhattan. El procedimiento seguido entiendo que es absolutamente incorrecto. Precipitadamente se ha hecho público el «proyecto» final por medio de una maqueta, obviando, y en cualquier caso, condicionando el*

⁸³ <http://www.zaha-hadid.com/masterplans/zorrozaurre-masterplan/>

debate y la contrastación social y política sobre metas, objetivos y criterios, previos a la elaboración del plan."⁸⁴



85

Antonio Román, Arquitecto

Al margen de la crítica estrictamente arquitectónica, también surgieron cuestiones paralelas altamente discutibles entorno a la necesidad, a la viabilidad y sobre todo a la rentabilidad y enriquecimiento de la operación urbanística mediante las arcas públicas implicadas.

Era relativamente normal la desconfianza que atraía este tipo de macro-operaciones urbanísticas, donde existían multitud de factores y actores implicados y la duda sobre una buena gestión de la urbanización podía dar al traste todo el esfuerzo realizado durante años de gestación de un plan urbanístico de tal envergadura. En definitiva, Zorrotzaurre consagraba su vocación de residencial en la viabilidad económica de la propuesta en una operación inmobiliaria de alta densidad que podía generar plusvalías para financiar los elevados costes de urbanización, predominando en toda la operación los criterios de valorización y rentabilidad del suelo incluso por parte de los entes públicos. Dentro de este tipo de opiniones sobre la rentabilidad del Plan

⁸⁴ José Allende - Catedrático de Planificación Urbana y Regional. *Urbanismo de maqueta*. El País. 4 de enero del 2005.

⁸⁵ <http://www.zaha-hadid.com/masterplans/zorrotzaurre-masterplan/>

podíamos apuntar entre otros la de Antonio Román, Arquitecto, en un artículo editado por el diario El País, valoraba esta relación publico-privada y plusvalía:

“Como es conocido, la operación de Zorrotzaurre se basa en un partenariado público-privado, una fórmula que, importada y ya empleada en Bilbao, es la propuesta por el Plan Territorial Parcial Metropolitano para futuras actuaciones de renovación en las márgenes de la Ría. Por su parte, en ese proceso urbanístico donde integra el partenariado, se han echado en falta aspectos plenamente aceptados en el entorno europeo: por ejemplo, incorporar y favorecer la participación ciudadana, el debate social y (aunque se conserven algunos edificios y se regule el tráfico) una agenda de sostenibilidad urbana.

Pues bien, se puede decir que el proceso urbanístico de Zorrotzaurre tiende a otra forma de realismo: los intereses públicos, que contribuyen a la configuración del espacio urbano, llegan a confundirse con los privados (la iniciativa privada impulsa el plan) y, por tanto, todo hace pensar que se identifica lo público con las expectativas del mercado inmobiliario. Como reflejo están los espacios de Zorrotzaurre, que tienen una considerable densidad de edificación —es verdad que dentro de los estándares europeos comparables— pero donde casi se ocupan las tres cuartas partes del suelo: se trata de ámbitos ajustados y muchas veces semi-privados que no hacen sino desvirtuar o simular el espacio público (algo que ya empieza a apreciarse en buena parte de lo construido en las 35 hectáreas de Abandoibarra).”⁸⁶

En Zorrotzaurre, podemos decir que los intereses públicos contribuían a lo formación del espacio urbano y se confundían con la iniciativa privada que impulsaba el Plan con lo cual, peligraba la credibilidad de lo público al identificarse con el mercado inmobiliario.

Foro para un Zorrozaurre sostenible⁸⁷

Una de las mayores aportaciones en cuanto a opiniones y debates abiertos y democráticos en el seno de la cuestión de la reordenación urbanística de Zorrotzaurre fue el Foro impulsado por la Asociación de Vecinos Euskaldunako Zubia donde a lo largo de una serie de jornadas de participación ciudadana, instituciones públicas, técnicos y expertos en diferentes disciplinas (arquitectos, urbanistas, ecologistas, expertos en movimientos ciudadanos, etc.) se trabajó concienzudamente en la transformación urbanística participativa del área. Este debate abierto provocaba visiones distintas y complementarias en un intento de responder a la enorme complejidad de la Península de Zorrotzaurre. La connotación de sostenibilidad que el propio Foro de Zorrozaurre quiso imprimir desde el propio título de las jornadas, aportaba un carácter de equilibrio urbano exigible a cualquier propuesta urbanística del Siglo XXI para fomentar una mayor calidad de vida al ciudadano de la urbe.

⁸⁶ Román, Antonio. El País, 8 de junio 2005, País Vasco. *Zorrotzaurre: seducción sin utopía*

⁸⁷ Asociación de Vecinos (Euskaldunako Zubia).*Foro para un Zorrozaurre sostenible*. Edit. Almodena Garrido y Robert Alcock Bilbao s/f . Bilbao 2004

El Foro para un Zorrozaurre Sostenible tuvo lugar los días 4 y 5 de marzo del 2004 en el Salón de Actos de la Delegación en Bizkaia del Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro. Hubo un gran éxito de asistencia y de debate público entre vecinos, empresarios, representantes de las instituciones gubernamentales, expertos y otras personas interesadas en el tema. Las ponencias presentadas en Foro se podían agrupar en diversos grupos:

-Las intervenciones de los representantes públicos de los organismos gubernamentales que apoyaron este Foro. Iñaki Azkuna (Alcalde de Bilbao), Julia Madrazo (Concejal de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Bilbao), Sabin Arana (Diputado de Formación y Empleo de la Diputación Foral de Bizkaia) y Josu Erkiaga (Director de Biodiversidad del Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del Gobierno Vasco) ofrecieron unas visiones generales del pasado, el presente y el futuro de Zorrozaurre en su contexto urbano.

-Las ponencias de Urbanismo sostenible con: Herbert Girardet (Ecologista Urbano, Escritor y Presidente de la Sociedad Schumacher, Reino Unido), Lawrence Barth (Arquitecto, Zaha Hadid Consultoría), Robert Alcock (Biólogo, vecino de Zorrozaurre y coordinador del Foro), Iñaki Uriarte (Arquitecto), Carlos Goyarrola (Técnico, Ayuntamiento de Bilbao), Eric Owen Moss (Arquitecto, California, Estados Unidos)

-Las ponencias sobre movilidad: Mikel Murga (Profesor del Centro de Transporte y Logística, Massachusetts Institute of Technology) e Iosu Ramírez (Director, Leber Planificación e Ingeniería, S.A), Alfonso Sanz (Urbanista y Geógrafo, gea 21 Consultores, Madrid), Iñaki Barcena (Miembro de PARTE HARTUZ, Profesor e investigador del Dpto. de Ciencia Política de la UPV-EHU)

- Las ponencias sobre naturaleza y Medio Ambiente: Mathew Frith (Gestor de Regeneración de Paisajes, Peabody Trust, Reino Unido), Javi Franco (Unidad de Investigación Marina de Fundación AZTI)

- Las ponencias sobre temas de Desarrollo Local, Comunidad y Lugar: miembros de la Asociación de Vecinos «Euskaldunako Zubia», Bill Knight (4th World Ecological Design, Reino Unido), Josu Ugarte (Director de Bakeaz, Centro de documentación y estudios para la paz y la ecología)

No es nuestra intención la transcripción o la síntesis del Foro o de las ponencias expuestas en él, sino el constatar las opiniones que a nuestro entender más aportaron a ofrecer una visión crítica y subjetiva del problema urbano y urbanístico planteado.

Lawrence Barth, Arquitecto, Zaha Hadid Consultoría

En este sentido hay que apuntar que una de las ponencias que más interés tuvo para nuestra Tesis fue la ponencia “*El Plan de Zaha Hadid para Zorrozaurre: Desafíos urbanos y respuesta de diseño*” de Lawrence Barth, Arquitecto, Zaha Hadid Consultoría. Barth expuso las directrices de diseño del Master Plan de Zaha Hadid. La intención del equipo de Zaha Hadid consistía en definir un tejido urbano Zorrozaurre que pudiera

acerca la ciudad y en definitiva a la Comarca hacia una nueva cultura y dinamización de la economía que se debía fomentar a lo largo de la Ría. Para ello, Bartn analizó tres cuestiones que se daban en el Master Plan: las comunidades colindantes, la orilla y el espacio público y finalmente el tejido urbano.

Las comunidades colindantes.

Se trataba de relacionar las tres orillas presentes en el área: la orilla izquierda de Deusto y San Ignacio, la misma península de Zorrotzaurre y la orilla derecha de Olabeaga, y todas ellas con el centro de la ciudad. La estrategia "isleña" de aislamiento quedó tajantemente rechazada por ser incomprensible socialmente y la conectividad e inclusión del modelo social y económico de la península en la vida cotidiana fue la que se intentó impulsar desde el Master Plan.

La Orilla y Espacio Público

El soporte físico de Zorrotzaurre, es decir, el propio lugar, se orientaba naturalmente hacia la Ribera donde las variaciones de las mareas de la Ría dinamizaban la orilla pero exigían a la vez concretas infraestructuras hidrológicas de los bordes de la isla.

La orilla se planteaba en Zorrotzaurre como un paseo continuo mediante el cual se articulaba el desarrollo del borde fluvial. Pero esta continuidad del paseo no se leía como un instrumento lineal e inmóvil sino como un modelo dinámico que acogía una superficie de paisajes articulados mediante diferentes ritmos de movimiento y descanso, consiguiendo una gran variedad de modelos que articulaban las nuevas zonas de orilla para conseguir el "tirón" para dinamizar y animar el área.

El Tejido

El tejido urbano de Zorrotzaurre conexiona el ocio, el deporte, el trabajo y la residencia mediante una tipología de edificaciones de bloque pantalla, a modo de los ya utilizados en la década de los 60, 70 y 80, pero reinventando la lectura formal de los mismos. Era la verdadera oportunidad para plantear un esquema de vivienda nueva, diversa y cambiante con el sello y la marca de una "nueva arquitectura residencial de autor". La sutil curvatura de los edificios, con cara a la Ría, era el punto de partida del proyecto

Esta nueva tipología debía corresponder a un modelo de espacio público abierto hacia la orilla, con mayores posibilidades que los que ofrecía el bloque de perímetro y con una gran flexibilidad formal y funcional entre las zonas de noche y de día. Es decir, se debía romper con la rigidez estructural de distribución residencial para aceptar y acomodar nuevos modos de vida, mezclando dinámicas de usos (vivir y trabajar en un mismo espacio habitacional).

El tejido de Zorrotzaurre no era homogéneo sino que las condiciones variaban según las necesidades de espacio abierto en el centro de la península, acomodando los puentes en el norte y reabsorbiendo la herencia industrial y sus edificios históricos en el sur. La diversidad se traducía también en alturas y densidades diferentes según zonas para crear una vista atractiva de Zorrotzaurre: "Esto cabe bien con una estrategia que quiere acentuar la plenitud de vistas de Zorrotzaurre, ya que la Ría en

*ambos lados crea las condiciones perfectas para una tentación recíproca entre Zorrozaurre y sus vecinos*⁸⁸

Robert Alcock, Biólogo, vecino de Zorrozaurre y coordinador del Foro

Nos resulta altamente interesante la propuesta de Eco-barrio de la ponencia "Zorrozaurre: Eco-Barrio. Principios y propuestas" de Robert Alcock, Biólogo, vecino de Zorrozaurre y coordinador del Foro donde Zorrozaurre representaba una oportunidad inmensa para definir el futuro de Bilbao, definiendo su identidad como «Barrio Ecológico». Era un lugar para vivir y trabajar con alta calidad de vida y del medio ambiente y una atracción turística destacada en Europa. También era una pieza clave para convertir la economía del País Vasco en una economía sostenible.

Iñaki Uriarte, Arquitecto

El Arquitecto, Iñaki Uriarte nos ofreció en su ponencia "*Zorrozaurre: Patrimonio e identidad frente a la Ría*" una amplia visión histórica de la evolución urbana en Zorrozaurre que se completaba con el estudio del patrimonio histórico edificado con que nos podíamos encontrar en la Península. Pero sus aportaciones subjetivas ante Zorrozaurre aunque no excesivamente imparciales y sobradamente críticas ante los poderes públicos, nos ofrecían cierta frescura ante un debate extremadamente encorsetado. En este sentido podemos reescribir ciertas frases que nos han resultado favorables al debate abierto sobre Zorrozaurre y su Master Plan: "*También, como no subyugados por el síndrome del emblematismo la Comisión anunció la búsqueda de un «arquitecto de proyección internacional» para proyectar el plan urbanístico de acuerdo al Plan Estratégico de Oportunidades. Es decir que sea famoso y se asegure el espectáculo mediático aunque el resultado sea desastroso.*"⁸⁹

Eric Owen Moss, Arquitecto

Otra ponencia a destacar fue la del Arquitecto californiano, Eric Owen Moss, "*Proyectos urbanos para áreas industriales*", por su larga experiencia en el desarrollo urbanístico de áreas industriales. Se centró en el proyecto de Culver City en Los Ángeles que tenía grandes similitudes con el proyecto de Zorrozaurre. Las pautas de actuación en este proyecto de Los Ángeles podían aportar muchas pistas a la hora de gestionar el proyecto hasta la misma concepción del mismo en su trazado y directrices funcionales. Muchas de las experiencias de los más de 12 años de gestión urbanística de Los Ángeles se podían trasladar a Zorrozaurre adaptándose y aprehendiendo de los errores pasados.

⁸⁸, "El Plan de Zaha Hadid para Zorrozaurre: Desafíos urbanos y respuesta de diseño" Ponencia de Lawrence Barth, Arquitecto, Zaha Hadid Consultoría. Asociación de Vecinos (Euskaldunako Zubia).*Foro para un Zorrozaurre sostenible*. Edit. Almudena Garrido y Robert Alcock Bilbao s/f . Bilbao 2004

⁸⁹"Zorrozaurre: Patrimonio e identidad frente a la Ría". Ponencia de Iñaki Uriarte, Arquitecto. Asociación de Vecinos (Euskaldunako Zubia).*Foro para un Zorrozaurre sostenible*. Edit. Almudena Garrido y Robert Alcock Bilbao s/f . Bilbao 2004

La Asociación de Vecinos Euskaldunako Zubia

Para finalizar con las ponencias del Foro de Zorrotzaurre, debemos decir que la exposición de la realidad social y urbana de la ponencia “*Un punto de vista racional sobre el desarrollo de un barrio degradado*” de La Asociación de Vecinos Euskaldunako Zubia, aportó una gran dosis de realismo social a la situación del vecindario y a las aspiraciones y deseos del mismo ante la gran operación urbanística que les venía encima. En definitiva, se hicieron oír y lo que resultó de mayor valor, se hicieron valer ya que aportaron la voz que hacía falta para que los casi 500 vecinos del barrio pudieran ser tenidos en cuenta demandando una mayor participación ciudadana.

8.3.1.3. El Nuevo Master Plan de 2007

En septiembre de 2005, comenzó a modificarse el Master Plan que el equipo de Zaha Hadid había entregado hacía apenas un año, para su adaptación al Avance de la Modificación del Plan General que se estaba redactando en aras de lograr una correcta adecuación a las nuevas necesidades urbanas de Bilbao y a la nueva coyuntura socio-económica, incorporando criterios de re densificación del área, proporción entre vivienda libre y proporción de vivienda de protección oficial y proporción entre diferentes usos del suelo y la reserva del suelo para equipamientos públicos y privados.

La alternativa del desagüe del Canal

A principios de 2006 y debido a las presiones ciudadanas y de distintos grupos políticos, el Ayuntamiento anunció que se renunciaba a la idea de crear una gran isla y que se iba a valorar el mantener la Península tal y como estaba para no perder la superficie de casi 24.000 m² a urbanizar que esto suponía y que resultaba de gran importancia para el adecuado equilibrio entre el espacio residencial y los espacios libres. Por otro lado, se evitaba tender varios puentes entre ambas orillas con las consecuencias económicas que ello acarrearía, pero el Ayuntamiento aseguraba que la idea de convertir Zorrotzaurre en isla no acababa de cuajar. El Consistorio valoraba el conservar Botica Vieja para mantener la Península tal y como estaba, pero existía el problema de cómo salvar una posible crecida de la Ría. El debate municipal entre ínsula o península siempre estuvo presente, incluso, entre los propios miembros del Equipo de Gobierno (PNV-EA-EB), pero sin que fuera motivo de controversia porque pesaba demasiado las argumentaciones técnicas al respecto.

Se valoró una posible alternativa que pronto tubo que desecharse al ser, a todas luces, imprudente por la peligrosidad que ésta conllevaba en lo referente a la inundabilidad de la zona. Se valoró la alternativa de un desagüe gigante tapado bajo el istmo de unión con Zorrotzaurre mediante una tubería de 40 metros de anchura y 600 metros de longitud con un coste de unos 20 millones de euros.⁹⁰

⁹⁰ Reviriego, José Mari. El Correo. 16 de febrero 2006. *El plan de Zorrozaurre renuncia a la idea de crear una gran isla para no perder espacio*

Afortunadamente, en octubre de 2006, un informe del Gobierno Vasco desaconsejó esta solución ya que este gran desagüe mediante una tubería bajo el istmo podía taponarse con facilidad en una crecida del Nervión. Como resultado de ello, se remitió a los estudios anteriores de hidráulicidad que aconsejaban la apertura del Canal y la conversión de Zorrotzaurre en isla, tal y como se había planteado en el Master Plan original de 2004 de Zaha Hadid. El estudio, elaborado por la consejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco⁹¹, llegó a una contundente conclusión: la apertura del Canal de Deusto era «la única solución» para evitar inundaciones en una zona casi a ras del agua donde estaba previsto construir más de 5.000 viviendas. A juicio de los expertos en prevención, de poco valía dragar el lecho o colocar un gigantesco desagüe artificial en el cauce como se había barajado cuando el Nervión fluía desbocado. El estudio sostenía que La Ribera de Zorrotzaurre era el primer sitio que se inundaba en caso de gran avenida y que cualquier medida de prevención era insuficiente si no se abría el Canal de Deusto. El informe de Medio Ambiente subrayaba que con una isla se ofrecía máxima garantía para evacuar una gran avenida⁹². Por sí solo, ese gran desagüe artificial no frenaba el empuje de una crecida, además su limpieza era difícil ya que había muchas posibilidades de que los objetos arrastrados por la Ría 'taparan' la boca de entrada y el colector podían dar problemas con bajamar.

Por otro lado, otra posibilidad que también se barajó aunque con bastante menos calado que la solución del desagüe subterráneo, fue la alternativa del cegado completo del Canal de Deusto, propuesto por el grupo del Partido Popular en el periodo de alegaciones a la modificación del Plan General. Esta propuesta se planteó con la intención de ganar terreno para la expansión urbanística de Zorrotzaurre, es decir, ganar metros cuadrados construibles. Pero esta alternativa fue completamente desaconsejada por un informe del Departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco: *"Esta opción resultaría absolutamente negativa para la inundabilidad de la zona, ya que no permitiría ninguna mejora de la capacidad de desagüe actual"*⁹³

Nuevo Master Plan

El equipo de Zaha Hadid confirmó el día 8 de enero de 2007, en Londres, que seguía trabajando en el planeamiento Zorrotzaurre, asumiendo los cambios incorporados a su idea original por la Comisión Gestora:

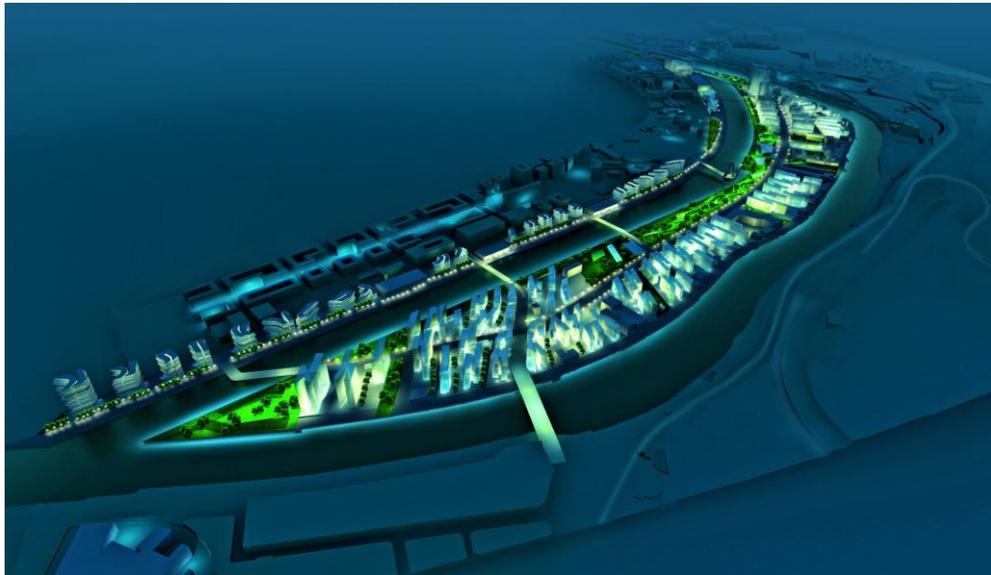
- Finalmente, se abría el Canal de Deusto, quedando la rotonda de Botica Vieja en tierra firme.

⁹¹ Informe Preliminar de Impacto Ambiental en relación con la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao en el área de Zorrotzaurre. Dicho informe fue emitido por Orden Foral número 2.590 de 9 de Noviembre de 2006. Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Bizkaia de Bizkaia

⁹² Reviriego, José Mari. El Correo. 16 de octubre 2006. El Canal de Deusto se abrirá a la ría para evitar inundaciones en Zorrozaurre

⁹³ Reviriego, José Mari. El Correo. 17 de octubre 2006. *La apertura rebajaría casi un metro la altura del agua*

- Se aumentaba la superficie de zonas verdes públicas reduciendo la de las privadas.
- Se aumentaba la anchura de la carretera de la Ría. Una de las modificaciones principales pasaba por la supresión del viaducto de 22 metros de altura entre Olabeaga y Deusto, con la idea de ejecutar otro viaducto entre Olabeaga y Zorrotzaurre entre las cotas +15m y +4m respectivamente.
- Se incrementaba del 28% al 50% el porcentaje de VPO y vivienda tasadas.
- La intensidad edificatoria pasaba a ser de 1,13 m²/m²
- Se ubicaba en Zorrotzaurre iniciativas empresariales para instalarse en la zona como el hospital del Iguatatorio Médico en Botica Vieja y la ingeniería Idom en Elorrieta.
- El Ayuntamiento de Bilbao, de acuerdo con las iniciativas presentadas por los vecinos de Zorrotzaurre, un sujeto activo dentro del proyecto, debía garantizar la sostenibilidad del entorno y la rehabilitación de las actuales viviendas y naves industriales.



94

De esta forma, el 5 de octubre de 2007 se presentó la nueva propuesta de Zaha Hadid asumiendo todos los cambios y sugerencias propuestas por los distintos agentes implicados, las Administraciones, grupos políticos, propietarios, residentes y colectivos vecinales, incluyendo además las iniciativas ya anunciadas por diversos grupos empresariales para instalarse en la zona. A pesar de los cambios realizados, se intentó conservar el concepto urbano definido en el Plan inicial. El nuevo Master Plan mantenía la tipología de edificación abierta del Master Plan original. Es decir, edificios de altura variable, más altos en los extremos de la Isla y más bajos en la parte central donde primaban las visiones transversales al agua. Pero el gran cambio suponía el incremento en el porcentaje de VPO hasta el 50%. Es decir, se construirían 5680 viviendas de las cuales 2.840 eran libres, 1.420 tasadas y 1.420 de protección oficial. Como cifras principales del nuevo Master Plan podíamos mencionar que el coste previsto para la actuación urbanizadora alcanzaba los 291 millones de euros y que en grandes rasgos los usos del suelo eran los siguientes:

⁹⁴ <http://www.zaha-hadid.com/masterplans/zorrotzaurre-masterplan/>

Usos del suelo	
suelo	M2
Residencial	590.787 m2
Oficinas	133.428 m2
Comercial	47.047 m2
Equipamiento privado	11.000 m2
Total	782.262 m2



Master Plan 2007





Master Plan 2007

Modificaciones principales

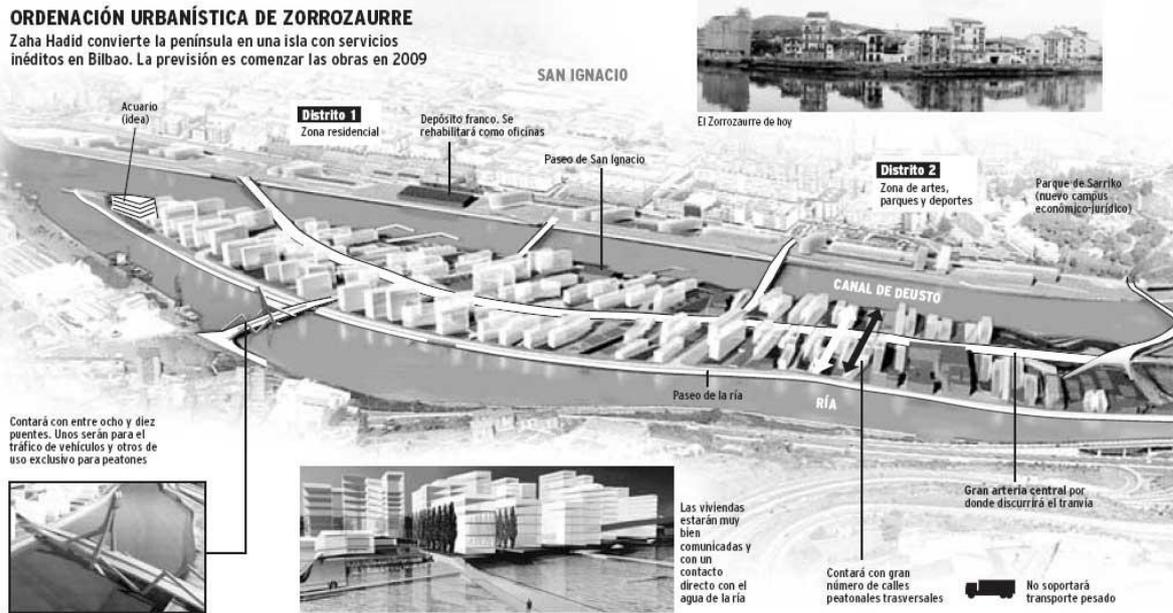
Seis fueron las modificaciones principales del nuevo Master Plan:

1.-Inundabilidad

La decisión final de la apertura del Canal basada en criterios de hidraulicidad supuso una de las decisiones que más carácter imprimió a Zorrotzaurre. El hecho de convertir la península en isla no solamente generó una mejora de riesgo de inundación en la zona a urbanizar sino que supuso una oportunidad de aportar un atractivo urbanístico al área a desarrollar potenciando un sugerente y atrayente skyline de La Ribera del Nervión.

El nuevo waterfront inspirador suponía una mejora de la imagen urbana de Bilbao que no podía desaprovecharse desde un punto de vista del diseño proyectual de la ciudad metropolitana.

En este sentido, el estudio elaborado por la consejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco para evitar inundaciones, de acuerdo a los requisitos dispuestos por la Dirección de Aguas del Gobierno Vasco (URA), estableció una anchura del Canal de 75 metros según los estudios hidráulicos de la ingeniería Saitec (anteriormente analizados)



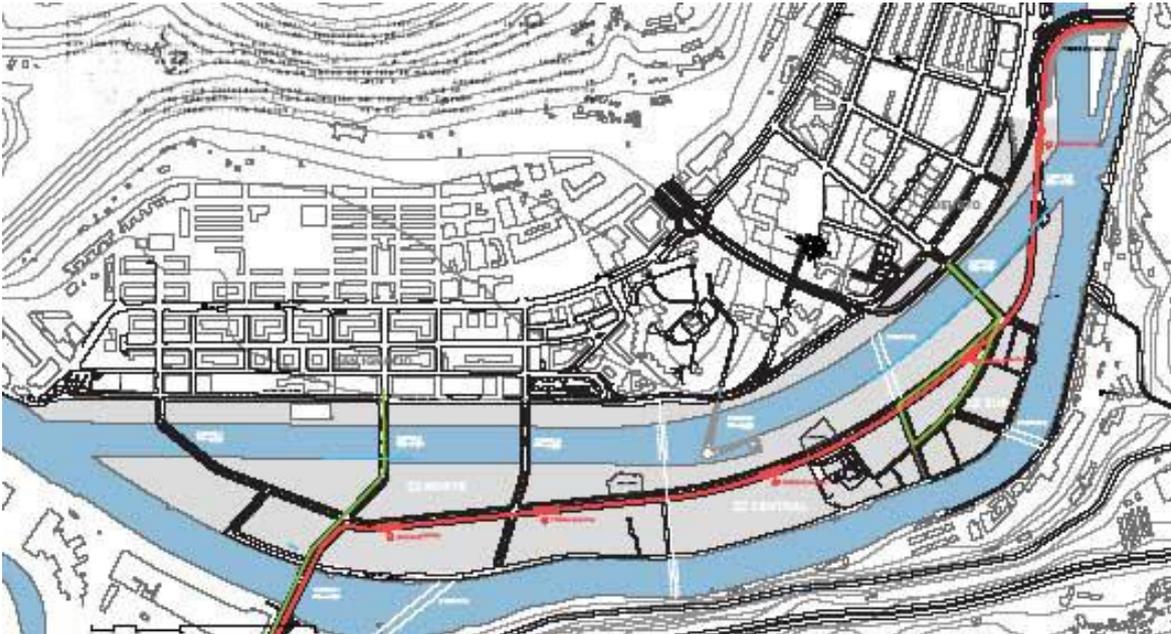
2.-Puentes

Debido a las peticiones y presiones vecinales, el Ayuntamiento creyó oportuno suprimir el Puente que conectaba Olabeaga con Zorrotzaurre y rediseñar las conexiones de la futura isla con Bilbao ya que la futura vialidad de la isla iba a restringirse para apostar por una alternativa peatonal prioritariamente. De esta forma, el tráfico se limitaba considerablemente para generarse sobre todo un tráfico de paso en base principalmente a la carretera de ribera.

El nuevo análisis de vialidad potenciaba y favorecía el transporte público como alternativa al tráfico rodado privado de automóvil, sobre todo, basándose en la extensión del tranvía a lo largo de la isla como medio de conectividad pública. La reestructuración viaria y reordenación de la conectividad tuvieron su consecuencia directa en la supresión de uniones entre orillas, pasando a ser 8 puentes los que unían Zorrotzaurre con ambas márgenes de la Ría. De esta forma, los puentes que se mantuvieron en el nuevo Master Plan fueron:

- En la zona Sur de la isla, junto al tramo de apertura del Canal se preveían dos puentes uno exclusivo para peatones y tranvía y otro como conexión viaria entre Zorrotzaurre y Deusto.
- Otro puente paralelo al puente Euskalduna para la conexión con el tranvía

- Para la conexión de la isla con San Ignacio y Sarriko se mantuvieron 4 puentes sobre el Canal, tres de tráfico rodado y una pasarela peatonal.
- Por último, y para favorecer la unión con la zona de Zorroza que se preveía como una futura área de expansión urbana de Bilbao, se proyectó un puente móvil que canalizaba un tráfico que podríamos considerarlo como de tráfico principal.



Accesibilidad y movilidad

3.-Zonas verdes

El aumento de zonas verdes y espacios libres fue una de las principales premisas con que se planteó la modificación del Master Plan. De esta forma, la nueva propuesta de Hadid contemplaba pasar del 21% de zonas verdes en el Master Plan antiguo, al 25% de zonas verdes en el nuevo Plan Maestro. Las nuevas zonas verdes se plantearon como una nueva red de paseos lineales en torno al Canal que daban continuidad a los ya existentes en Abandoibarra, creándose unos paseos de ribera de más de 7 km de recorrido. A su vez, se proyectó un gran parque lineal central, a modo de espina dorsal de la isla, de más de 40.000 m².

Para completar el esquema lineal de espacios verdes longitudinales entorno al Canal, se previó 4 espacios que cortaban la isla transversalmente a modo de "green fingers" de más de 5.000m², en los extremos de la isla, y que configuraban una organización espacial a modo de peine. Esta estructura transversal principal de espacios libres se reforzaba mediante conexiones con caminos secundarios entre bloques residenciales que definían los espacios verdes a una escala humana.

Todo este esquema lineal y transversal de espacios libres conformaba un aumento de la superficie verde que se completaba mediante la ampliación de los jardines de

Botica vieja y su unión mediante los puentes peatonales a los paseos lineales de Zorrotzaurre.



Red de espacios públicos

4.-Equipamientos Públicos

Debido a la Modificación del Plan General, se actualizó las intensidades de usos dedicadas a dotaciones públicas lo que permitió un aumento de la reserva de suelo para equipamientos públicos en Zorrotzaurre.

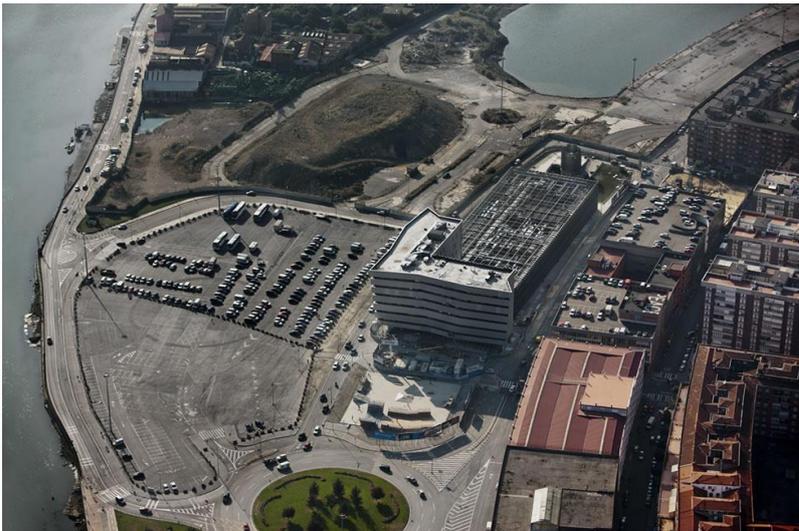
Fruto de este aumento de superficie dedicado a dotaciones, se reservó suelo de carácter supramunicipal en el Norte de isla. También se previó una reserva de 15.000m² para una dotación deportiva junto al Canal para una posible vinculación con actividades acuáticas. Como dotación docente se reservó dos parcelas para 4 equipamientos escolares. Todo ello se completaba con la rehabilitación de edificios industriales existentes para dedicarlos a una reserva de uso cultural.

5.-Reserva para actividades económicas

El nuevo Master Plan también contemplaba la ubicación en parcelas concretas de proyectos nuevos, fruto de iniciativas empresariales para instalarse en la zona y que habían mostrado interés en instalarse en Zorrotzaurre.

En este sentido las nuevas actividades que podían implantarse en la zona eran las siguientes:

-La Clínica del Igualatorio Médico Quirúrgico prevista en una zona de equipamiento sanitario sobre una parcela de casi 9.000 m² en Botica Vieja.



IMQ Botica Vieja

-En la punta Sur de la isla, cercana al ensanche, se preveía una torre de oficinas como sede del Bilbao Bizkaia Kutxa



⁹⁵ Torre BBK

-La ingeniería Idom, en una parcela en la zona de Elorrieta.



Sede de Idom en Elorrieta

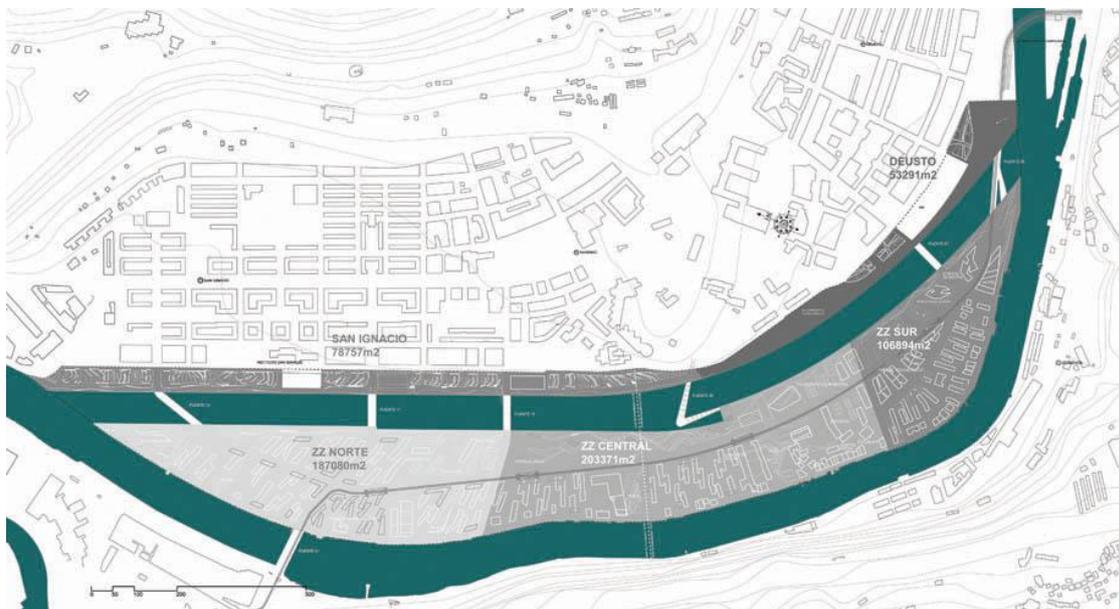
⁹⁵ <http://bilbaoenconstruccion.com/2013/10/25/torre-bbk-en-zorrozaurre-zaha-hadid/>

-El antiguo Depósito Franco, frente a San Ignacio, se rehabilitaría para oficinas

-Pero la mayor apuesta en este sentido fue la de reservar dos parcelas, una en el Distrito Norte y otra en el Distrito Sur, para la implantación de un Parque Tecnológico urbano, siguiendo un modelo de integración de las actividades innovadoras dentro de la ciudad que ya estaba ejecutando en otros países (Grand Lyon Confluence, Euronantes, Hafencity, Fjorcity). Se planteaba un Parque Urbano Tecnológico de tercera generación, proyectando a Bilbao internacionalmente como una ciudad del conocimiento y de la innovación.

En este sentido, se realizó un proyecto denominado Proyecto JAKINBASK "Territorios Inteligentes: Espacios de Economía Creativa en la Sociedad del Conocimiento",⁹⁶ realizado por Labein-Tecnalia y la Universidad del País Vasco, cuya conclusión afirmaba que el Parque Tecnológico Urbano de Zorrotzaurre gozaba de una serie de ventajas competitivas de partida como podían ser:

- Su localización en el área central de Bilbao y también dentro de su área metropolitana
- Su encuadre dentro del Master Plan de Zaha Hadid con proyección internacional de diseño y sostenibilidad.
- Su proximidad a varios centros de conocimiento universitario.



Nuevos distritos urbanos

6.-Memoria histórica y rehabilitaciones

En el nuevo Master Plan se mantuvo la idea inicial de conservar el pasado y mezclarlo con la nueva urbanización de usos mixtos. El carácter portuario heredado se reflejaba

⁹⁶ Universidad del País Vasco. Euskal Herriko Unibertsitatea. III.3.1. *Proyectos con reserva de suelo para actividades económicas. Diagnóstico Participado de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao*. Junio 2013

fielmente en la conservación de todos los edificios residenciales a lo largo de La Ribera que conformaban el “Casco Viejo” de Zorrotzaurre aportando una entidad propia de barrio vivo y afianzado en la Urbe metropolitana, generando sinergias recíprocas y a la vez simbióticas entre el patrimonio existente edificado y las nuevas propuestas a edificar. De esta forma, se contempló una rehabilitación de los edificios residenciales existentes para el mantenimiento del buen estado de conservación de los inmuebles y para adaptar los edificios a las condiciones de accesibilidad y sostenibilidad (ascensores, aislamientos térmicos, acústicos, eliminación de tendidos aéreos...) que permitían una mejora de las condiciones de vida de los habitantes del barrio. En total eran 47 edificios, la mayoría de ellos situados en La Ribera de Deusto. Para ello, la aportación presupuestaria municipal alcanzaba 1.500.000 euros que se destinaba a ayudas económicas para las personas residentes en Zorrotzaurre que necesitaban realizar obras de conservación y mejora de sus domicilios. También se contaba con 3.000.000 euros provenientes de los fondos aprobados por la Comisión Gestora para fomentar la rehabilitación de los edificios. Todo el presupuesto destinado a la rehabilitación de viviendas en Zorrotzaurre alcanzaba los 4.500.000 euros. Por otro lado, se apostaba por recuperar para la nueva urbanización los edificios industriales más emblemáticos para albergar en ellos nuevos usos compatibles con la trama urbana y realojar en ellos nuevas empresas vinculadas con actividades culturales o del conocimiento, queriendo conservar en estos contenedores privilegiados toda la memoria histórica del lugar.



Rehabilitación de viviendas existentes

8.4. Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre. Texto original e inédito⁹⁷

Se daban todas las circunstancias urbanísticas y administrativas para poder realizar una redacción en condiciones de un Plan Especial para el área de Zorrotzaurre. Por un lado, se estaba modificando el Plan General de Bilbao para poder adaptar las nuevas necesidades residenciales y de usos a la nueva coyuntura urbana de Bilbao. Por otro

⁹⁷ Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre del Plan General de Bilbao. Documento A. Memoria Informativa y Justificativa. Junio de 2010. Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A. Estudio de Arquitectura y Urbanismo. DOCUMENTO INÉDITO

lado, existía la base ratificada de un Master Plan que marcaba las pautas de diseño a seguir en cuanto a ordenación urbana en el área de Zorrotzaurre, con lo cual solamente hacía falta adaptar lo diseñado desde el Master Plan, de forma generalizada, a una normativa y al Plan General modificado, en Bilbao. El cometido no resultaba fácil pero la habilidad del equipo de arquitectos local junto con el conocimiento de la normativa al respecto facilitó las labores de redacción de un documento que aunaba los requisitos necesarios para la verdadera ejecución de una ordenación urbanística pormenorizada en Zorrotzaurre.

La redacción del Plan Especial de Zorrotzaurre estaba condicionada al documento urbanístico "*Zorrotzaurre Master Plan, Fase III. Septiembre 2007*", redactado por Zaha Hadid Architects y contratado por la Comisión Gestora. Los arquitectos directamente responsables de su redacción fueron inicialmente Antón Agirregoitia Aretxabaleta e Iñaki Peña Gallano, socios de la Empresa Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A., contratada por la Comisión Gestora para redactar los trabajos de la adecuación de la ordenación urbanística establecida por Hadid y su equipo para su adaptación a un Plan Especial de Ordenación Urbana en Zorrotzaurre que pudiera cumplir con todos los requisitos necesarios en relación con la legislación vigente⁹⁸.

Como hemos dicho anteriormente, el estudio de arquitectura Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A, con Anton Agirregoitia Aretxabaleta e Iñaki Peña Gallano a la cabeza, redactó una adaptación del Master Plan para su adecuación a la pormenorización y a la legislación vigente según las necesidades urbanísticas, con un documento a la altura de las circunstancias. El resultado no solamente fue óptimo, adaptando de forma muy concreta, estudiada y pormenorizada la complejidad urbanística del área y del documento del Plan Director trazado Hadid y su equipo. El resultado de aquel estudio y el encaje urbanístico del mismo fue el Plan Especial de Zorrotzaurre que Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A que se presentó a la Comisión Gestora.

Tras varias correcciones con el Área Urbanística Municipal para su adecuación a las necesidades urbanas de Bilbao y sobre todo al Plan General y al futuro económico-social de la zona, el Plan quedó listo para comenzar con el proceso administrativo de información pública mediante publicaciones, alegaciones, y aprobaciones sucesivas. Pero, un desafortunado traspie de malentendidos y falta de feeling entre la parte redactora y la parte contratante dio al traste con la secuencia de un documento que estaba preparado para dar público conocimiento del mismo. El resultado de aquel desencuentro fue la escisión de contrato por mutuo acuerdo de ambas partes contratantes y el comienzo de una nueva etapa dentro del Plan Especial.⁹⁹ Es decir, se prescindió de los servicios de Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A para la redacción del Plan Especial de Zorrotzaurre cuando ya el Plan estaba no solamente redactado sino corregido y contrastado con los responsables municipales y se contrató a un nuevo equipo de arquitectos que acabó con el trabajo de finalizar con el proceso administrativo de las aprobaciones del Plan Especial.

⁹⁸ El plan especial de ordenación urbana estaba sujeto a lo establecido al efecto por el artículo 70 de la Ley de suelo y urbanismo 2/2006 y por lo establecido en relación con la ordenación urbanística pormenorizada por el artículo 56 "Ordenación urbanística pormenorizada" del mismo texto legal.

⁹⁹ Entrevista con Antón Agirregoitia, arquitecto socio de Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A.. 18 de marzo 2015



Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre del Plan General de Bilbao. Junio de 2010. Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A. Estudio de Arquitectura y Urbanismo. DOCUMENTO INÉDITO

El resultado de todo este conflicto de intereses, del que no vamos a pronunciarnos por falta de datos y por no tener conocimiento del mismo, fue que se contrató al equipo de Estudio Albia S.L.P. - Arquitectura y Urbanismo que finalizó con la aprobación final

del Plan Especial de Zorrotzaurre que se aprobó definitivamente en noviembre de 2012 tras una modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao que unificaba criterios de actuación en el área a ejecutar.

Tras la comparación entre La última versión Plan Especial presentado a la Comisión Gestora por Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A tras las correcciones del Ayuntamiento de Bilbao en junio de 2010 y la Aprobación Definitiva del Plan Especial en noviembre de 2012 presentada por Estudio Albia S.L.P. - Arquitectura y Urbanismo, hemos de decir que los textos son prácticamente iguales e incluso el rigor de un gran conocimiento del tema a tratar se intuye en el texto original de Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A por el profundo análisis que se realizaba de tipologías, aprovechamientos y demás determinaciones pormenorizadas de la urbanización a presentar.

Posteriormente analizaremos las sutiles diferencias entre el Plan Especial presentado en junio de 2010 por Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A y el Plan Especial definitivamente aprobado en noviembre de 2012 por Estudio Albia S.L.P. - Arquitectura y Urbanismo para determinar el alcance de tales divergencias.

Todo ello hacía que la decisión de análisis del Plan Especial de Zorrotzaurre se realice desde el documento original e inédito redactado por Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A y del cual hemos tenido acceso gracias a la predisposición de Antón Agirregoitia por facilitarnos la documentación original e inédita al respecto.

La adaptación del primer Plan Especial al Master Plan

Antes de poder redactar el Plan Especial hubo que realizar una fase previa de geometrización y redibujado de los elementos gráficos del Master Plan, al objeto de poder crear una plantilla previa, con un dibujo gráficamente adaptado al programa Autocad, para posibilitar sin problemas los futuros replanteos de las actuaciones de ejecución de la urbanización y de las futuras edificaciones. Tal y como se indicaba expresamente en el documento del Plan Especial de Ordenación Urbana entregado por Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A a la Comisión Gestora:

“Además de las correcciones gráficas anteriormente indicadas, realizadas con un respeto exquisito de los criterios de ordenación contenidos en la representación grafica del MP III, se han realizado tareas de acomodo de dicha documentación grafica a elementos y trazados urbanísticos que se tienen a respetar de manera ineludible, como límites urbanísticos de diferentes calificaciones globales, líneas límites de la zona de dominio publico terrestre y la zona de servidumbre de protección, de forma que se pueda partir de un documento gráfico o plantilla de base perfectamente adaptado y dibujado, para proseguir en el posterior trabajo de análisis y transformación del MP III en un plan especial de ordenación urbana.

Dicho trabajos se finalizaron, con la transformación de todas las entidades graficas recibidas en el MP III, de forma que se organizan con una definición de capas y

terminología adecuada a los futuros trabajos de la ordenación pormenorizada y al correcto mantenimiento de sus determinaciones."¹⁰⁰

Es decir, que el trabajo de Anton Agirregoitia Aretxabaleta e Iñaki Peña Gallano y de su equipo podía describirse como de excelente en tanto en cuanto al rigor de la traducción de tipologías edificatorias y de parámetros urbanísticos del Master Plan a un Plan Especial adaptado a la norma vigente por su precisión y exactitud formal y trazados.

En este sentido el Plan Especial recalca su complejo trabajo y el respeto con que se había logrado una adecuada trasposición de criterios urbanísticos a un Plan Especial integrado en el Plan General de Bilbao.

"El criterio adoptado para la redacción del plan especial por parte de los arquitectos redactores, ha sido mantener lo más fielmente posible el diseño urbano establecido por Zaha Hadid Architects en el documento del MP III, limitándose única y exclusivamente, según lo indicado a continuación, a corregir aquellos aspectos que pueden crear problemas para la futura ejecución, o que contienen diseños que incumplen normativas de accesibilidad, de separaciones entre edificaciones, de determinaciones territoriales y urbanísticas de obligado cumplimiento, o de los condicionantes acordados al efecto con los arquitectos municipales.

*Igualmente, se han corregido aspectos puntuales de la ordenación de las dos manzanas situadas a ambos lados de la zona equipamental sanitaria del IMQ y otras. Estas adaptaciones, han estado imbuidas del máximo respeto posible a la ordenación del MP III, ya que el encargo que se ha hecho a los redactores de este plan especial, fue un encargo condicionado a recoger la ordenación establecida por Zaha Hadid Architects.... ...En consecuencia, estimamos que, de acuerdo con lo indicado en los párrafos anteriores y en el subapartado siguiente, queda claramente expresado cual es el nivel de participación y la aportación realizada por Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A. en la redacción del plan especial del área de Zorrotzaurre, debiendo hacer notar que ha estado fuertemente condicionada en primer lugar por el respeto del Master Plan y en segundo lugar por las indicaciones de los servicios técnicos de la Comisión Gestora y de los técnicos municipales."*¹⁰¹

Las principales adaptaciones al Master Plan fueron las siguientes:

Relativas a la forma y situación de las edificaciones

- Se suprimían determinados edificios por su incompatibilidad con la ordenación propuesta y por su estado de conservación.
- Se modificaba alguna forma de las plantas de edificaciones por la ordenación y distancia a fachadas.
- Se modificaba el número de plantas de algunos edificios para alcanzar la edificabilidad del Plan General

^{100 y 101} *Ibidem* (Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre del Plan General de Bilbao. DOCUMENTO INÉDITO)

- Se corregía la forma en planta de los edificios terciarios para unir los edificios proyectados de dos en dos con un elemento vertical de accesos comunes.
- Se modificaba el diseño y tipología de vivienda y del centro sanitario del Iguualatorio Médico Quirúrgico para adaptarse al Plan General.
- Se suprimían todos los edificios del Distrito de San Ignacio por los rellenos en la margen derecha del Canal.

Relativas a la subzonificación o usos predominantes de determinados ámbitos de la ordenación pormenorizada

- Se modificaba el uso de equipamiento docente público para el edificio del actual depósito de coches pasando a ser de uso terciario privado de oficinas.
- Se creaba una subzona con uso viario mixto peatonal, a lo largo de los tres distritos de Ribera de Deusto, Distrito Centro y Distrito Ribera de Zorrotzaurre y al acceso creado para la nueva subzona de la dotación equipamental pública, situada en el distrito Ribera de Zorrotzaurre, junto a la margen izquierda del Canal; para posibilitar una vía de tráfico calmado y para circulación de bicicletas.
- Se creaba una subzona dotacional pública para soportar el uso de apartamentos dotacionales establecidos por la Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo.
- Se corregía el trazado de la subzona de espacios libres de la margen izquierda del Canal para adaptarla a una subzona dotacional de equipamiento público que albergaba un edificio singular.

Relativas a la vialidad rodada y peatonal

- Se cambiaba la situación del tranvía hacia el lado derecho del eje viario central.
- Se modificaba el viario rodado en cuanto a direcciones y número de carriles en el puente 3, en el acceso a Zorrotzaurre desde el Ensanche.
- Se ampliaba el ancho del sistema local viario del eje central con el tranvía, dos calzadas de 3,5 m, aparcamientos y aceras, pasando a tener un ancho total de 28,5 m desde el puente 3 hasta el puente 8 de acceso a Zorrotza.
- Se definían los perfiles y rasantes de todos los puentes rodados y peatonales establecidos en el Master Plan, teniendo en cuenta los niveles de inundabilidad y la cota máxima según las recomendaciones emitidas por los servicios técnicos de la Delegación en Bizkaia del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco, hoy integrados en Urak.
- Se definían todas las rasantes de vialidad rodada, peatonal y mixta, atendiendo a los criterios definidos por el estudio hidráulico de SAITEK Ingenieros. Dichas rasantes sustituyen en su totalidad a las contenidas en el Master Plan III.
- Se definían las nivelaciones de las subzonas de espacios libres.
- Se definían unas secciones transversales con pendientes máximas de 6% para sus encuentros con la vialidad existente.
- Se planteaba un debilitamiento del tráfico rodado en la margen izquierda de la Ría, como elemento de paseo y ocio.

- Se suprimía la conexión peatonal sobre la calle Zarandoa entre la calle Canarias y las manzanas de San Ignacio.
- Se definían cuatro grandes superficies bajo rasante para aparcamiento, dos subzonas de espacios libres del gran parque lineal situado en la margen izquierda del canal, la subzona de espacios libres SLELDRz_2 en el distrito Ribera de Zorrotzaurre y la Subzona SLE DCT_1(a); la Subzona SLELDRz_3 y la Subzona SLELDCT_2 en el distrito Centro.

Por otro lado, en el Plan Especial se estableció el criterio de suprimir la totalidad de la superficie del relleno de la Margen Derecha del Canal a partir del extremo aguas debajo de la Zona terciaria de Zorrotzaurre. Por ello, se descontaba del cómputo de la superficie de tierra firme la superficie del terreno indicado anteriormente para mantener el criterio de cálculo de la edificabilidad establecida en el Plan General. Así se reducía en la proporción indicada la edificabilidad urbanística sobre rasante debiendo reubicarse en el resto del territorio del área de Zorrotzaurre las superficies edificables sobre rasante situadas en el relleno que excedían del producto resultante de multiplicar la superficie del relleno en metros cuadrados por el coeficiente 1,25. Para ello se había realizado un acomodo de los 15.221 m² edificables sobre rasante excedentes de la superficie de techo sobre rasante situada en el relleno suprimido, situándolos en el resto de las subzonas privadas del área de Zorrotzaurre. En consecuencia, se habían alterado los usos, alturas y superficies de los vuelos de 46 edificios de todo el Plan Especial.

Descripción de la ordenación pormenorizada del Plan

1.-Distritos y manzanas

El Plan mantenía los términos del Master Plan de “Distrito” y “Manzana”, sin que dichos vocablos se entendieran que tenía relación alguna con ámbitos urbanísticos de ordenación o de ejecución, si no que se referían a una concepción conceptual de división establecida en el Master Plan con un carácter meramente descriptivo y organizador de la totalidad del espacio del área de Zorrotzaurre. Los distritos establecidos en el Plan Especial eran los siguientes:

Distrito Ribera de Zorrotzaurre; Distrito Centro; Distrito Ribera de Deusto; Distrito Deusto Bekoa; Distrito San Ignacio.

Los tres primeros Distritos conformaban la isla. El Distrito Ribera de Zorrotzaurre se situaba aguas abajo, desde la nueva punta de Zorrotzaurre hasta el Puente número 5, con una longitud de aproximadamente 900 metros. El Distrito Centro se situaba desde el puente número 5 hasta el número 39 de la calle Ribera de Deusto, con una longitud aproximada de otros 900 metros lineales. El Distrito Ribera de Deusto se desarrollaba a lo largo de 625 metros, llegando hasta la embocadura de la apertura del Canal de Deusto, aguas arriba de Zorrotzaurre.

El gran elemento urbanístico que constituía el Canal de Deusto con su nueva configuración urbana, suponía un elemento que establecía la división espacial de

otros dos nuevos distritos. El Distrito de San Ignacio se situaba entre la margen derecha del nuevo canal y la Avenida Zarandoa, de kilómetro y medio de longitud y un ancho de 50 metros. El Distrito de Deusto Bekoa se situaba entre la Avenida Zarandoa, la Avenida Madariaga y la calle Morgan.

2.-Organización espacial del Plan Especial

Dos elementos urbanos, el nuevo Canal y el Parque Lineal Central constituían la base espacial sobre la que pivotaba toda la ordenación propuesta por el Plan Especial.

El elemento básico de la ordenación del área era la apertura del Canal de Deusto, como elemento vertebrador y creador de la futura riqueza espacial de la nueva zona urbana de Zorrotzaurre, con un ancho de 75 metros en la embocadura aguas arriba junto a los jardines de Botica Vieja así como en su conexión aguas abajo con la Ría, junto a Elorrieta. La dimensión del ancho del Canal se establecía de acuerdo con los cálculos realizados y las conclusiones adoptadas por el Estudio hidráulico de la apertura del Canal de Deusto¹⁰². Dicho ancho inicial de 75 metros se ampliaba en un tramo intermedio del Canal con un ancho variable desde 80 a 125 metros en Elorrieta.

La ordenación propuesta creaba un continuo Parque Urbano Lineal, constituido por subzonas equipamentales públicas y de espacios libres, situado en el centro del área de Zorrotzaurre. El elemento urbano que se trazaba tenía una longitud aproximada de 1150 metros y un ancho medio de 130 metros.

3.-Organización viaria, peatonal y de transporte público del Plan Especial¹⁰³

El Plan realizaba una ordenación de la vialidad y del transporte público que potenciaba el carácter de isla con el que se dotaba Zorrotzaurre, organizando el tráfico de los accesos a Bilbao desde la Margen Derecha con el mínimo de interferencia con la vialidad interna de Zorrotzaurre.

El Plan Especial establecía una conexión de la futura isla de Zorrotzaurre con ambas orillas mediante 7 puentes y pasarelas. Por un lado, se unía Zorrotzaurre con Deusto y San Ignacio a través de cuatro puentes que permitían acoger la vialidad rodada y peatonal y que se enumeraban como puentes números 3, 5 6 y 7, en sentido descendente de las aguas. El puente 5 quedaba como puente peatonal o como puente mixto rodado peatonal y con el complemento de la pasarela peatonal que unía el Campus Universitario de Sarriko con Zorrotzaurre, se lograba un objetivo

¹⁰² Estudio hidráulico de la apertura del Canal de Deusto redactado por Saitec Ingenieros en Mayo de 2007, que se adjuntó a la Modificación del plan general de ordenación urbana en Zorrotzaurre y que en el proceso de su tramitación, y aprobación, fue informado favorablemente por la Dirección de Aguas del Gobierno Vasco, en informe emitido al efecto el 23 de noviembre de 2007.

¹⁰³ Con objeto de disponer de una base de conocimiento correcta para el diseño del plan especial, la Comisión Gestora encargó a la empresa LEBER, especialista en ingeniería de tráfico, dos análisis de tráfico y transporte público de Zorrotzaurre y su entorno, uno de ellos con carácter macro de relación con Bilbao y su Área metropolitana y otro de carácter micro en la que se relaciona, más en detalle, la trama urbana propuesta para Zorrotzaurre y los usos del suelo establecidos en ella, con la trama urbana y los usos del Ensanche de Bilbao y de los barrios colindantes de Deusto y San Ignacio.

claramente establecido por el Plan General, de lograr una conexión de Zorrotzaurre con los barrios colindantes de Deusto y San Ignacio, sin que el Canal de Deusto supusiese una ruptura de la trama urbana.

Por otro lado, la línea de tranvía fue uno de los puntos importantes de las conexiones infraestructurales de Zorrotzaurre ya que aseguraba una solución al transporte público del área. La nueva línea de tranvía se yuxtaponía al eje viario del centro de la Isla y lo conectaba con el Ensanche mediante el puente número 3 y permitiendo su continuidad hacia Zorrotza y hacia el Área Metropolitana de Bilbao por el puente número 8.

La vialidad existente de la calle de la Ribera de Deusto y Ribera de Zorrotzaurre, antiguo camino de sirga de la Ría y conexión de Bilbao con Getxo y que fue amputada por la apertura del Canal de Deusto, se mantenía como vía urbana de Zorrotzaurre. De esta manera, se potenciaba el carácter de uso mixto viario-peatonal que permitía el disfrute del paisaje marítimo fluvial en los bordes de la Ría y que evocaba la herencia de un pasado portuario de Bilbao.

El Plan Especial proponía un elemento mixto de vialidad rodada y peatonal que se denominaba sistema local de transporte mixto rodado peatonal, en el cual se debía potenciar fundamentalmente la vialidad peatonal, y de bicicleta, dejando al tráfico rodado, exclusivamente un papel de servicio. Es decir, el Plan Especial establecía unos criterios generales del diseño y tratamiento que aseguraban el futuro mantenimiento del carácter mixto rodado peatonal, estableciendo las preferencias de un tráfico sobre otro en determinados tramos.

Por otra parte, el Plan Especial establecía unas rasantes del viario mixto rodado peatonal del borde de la Ría en la cota actual hasta los números 4,6 y 8 de la calle Ribera de Zorrotzaurre. A partir de dicho punto, la rasante del viario iba ascendiendo hasta que alcanzaba una cota de 4,10 metros en la prolongación del puente 5, para una correcta adaptación de los nuevos solares fronterizos a las rasantes precisas para situarse en una cota de inundabilidad superior a la cota de la avenida de 500 años.

El eje central longitudinal y el vial del borde de la Ría se completaban con una trama viaria transversal de carácter mixto y peatonal que aseguraba un continuo urbano permeable entre ambos ejes viarios, sin que hubiera ningún tipo de supeditación entre los dos.

En el Distrito San Ignacio la vialidad rodada es la Avenida Zarandoa donde se definía una acera continua de 4,5 metros, en la que espaciadamente se insertaban los elementos de rampas y escaleras precisas para acceder desde la rasante de la Avenida Zarandoa a la cota +4,7 libre de inundabilidad. En dicha cota, que se formaba por la cubierta superior del aparcamiento continuo se constituía una plataforma continua de uso público peatonal que conectaba a través de la formación de un espacio de uso público en superficie, la totalidad de la edificación proyectada en el distrito de San Ignacio.

En el Distrito Deusto Bekoa se abría una nueva calle en el borde de la Margen Derecha del nuevo Canal que conectaba con el Puente Euskalduna, con la variante

baja y la salida del túnel de los accesos a Bilbao desde Enekuri. La vialidad peatonal constituida por la nueva acera de la Avenida Zarandoa se prolongaba desde San Ignacio a Deusto Bekoa a la cota +3,70.

De esta manera se lograba mantener de manera cómoda y racional la comunicación de la trama peatonal entre ambos distritos, San Ignacio y Deusto Bekoa, sin perjuicio de la existencia de la continuidad espacial y peatonal que, en otro nivel, más bajo, y con otras características proporcionaba el gran sistema local de espacios libres que constituía el borde derecho de nuevo Canal de Deusto.

4.-Los sistemas locales dotacionales de equipamientos públicos privados del área de Zorrotzaurre

El Plan General establecía una superficie de equipamientos públicos no inferior al 13,5% de la superficie de la zona mixta de Zorrotzaurre. Los equipamientos se situaban en los bordes y remates finales del Parque Lineal Central de la Margen Izquierda del Canal.

Se completaban las parcelas con alojamientos dotacionales que alcanzaban una superficie de 8.974,17 m². Es decir, el estándar para sus alojamientos dotacionales suponía 1,5 m² de parcela por cada incremento de 100 m² de techo de uso residencial.

La edificabilidad total de vivienda en el área de Zorrotzaurre alcanzaba a 593.818,22 m² y la edificabilidad destinada a vivienda existente en el área alcanzaba a 22.907,96 m², con lo cual el incremento que se producía era de 570.910,26 m². Por ello, la superficie de la parcela dotacional para acoger los alojamientos dotacionales debía ser superior a $(570.910,26 \times 1,5) / 100 = 8.563,65 \text{ m}^2$.¹⁰⁴

Por otro lado, el Plan Especial recogía dos grandes edificios existentes en los antiguos muelles de la Autoridad Portuaria, junto a los puentes número 5 y 6, permitiendo su ampliación y transformación en edificaciones destinadas a albergar dotaciones públicas.

5.-La edificación existente

El criterio inicial fue el de conservar las edificaciones residenciales existentes para evitar el traslado de los vecinos y mantener en los barrios de Ribera de Deusto y Ribera de Zorrotzaurre el ambiente urbano existente. Para ello se mantenía la práctica totalidad de los edificios de uso de vivienda con tres excepciones para las cuales se optó por la calificación de edificios de fuera de ordenación y su derribo.

Por otro lado, y a parte de los edificios de vivienda que se optó por conservar, también se intentó el mantenimiento de edificios industriales *“que por sus valores arquitectónicos y sus características constructivas merece la pena mantener dentro de ordenación para recoger, aunque sea de forma testimonial, el lapsus temporal que ha*

¹⁰⁴ La reserva de suelo prevista al efecto cumplía con lo establecido en el artículo 81 titulado “Estándares y cuantías mínimas de reservas para alojamientos dotacionales” de la Ley 2/2006 de suelo y urbanismo.

supuesto en la historia de Zorrotzaurre su desordenada transformación en un contenedor descontrolado de actividades industriales."¹⁰⁵ Estos edificios se recogían dentro de la ordenación y se calificaban como "contenedores edificados de futuros equipamientos públicos" para su posterior readecuación y rehabilitación.

Pero no todos los edificios a conservar pasaban a formar parte de futuras dotaciones locales de carácter público ya que también se destinaban al aprovechamiento lucrativo privado.

6.-Los edificios de nueva planta

La tipología fijada en el Plan Especial fue la establecida en el Master Plan, es decir, se trataba de una tipología de edificación abierta de bloques lineales estrechos y con forma en H distorsionada. En cuanto a la disposición y orientación de los bloques se podía decir que era muy variada y con una gran diversidad formal ya que cada edificación era diferente y única al variar los ángulos de cada bloque que se adaptaba radialmente al trazado de la Ría. La mayoría de bloques se situaban entre el eje viario y la Ribera de la Ría.

De esta manera se iban creando manzanas residenciales o terciarias delimitadas por los dos ejes viarios longitudinales y los viarios transversales rodados, peatonales y elementos urbanizadores de penetración del sistema local de espacios libres. Las manzanas eran básicamente residenciales pero se completaban junto con manzanas de uso terciario que dinamizaban la actividad económica de la zona, favoreciendo las actividades de investigación y desarrollo. Estos edificios terciarios se situaban básicamente en los Distritos de Zorrotzaurre y Ribera de Deusto, mediante 7 nuevos edificios con alturas entre 15 y 6 plantas en el primer Distrito y 4 grandes edificios en el segundo Distrito.

En el Distrito de Deusto Bekoa se establecía una gran manzana de uso sanitario en Botica Vieja y tres edificios residenciales según lo establecido en el Master Plan. También se ubicaba en este Distrito una parcela dedicada a acoger el uso de alojamientos dotacionales.¹⁰⁶

En el Distrito de San Ignacio, se planteaban edificaciones con forma de H distorsionada, con formas geométricas diversas, tal y como se planteaban en el Master Plan y a 20 metros de la zona de servidumbre del dominio público marítimo portuario del Canal de Deusto. Estas edificaciones se planteaban con soportales para permitir la continuidad del paseo de borde y con los portales en la plataforma de acceso a la cota +4

¹⁰⁵ *Ibidem* (Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre del Plan General de Bilbao. DOCUMENTO INÉDITO)

¹⁰⁶ El cumplimiento de los nuevos requerimientos equipamentales generados por la Ley 2/2006 de suelo y urbanismo para los municipios de más de 20.000 habitantes, consistente en reservar parcelas destinadas a acoger el uso de alojamientos dotacionales, considerándolos como parcelas dotacionales. La parcela destinada a cumplir lo indicado en el artículo 81 de la Ley citada, se localizaba, en el distrito Deusto-Bekoa entre la calle Morgan y el paseo de Ribera de la margen derecha del canal, con una superficie de 8.974,17 metros cuadrados

Régimen de edificación Residencial

El Plan General de Bilbao se modificó para posibilitar la renovación urbana de Zorrotzaurre estableciendo el 25% de VPO, el 25% de viviendas tasadas y el 50% de viviendas en régimen libre. La Ley 2/2006 de Suelo y Urbanismo, establecía la necesidad, en las actuaciones integradas de suelo urbano no consolidado, de una cuantía mínima del 20% del incremento de la edificabilidad residencial sobre rasante destinada a acoger vivienda de protección oficial VPO, otro 20% como mínimo a vivienda de protección oficial de régimen tasado y un 60% como máximo a acoger vivienda de régimen libre. Pero en Zorrotzaurre no se establecía este porcentaje sobre la edificabilidad urbanística sobre rasante sino en referencia a la totalidad de la edificabilidad urbanística de uso de vivienda de la totalidad del ámbito, con lo cual era difícil de cumplir. El Plan Especial elevaba el porcentaje de vivienda de VPO y tasada desde el 20% obligado por la Ley del suelo al 21,31% y al 23,68% respectivamente y el libre quedaba en 55% del total de la superficie. Con ello se cumplía el condicionamiento de establecer la edificabilidad urbanística destinada a viviendas de protección pública en el 45% de la edificabilidad residencial y en el 55% el de las viviendas de régimen libre, considerando el ámbito de la actuación integrada exclusivamente.

La ordenación por usos establecida en el Plan

La ordenación pormenorizada propuesta por el Plan Especial cumplía con la cuantía total de las superficies de las subzonas públicas y de las subzonas privadas y al mismo tiempo cumplía particularmente las cuantías de superficie establecidas para cada una de las dotaciones locales del Plan General. Prueba de ello era el desglose de las superficies de las diversas dotaciones de sistemas locales y de las subzonas privadas¹⁰⁷

CUADRO DE LAS DIVERSAS SUBZONAS DEL AREA DE ZORROTZAURRE				
SUBZONA	SEGÚN PLAN GENERAL		SEGÚN PLAN ESPECIAL	
	m ²	%	m ²	%
Sistema local de espacios libres	> 108.469,34	> 18	129.886,73	21,55
Sistema local de equipamiento	> 81.352,00	> 13,5	84.854,07	14,08
Sistema local trans. viario peatonal	-	-	30.235,29	5,02
Sistema local transporte viario	-	-	112.742,91	18,71
Sistema local transporte viario mixto	-	-	40.050,34	6,65

¹⁰⁷ Cuadro de superficies y tantos por cientos de las diversas subzonas definidas por el Plan Especial y de lo establecido al efecto por el Plan General. *Ibidem* (Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre del Plan General de Bilbao Documento A. Memoria. DOCUMENTO INÉDITO)

Sistema local de instalaciones	-	-	2.126,19	0,35
TOTAL SISTEMAS LOCALES	> 391.694,84	> 65	399.895,54	66,36
Subzona residencial	-	-	158.394,06	26,28
Subzona terciaria	-	-	38.852,31	6,45
Subzona de equipamiento privado	-	-	5.465,54	0,91
TOTAL SUBZONAS PRIVADAS	< 210.912,61	< 35	202.711,91	33,64
TOTAL ZONA MIXTA DE ZORROTZAURRE			602.607,45	100

Edificabilidad urbanística

Para el cálculo de la edificabilidad máxima sobre rasante posible de situar en los terrenos de la zona mixta de Zorrotzaurre debíamos tener en cuenta las siguientes superficies:

Zona Mixta	498.502,99 + 104.104,46 = 602.607,45 m ²
SGP Canal Deusto	188.145,52 m ²
SGP Apertura Canal	29.092,59 m ²
SGCV	1.706,07 m ²
Zona Terciaria de Zorrotzaurre	4.051,47 m ²
Zona Equipamiento Sanitario de Zorrotzaurre	12.178,15 m ²

TOTAL AMBITO DE ZORROTZAURRE.....837.781,25 m²

Para calcular el aprovechamiento urbanístico, según el apartado 9.2.8.3. de las normas urbanísticas del Plan General, teníamos que la superficie total a la cual debíamos aplicar el coeficiente de 1,25 m²/techo era la siguiente: (602.607,45 + 1.706,07 + 29.092,59) m² de suelo = 633.406,11 m² de suelo, cuantía que multiplicada por el coeficiente de 1,25 m² techo por cada m² de suelo, daba un total de 791.757,64 m² de techo sobre rasante. Cuadro de las superficies de techo de cada uno de los usos urbanísticos, según la ordenación del plan especial¹⁰⁸

Viviendas de protección pública .VPO	121697,94	15,371%
Viviendas de protección pública .VPT	135211,05	17,077%
Viviendas Libres	336909,23	42,552%

¹⁰⁸ Cuadro en el que se pueden ver las superficies de techo de cada uno de los usos urbanísticos, según la ordenación del plan especial en su tanteo 17, el último vigente al redactar esta Memoria de la versión V.4 para la aprobación inicial. Ibidem (Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre del Plan General de Bilbao Documento A. Memoria. DOCUMENTO INÉDITO)

Total de Vivienda	593818,22	75,000%
Usos terciarios + servicios urbanos+productivo	135764,77	17,147%
Uso de comercio al por menor - uso 7.2 -	41122,66	5,194%
Uso de equipamiento privado - uso 3 -	21051,99	2,659%
TOTAL	791757,64	100,000%

El Plan General, según su artículo 9.2.8.3. de las Normas Urbanísticas, imponía una edificabilidad urbanística sobre rasante dedicada a vivienda que no debía superar la edificabilidad urbanística de las viviendas libres más la de las viviendas de protección pública, el 75% de la edificabilidad total sobre rasante del área de Zorrotzaurre incluyendo las viviendas existentes. La edificabilidad de vivienda de VPO era el 20,49% y la edificabilidad de las viviendas tasadas era de 22,77%. Todo ello hacía que se cumpliera lo establecido por la Ley 2/2006 de suelo y urbanismo, para el suelo urbano no consolidado y en consecuencia incluido en actuación integrada. La edificabilidad urbanística total destinada a vivienda alcanzaba el 75% de la edificabilidad urbanística total, con lo cual se cumplía la normativa urbanística del Plan General.

Normas urbanísticas

En este apartado cabía una reseña generalizada del Plan Especial que no debíamos dejar de mencionar a pesar de lo evidente que resultaba su mención y que de manera particular se materializaba en el Documento B. Normas Urbanísticas de Desarrollo del Plan General. Nos referimos al rigor urbanístico con que se redactó el Plan Especial en general y sus normas en particular. El estudio de tipologías edificatorias que se reflejaba en su pormenorización era fruto de un conocimiento exhaustivo de la propuesta del Master Plan y un dominio de la geometrización de sus formas complejas para adaptarlo a un verdadero plan urbano ejecutable.

Así pues, el establecimiento de la calificación pormenorizada del suelo con clases de zonas y subzonas, al igual que la diversificación de sus usos, el establecimiento de criterios básicos para la redacción de posteriores Estudios de Detalle, Parcelaciones, Proyectos de Urbanización, nos daba visión generalizada de cómo debía plantearse el Plan Especial y el rumbo urbanístico que debía llevar. Pero sobre todo, el estudio detallado de las normas de edificación donde se particularizaba cada caso, cada bloque edificatorio individualizando criterios y características, nos mostraba el grado de complejidad del Plan y la escala de detalle a la cual se había llegado en el análisis del mismo interviniendo en cada manzana o en cada bloque aislado de manera única.

Ejemplos de gráficos de separaciones entre edificios y entre cuerpos de fábrica de un mismo cuerpo edificado (Art 35, Art 36, Art 37, Art 38)¹⁰⁹

Gráfico 35.1.1

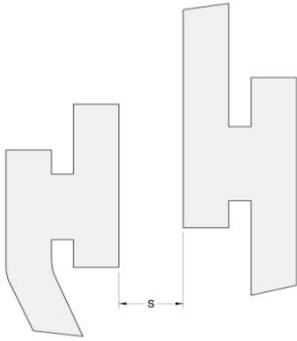


Gráfico 35.2.1

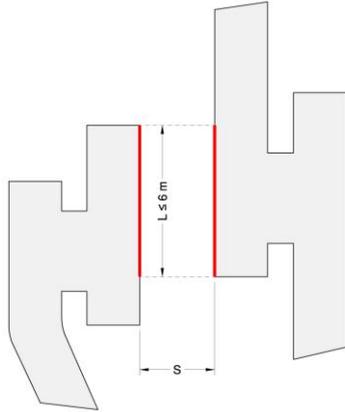


Gráfico 35.5.1

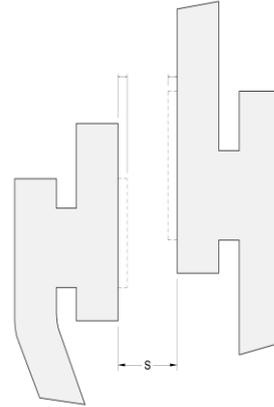


Gráfico 36.1.1

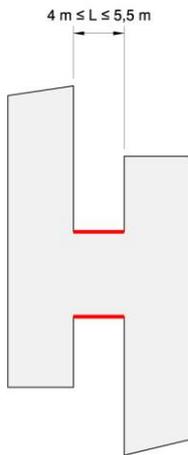


Gráfico 36.2.1

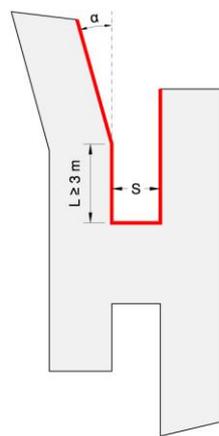


Gráfico 37.1.1

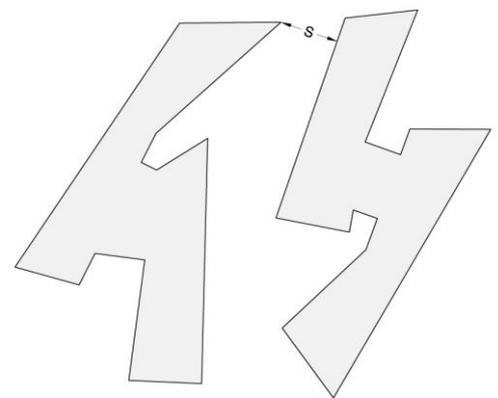


Gráfico 37.2.1

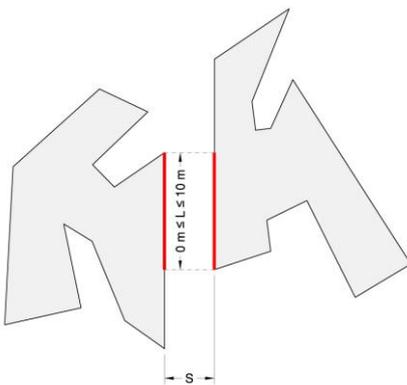


Gráfico 37.4.1

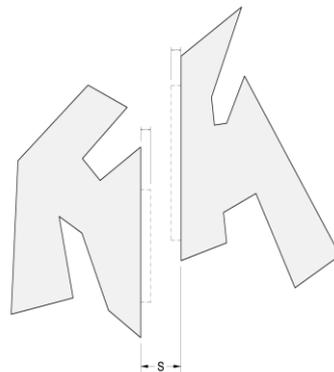
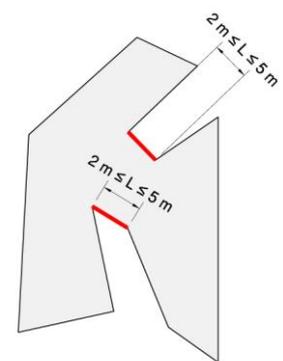


Gráfico 38.1.1



¹⁰⁹ Esquemas gráficos de separación entre edificios y entre partes de ellos. Ibídem (Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre del Plan General de Bilbao Documento B. Normas urbanísticas. Art 35, Art 36, Art 37, Art 38. DOCUMENTO INÉDITO)

Viabilidad económico-financiera

El estudio de viabilidad económica adjunto al Plan Especial no pretendía en ningún caso establecer una concreción de costes de urbanización ni de valor del suelo que podía ser considerado como un precedente con carácter normativo para la elaboración del contenido del futuro o futuros programas de actuación urbanizadora y mucho menos para la valoración del suelo y demás datos económicos que debían ser utilizados en los correspondientes proyectos de reparcelación, sino que pretendía establecer unas cargas urbanizadoras no solamente del coste de las obras de urbanización interna sino también los gastos de gestión, el valor de las indemnizaciones por supresión de bienes y derechos y el coste de las infraestructuras básicas, nuevos puentes, y apertura del Canal.

1.-Cargas de urbanización

-a) El coste de las obras de urbanización para la transformación urbanística de la Isla de Zorrotzaurre había que analizarlo incluyendo un coste suplementario por el hecho de ser isla, es decir, para poder acceder a las conexiones de infraestructura urbana de la ciudad a la isla con la conexión a las redes urbanas de saneamiento, electricidad, abastecimiento de agua, gas y comunicaciones.

Se consideró un coste de ejecución por contrata en junio de 2010, sin incluir honorarios de proyecto y dirección de obra, por cada metro cuadrado de superficie urbanizada con tratamiento duro, de 300 € / m² y de 260€ / m² para la urbanización de las superficies con tratamiento blando.

Teniendo en cuenta las superficies y los costes unitarios por cada metro cuadrado de superficie dura y superficie blanda de urbanización, el coste de ejecución de contrata de las obras de urbanización interna de la actuación integrada de Zorrotzaurre alcanzaba a **90.479.113,57 €**.¹¹⁰

COSTE OBRAS DE URBANIZACION DEL INTERIOR DEL AREA URBANA DE ZORROTZAURRE +CONEXIONES DE REDES URBANAS			
subzonas de superficie dura	metros cuadrados	euros/m2.	coste contrata
SLTVP sistema local de transporte viario peatonal	30.235,29	300,00	9.070.587,00
SLTV sistema local de transporte viario	112.742,91	300,00	33.822.874,17
SLTVPR sistema local transporte viario mixto	40.050,34	300,00	12.015.102,60
total coste ejecución contrata de urbanización dura			54.908.563,77

¹¹⁰ Cuadro de coste obras de urbanización del interior del área urbana de Zorrotzaurre +conexiones de redes urbanas Ibídem (Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre del Plan General de Bilbao Documento C. Estudio económico financiero. DOCUMENTO INÉDITO)

subzonas de superficie blanda	metros 2	euros/m2.	coste contrata
SLEL sistema local de espacios libres	129.886,73	260,00	33.770.549,80
total coste ejec. contrata urbani. blanda			33.770.549,80
conexiones de redes			1.800.000,00
total coste ejec. contrata conexión redes			1.800.000,00
TOTAL COSTE DE EJECUCION DE CONTRATA DE OBRAS URBANIZACION			90.479.113,57

-b) Los costes de obras de infraestructuras básicas y de apertura del Canal de Deusto con la ejecución de los nuevos puentes definidos en el Plan Especial, así como el arreglo de los muelles existentes, fundamentalmente en la ría y el tratamiento de reparación de las riberas se valoraron en partidas alzadas que ascendían a un coste de ejecución por contrata que ascendía a **75.000.000 €**¹¹¹

COSTES INFRAESTRUCTURAS BASICAS Y APERTURA DE CANAL

obra hidráulica apertura de canal de Deusto	Part.alzada	15.000.000,00
nuevos puentes	Part.alzada	52.000.000,00
arreglo de muelles y tratamiento reparación riberas	Part.alzada	8.000.000,00
TOTAL COSTES DE INFRAESTRUCTURAS BASICAS Y APERTURA DE CANAL		75.000.000,00

-c) Los costes por Indemnizaciones por supresión de bienes y derechos afectados y los costes de realojo, suponían un coste medio de traslado de 696,80 €/m² de parcela industrial, lo cual nos daba un montante total de 177.500 m² x 696,80 €/m² = 123.682.000 €, que junto con otras actuaciones de derribo suponían **133.682.000 €**.¹¹²

-d) En cuanto a los costes de redacción, tramitación y asesoramiento de los documentos urbanísticos y de gestión, éstos ascendían a la cantidad de **17.531.246,81 €**, que suponía aproximadamente el 5% del coste de las cargas urbanizadoras.¹¹³

En resumen, el coste total de la transformación urbanística del área de Zorrotzaurre alcanzaba a **316.692.360,38 €**.

¹¹¹ cuadro de coste de infraestructuras básicas y apertura del Canal. Ibídem (Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre del Plan General de Bilbao Documento C. Estudio económico financiero. DOCUMENTO INÉDITO)

¹¹² Cuadro de valor de indemnizaciones por supresión de bienes y derechos - costes de realojos Ibídem (Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre del Plan General de Bilbao Documento C. Estudio económico financiero. DOCUMENTO INÉDITO)

¹¹³ Cuadro de Gastos de gestión. Ibídem (Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre del Plan General de Bilbao Documento C. Estudio económico financiero. DOCUMENTO INÉDITO)

-a) Coste de las obras ordinarias de urbanización en el interior del área de Zorrotzaurre.....	90.479.113,57 €
-b) Costes de obras de infraestructuras básicas y de apertura del canal de Deusto.....	75.000.000 €
-c) Indemnizaciones por supresión de bienes y derecho afectados. Costes de realojo.....	133.682.000 €
-d) Costes de redacción, tramitación y asesoramiento de los documentos urbanísticos y de gestión.....	17.531.246,81 €

2.-Valor del suelo

Con las edificabilidades calculadas se establecían las unidades de aprovechamiento de toda la ordenación. Con el número de unidades de aprovechamiento y el valor de repercusión o residual de una unidad de aprovechamiento del suelo ya urbanizado de la actuación integrada del área de Zorrotzaurre, podíamos conocer el valor total de los terrenos de dicha actuación una vez se había producido la totalidad de la transformación urbanística. Como también era posible obtener las cargas urbanizadoras de la ordenación, solo hacía falta restar ambos valores. Según la legislación urbanística, se establecía que la totalidad de la edificabilidad ponderada, antiguo aprovechamiento urbanístico, situada en un ámbito de gestión, solamente correspondía a los propietarios el 85%, debiendo ceder el 15% restante a la Administración Municipal, libres de cargas de urbanización, por lo tanto, se podía conocer el valor del suelo que correspondía a los propietarios.

Como resumen podemos ver el cuadro siguiente que correspondía al “Valor de repercusión del suelo al finalizar la urbanización de la actuación integrada” donde el valor del metro cuadrado de suelo del área de Zorrotzaurre, antes de sufrir el proceso de transformación previsto en este Plan Especial alcanzaba a 600,38 €.¹¹⁴

VALOR DE REPERCUSIÓN DEL SUELO URBANIZADO. MÉTODO DEL VALOR RESIDUAL ESTÁTICO .

1.Unidades de aprovechamiento UA(s) situadas en la actuación integrada del Área de zorrotzaurre	538351,23
2.Valor en venta del m ² del uso característico.Valor en venta de una UA	3.600,00 €/m2
4.Valor de repercusión o residual de una Unidad de Aprovechamiento del suelo ya urbanizado de la actuación integrada del Área de zorrotzaurre	1.500,00 €
5.Valor de repercusión o residual de la totalidad del suelo ya urbanizado de la actuación integrada del Área de zorrotzaurre	807.526.849,47 €

¹¹⁴ Cuadro de Valor de repercusión del suelo al finalizar la urbanización de la actuación integrada. Ibídem (Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre del Plan General de Bilbao Documento C. Estudio económico financiero. DOCUMENTO INÉDITO)

COSTES DE URBANIZACIÓN

6.Coste de ejecución por contrata de las obras de urbanización internas al área de zorrotzaurre	90.479.113,57 €
7.Coste de las indemnizaciones consideradas como cargas a financiar por los propietarios -coste de realojos-	133.682.000,00 €
8.Gastos de la gestión	17.531.246,81 €
9 Gastos de ejecución de infraestructuras básicas	75.000.000,00 €
9.Totalidad de las cargas de urbanización del Área de zorrotzaurre	316.692.360,38 €

VALOR SUELO NO URBANIZADO EN ESTADO INICIAL . MES 0

10.Superficie de suelo del Área de zorrotzaurre (se excluye el ssgg viario de la variante baja)	615.784,89 m ²
11.Valor de la totalidad de la superficie de suelo no urbanizado en estado inicial. Susceptible de apropiación por particulares. Descontado el 15%	369.705.461,67 €
12.Valor del m ² de suelo no urbanizado en estado inicial.Susceptible de apropiación por particulares. Descontado el 15%	600,38 €
13.Nº de Unidades de Aprovechamiento que corresponden a los propietarios por cada m ² de superficie inicial . Descontado el 15%	0,7431 ua/m ²
14.Coste total de urbanización por cada Unidad de Aprovechamiento adjudicada a los propietarios iniciales descontando el 15%	692,07 €
15.Valor de la Unidad de Aprovechamiento sin urbanizar para compensar excesos y defectos de adjudicación entre privados	719,34 €

Otros valores que se podían deducirse del cálculo eran los costes de las cargas correspondientes a cada metro cuadrado de vivienda que eran de 692,07€. El coste total de la repercusión del valor del suelo urbanizado en estado inicial por cada metro cuadrado de vivienda libre alcanzaba 1.500€.

Dicha cuantía resultaba de considerar un precio de venta de 3.600 € / m², con un beneficio sobre el valor en venta del 15%. La suma de los costes de la promoción inmobiliaria, alcanzaba el 17% de dicho coste, el cual se había establecido en 905 €/m².

Todos estos valores ratificaban la viabilidad económica del Plan Especial y su posible financiación

8.5. Por fin llegó la aprobación del Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre.¹¹⁵



Cuando afirmamos que finalmente llegó el Plan Especial de Zorrotzaurre lo hacemos desde una perspectiva de casi un siglo. Es decir, desde que se comenzó a barruntar posibles ordenaciones de la "isla" hasta que finalmente se llegó a una aprobación final y fehaciente de un verdadero Plan Urbanístico ejecutable, el recorrido había sido extenso y podíamos calificarlo incluso de arduo ya que las diversas necesidades, coyunturas e intereses urbanísticos del área en estudio no hacían más que dilatar un proceso de ordenación urbana que quedaba siempre sin definir y con la espalada de Damocles acechando sobre la posibilidad de realizarse, debido a las diversas complicaciones que se entremezclaban.

Por ello, cuando finalmente se aprobó el Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre, se cerró un capítulo dentro del planeamiento urbanístico de Bilbao que abría, sin lugar a dudas, las puertas a un desarrollo urbano con miras al Siglo XXI.

Comparativa de ambos planes



Master Plan de Zorrotzaurre 2007. Zaha Hadid

¹¹⁵ Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre del Plan General de Bilbao. Estudio Albia S.L.P. - Arquitectura y Urbanismo. Aprobación definitiva noviembre 2012.



Plan Especial de ordenación Urbana de Zorrotzaurre. 2012

Como hemos descrito anteriormente, hemos querido discernir entre los textos del Plan Especial redactados por Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A en junio de 2010 y la Aprobación Definitiva del Plan Especial en noviembre de 2012 presentada por Estudio Albia S.L.P. - Arquitectura y Urbanismo, porque a pesar de la similitud entre ambos, tenemos que destacar el rigor del texto original al trasladar íntegramente la idea de Hadid del Master Plan. Con ello, no queremos decir que el texto aprobado era de menor calidad o que no fue una traducción urbanística del proyecto original de la arquitecta anglo-iraquí, sino que en la redacción del mismo se pudo perder características importantes que enfatizaban el carácter de isla urbana que potencialmente tenía en su origen. La gran similitud de los textos nos obliga a destacar las diferencias entre ambos partiendo del estudio y análisis ya realizado del conocimiento previo del texto original realizado por Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A y que denotaba un rigor de planteamiento original del Plan debido al gran conocimiento del área y sobre todo del proceso de gestación del Master Plan.

Hemos de señalar que el documento de Aprobación Definitiva hacía mención en su memoria afirmando que se había basado en el texto original redactado por Antón Agirregoitia e Iñaki Peña. *"Este documento parte del inicialmente redactado por los arquitectos Antón Aguirregoitia e Iñaki Peña, socios de la empresa Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa SA."*¹¹⁶

Con ello, queremos decir que en ningún caso hubo intrusismo profesional entre ambas firmas de arquitectos sino que parecía evidente que el encargo profesional pasaba por completar un trabajo que aparentemente había quedado inconcluso por razones que no vamos a entrar a valorar y que el hecho de reflejar en la misma memoria los antecedentes del texto origen dejaba patente e inequívocamente aclarado de dónde provenía inicialmente el Plan Especial de Zorrotzaurre.

¹¹⁶ *Ibidem* (Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre del Plan General de Bilbao. Documento A. Memoria informativa y justificativa. Aprobación definitiva noviembre 2012.)

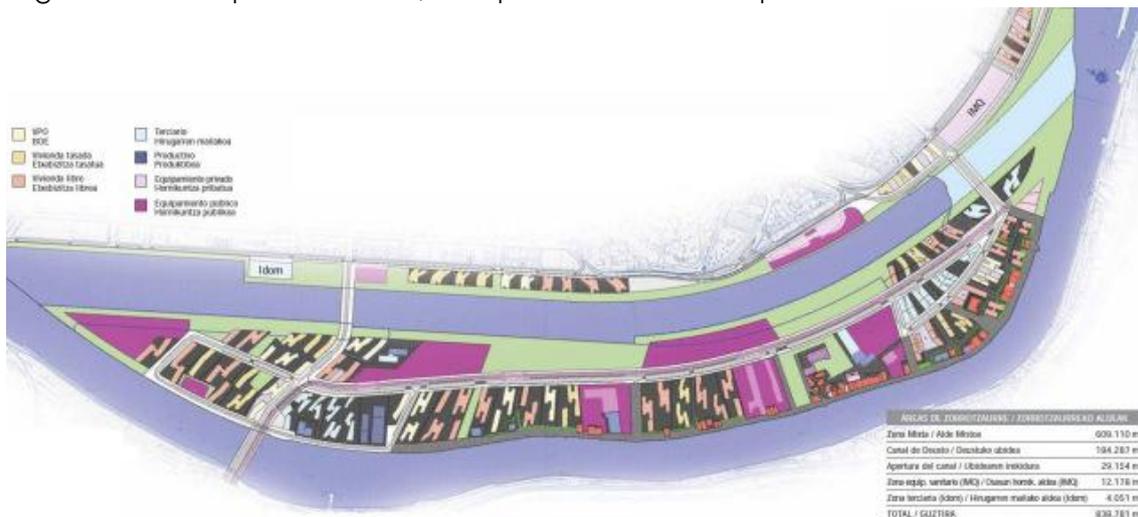


Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre del Plan General de Bilbao. Estudio Albia S.L.P. - Arquitectura y Urbanismo. Aprobación definitiva noviembre 2012.

1.-Modificaciones del Plan respecto al texto original

Las acomodaciones o modificaciones principales del Plan Especial de Zorrotzaurre fueron introducidas debido a la Aprobación Definitiva en marzo de 2011 de la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación urbana de Bilbao. La consecuencia directa y principal de ello fue la supresión de varios de los puentes que enlazaban las orillas del Canal y también la disposición de nuevos espacios libres en la Margen Derecha del mismo.

Como consecuencia de todas las modificaciones realizadas en el Plan Especial y que seguidamente especificaremos, desaparecieron diversas parcelas residenciales.



Usos de parcelas

Dentro de los cambios más relevantes que se plantearon en el texto aprobado eran los siguientes:

- Se eliminaba la infraestructura del District Heating. La parcela pasaba del uso de infraestructura al uso de sistema local de equipamiento público.
- Se mantenía el edificio "Papelera" como equipamiento público. Modificándose la ordenación pormenorizada del Distrito de Ribera de Deusto para calificar el edificio "Papelera" como sistema local de equipamiento público lo que hacía suprimir y modificar diversos edificios de viviendas anteriormente planteados. La edificabilidad asignada al Plan hacía que debiera ajustarse las alturas y las edificabilidades de los edificios creándose dos nuevas parcelas residenciales donde antes existían terrenos calificados como sistema local de equipamiento público.
- Se mantenían los edificios entorno a los jardines de Eugenio Olabarrieta y de las traseras de Ribera de Deusto 43-46.
- Se modificaban las alineaciones, ámbitos de parcelas vinculadas a edificios y demás adaptaciones de edificios existentes para poder adaptar las

edificaciones existentes a la normativa vigente y sobre todo para incorporarlas a la nueva ordenación.

- Se modificaba el uso de varias parcelas (RD-12, RD-13 y RD-14) pasando de uso terciario a equipamiento privado. En la parcela RD-21 se modificaban las alineaciones para ampliar el número de plantas.
- Los espacios públicos se ampliaban en cuanto a su superficie peatonal, generándose un nuevo espacio público entre el edificio de Ribera de Deusto 24 y la Ría.
- Los edificios existentes que seguían desarrollando su actividad hasta que la unidad de ejecución entrara en gestión, se les consideraba “disconformes con el planeamiento”.

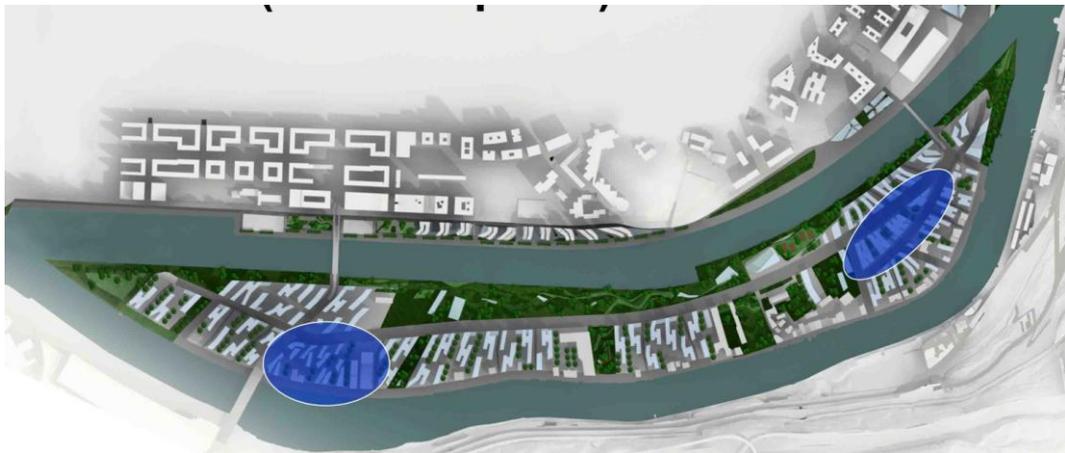


Actividades económicas y creativas

Otro tipo de acomodaciones del Plan Especial al texto original eran de carácter más generalista y tenían relación principalmente con la situación y forma de la edificación y aspectos de estructura urbana y vialidad. Las modificaciones a destacar eran:

- Se modificaba el diseño y tipología de determinados cuerpos edificatorios, fundamentalmente su crujía, para permitir alcanzar ratios razonables de superficie útil frente a la construida.
- Se modificaba el uso establecido como equipamiento público para el edificio “BETA”, situado en la calle Ribera de Zorrotzaurre, Nº 2, pasando al uso terciario privado de oficinas.

- Se creaba una nueva subzona de infraestructuras, junto al futuro puente de conexión con Zorrotza, para emplazar la central de recogida de residuos sólidos urbanos.
- Se creaba una nueva subzona de infraestructuras, junto a la Universidad de Sarriko, para emplazar la central de distrito para generación de agua caliente y fría para el ámbito de Zorrotzaurre.
- Se ampliaba el ancho del sistema local viario del eje central de Zorrotzaurre con un ancho de 32 metros desde el acceso por el puente de Deusto hasta el cruce con los puentes de San Ignacio y de acceso a Zorrotza.
- Se posibilitaba la ubicación provisional de unas instalaciones para mantenimiento del tranvía, en tanto el mismo no tuviera continuidad hacia Zorrotza.



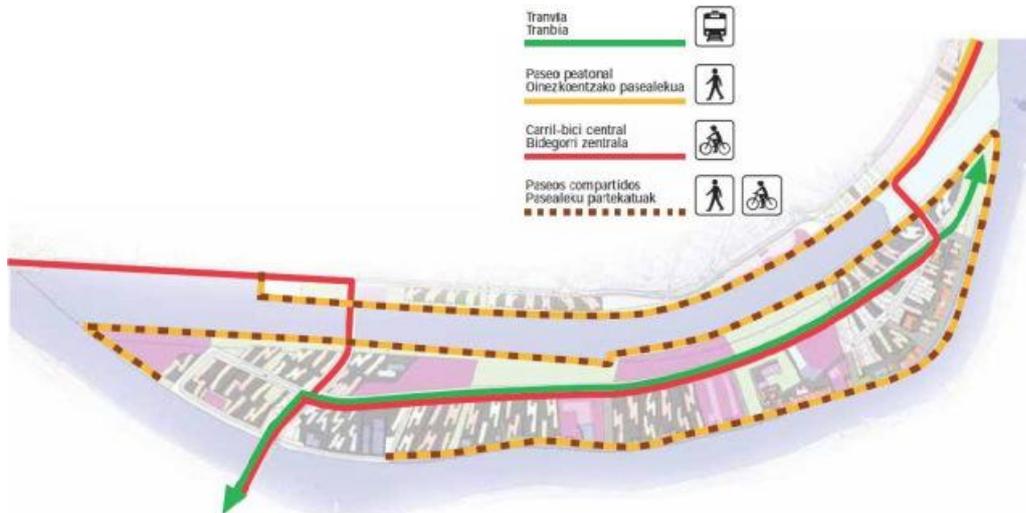
Parque tecnológico con 6000 empleos aproximadamente

2.-Consecuencia de las modificaciones

La consecuencia más directa de todas las modificaciones y adaptaciones del Plan Especial, fue las nuevas conexiones con la futura isla y la desaparición de parcelas residenciales.

-Eliminación de puentes y pasarelas.

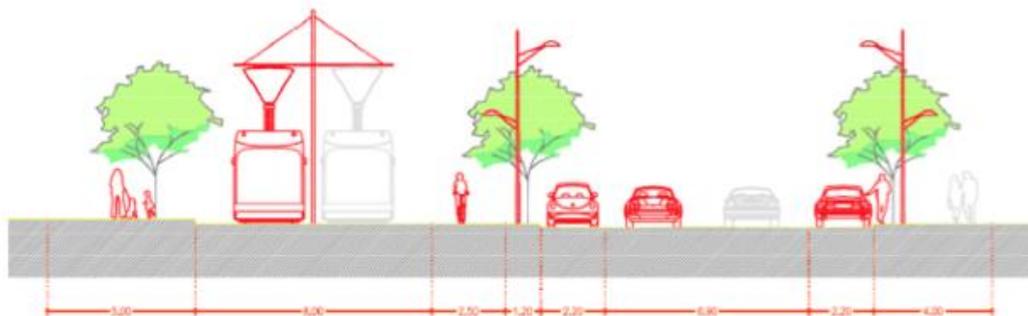
En cuanto a las nuevas conexiones con la Isla, hemos decir que, por un lado, pasaron de ser 7 puentes y pasarelas, en el texto original del Plan Parcial redactado por Antón Agirregoitia e Iñaki Peña, a ser solamente 3 en el Plan Especial Aprobado definitivamente. Es decir, por un lado teníamos los puentes rodados y peatonales de conexión con la Margen Derecha y la Margen Izquierda y que se enumeraban como puentes 3, 5, 6 y 7 en sentido descendente de las aguas para el acceso rodado; el puente 2 para el paso del tranvía junto al de Euskalduna; el puente 4 como la pasarela peatonal y en la conexión con la Margen Izquierda el puente 8 unía la isla con Zorrotza.



Movilidad en Zorrotzaurre

Por otro lado, en el texto del Plan Especial aprobado definitivamente, pasaron a ser solamente 3 puentes de conexión que unían la isla con los barrios vecinos de Deusto, San Ignacio y Zorrotza. Estos tres puentes permitían acoger tanto la vialidad rodada como la peatonal y de bidegorris. Todo ello permitía una conexión de Zorrotzaurre con los barrios colindantes de Deusto y San Ignacio, sin que el Canal de Deusto supusiera una ruptura de la trama urbana.

Sección Transversal del Eje Longitudinal



Eje principal de Zorrotzaurre

Como antecedentes de estudios relacionados con la vialidad de Zorrotzaurre podemos indicar que sucesivamente se iban suprimiendo conexiones rodadas y peatonales de la Isla con ambas orillas en base a estudios de movilidad, de forma que desde la concepción original del Master Plan hasta la Aprobación Definitiva del Plan Especial se habían eliminado al menos 7 puentes de lo originalmente proyectado. Es decir, en el Master Plan de Hadid de 2004 se preveían 10 puentes y pasarelas que acabaron siendo solamente 3 puentes en la aprobación definitiva del Plan Especial de 2012. Los antecedentes de todo ello se relataban de una forma muy descriptiva en el Estudio de Movilidad del anexo del Plan Especial de 2012 ¹¹⁷

¹¹⁷ "En el documento de "Criterios, Objetivos y Soluciones Generales de la Modificación del Plan General en Zorrotzaurre", aprobado por el Pleno municipal por unanimidad el 23-2-06, se definió la eliminación del puente de



Esquema de vialidad

La justificación de dicha supresión venía dada en el Estudio de Movilidad Sostenible de Zorrotzaurre realizado por la empresa Consultora ETT S.A. de agosto de 2011 donde se argumentaba la decisión de la eliminación de las conexiones de la ínsula con el resto de territorio bilbaíno y que en cierta medida dejaba en condiciones inferiores, desde el punto de vista de la comunicación de Zorrotzaurre, a lo inicialmente planteado en el Master Plan de Zaha Hadid. A pesar de ello, la vialidad interna entre la Isla y los barrios colindantes estaba garantizada en base al informe de ETT S.A. que aseguraba lo siguiente:

“Desde el año 2008, en el que se hicieron los últimos análisis cuantitativos de movilidad, el Proyecto Zorrotzaurre ha experimentado algunos cambios en sus planteamientos de usos del suelo y en las infraestructuras. No obstante se considera que estos cambios no modifican substancialmente las conclusiones de los trabajos previos, aunque requerirán, en algunos casos, pequeños ajustes en algunos de sus resultados. En cuanto a los cambios de las infraestructuras viarias posteriores al 2008, se ha eliminado

conexión entre Enekuri y San Mames, conocido como “Puente alto de Olabeaga”. Posteriormente y a petición de los vecinos del barrio de Olabeaga, también se suprimió el puente bajo que estaba planteado en el Master Plan. Ello obligaba a reconsiderar una serie de elementos de la red viaria de Bilbao y afectaba al Plan Territorial Sectorial de Carreteras y al Plan General de Carreteras del País Vasco que incluían entre sus determinaciones una conexión entre Botica Vieja y San Mames, a través de Olabeaga. Para poder justificar la modificación de ambos planes viarios, el Ayuntamiento encargó a la empresa Leber la realización de una simulación de la red viaria sin el citado puente.....El 3-2-10 se firma un acuerdo entre el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes y el Ayuntamiento de Bilbao para viabilizar el plan de Zorrotzaurre. Entre los acuerdos figura la reducción del número de puentes al mínimo necesario para el buen funcionamiento del futuro Zorrotzaurre. De acuerdo con los estudios previos realizados, Zorrotzaurre necesita un mínimo de tres puentes para conectar la futura isla con Deusto, San Ignacio y Zorrotza, respectivamente. Además, harán falta los que requiera el tranvía para su conexión con el Ensanche y con Zorrotza. El acuerdo, por lo tanto, supone la eliminación de dos puentes con San Ignacio y una pasarela peatonal con Sarriko. Uno de los puentes no resultaba necesario para el tráfico rodado, por lo que la modelización realizada por Leber no lo ponía en carga, y el otro era para entrar en la isla, por lo que se puede incorporar al puente que se mantiene, que será de entrada y salida. La funcionalidad de estos cambios en la red vial fue ratificada por un estudio específico encargado a la Consultora ETT S.A. a principios de 2010.” Estudio de Movilidad Sostenible de Zorrotzaurre .Consultora ETT S.A.Agosto de 2011. Documento G. Dentro del Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre del Plan General de Bilbao. Aprobación definitiva noviembre 2012.

uno de los dos puentes unidireccionales que conectaban la punta Norte de Zorrotzaurre con San Ignacio, y se hace bidireccional el otro puente. La supresión del tercer puente de San Ignacio apenas tiene efectos en la red viaria ya que en el modelo de transporte sólo tenía uso peatonal y ciclista. Por lo tanto, estos cambios producirán únicamente un pequeño reajuste local de tráfico en el tramo de la Avenida de Zarandoa comprendido entre los dos puentes y en la intersección del Eje Central de Zorrotzaurre con los puentes hacia San Ignacio y hacia Zorrotza. Otro cambio de infraestructuras, respecto al Plan del año 2007, es la revisión de las pasarelas peatonales que conectan a Zorrotzaurre con ambos márgenes de la Ría."¹¹⁸

Ordenación viaria de la Punta Norte. 2007



Nueva ordenación de la Punta Norte.



- Desaparición de parcelas residenciales

El hecho de que se modificaban parcelas, usos y edificaciones para ajustar la nueva pormenorización del Plan Especial aprobado en 2012 a la nueva realidad urbana que se ajustaba no solamente socialmente a las necesidades del nuevo Bilbao sino también a la coyuntura económica que estaba en recesión, hizo que se adaptaran también edificabilidades aprovechamientos y que en definitiva se ajustara el Plan Especial a un nuevo planteamiento de ciudad para Zorrotzaurre. En este sentido, las modificaciones fueron las siguientes:

La previsión de edificabilidad máxima de 804.213m² del Plan se dividía en 32.989 m² pertenecientes a suelo consolidado, a 771.224 m² de edificabilidad nueva que correspondía a 581.224 m² de uso residencial que se dividía en los siguientes porcentajes:

- Vivienda VPO 123.445 m²..... 21,28%
- Vivienda tasada 137.569 m².....23,72%
- Vivienda libre 318.999 m².....55,00%

La pormenorización en general se mantuvo en comparación con el texto original de 2010 pero se modificaron ciertos parámetros que analizamos a continuación. Los parámetros en cursiva son los modificados en 2012:

¹¹⁸ Ibídem (Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre del Plan General de Bilbao. Documento G.Aprobación definitiva noviembre 2012.)

CUADRO DE LAS DIVERSAS SUBZONAS DEL AREA DE ZORROTZAURRE				
SUBZONA	SEGÚN PLAN GENERAL		SEGÚN PLAN ESPECIAL	
	m ²	%	m ²	%
Sistema local de espacios libres	> 108.469,34	> 18	129.886,73 <i>124.165,18</i>	21,55 <i>20,38</i>
Sistema local de equipamiento	> 81.352,00	> 13,5	84.854,07 <i>89.156,95</i>	14,08 <i>14,64</i>
Sistema local transporte viario peatonal	-	-	30.235,29	5,02
Sistema local transporte viario	-	-	112.742,91 <i>165.384,74</i>	18,71 <i>27,15</i>
Sistema local transporte viario mixto	-	-	40.050,34	6,65
Sistema local de instalaciones	-	-	2.126,19	0,35
TOTAL SISTEMAS LOCALES	> 391.694,84	> 65	399.895,54 <i>412.822,61</i>	66,36 <i>67,77</i>
Subzona residencial	-	-	158.394,06 <i>150.478,32</i>	26,28
Subzona terciaria	-	-	38.852,31 <i>33.539,95</i>	6,45
Subzona de equipamiento privado	-	-	5.465,54 <i>5.980,60</i>	0,91
TOTAL SUBZONAS PRIVADAS	< 210.912,61	< 35	202.711,91 <i>196.287,10</i>	33,64 <i>32,23</i>
TOTAL ZONA MIXTA DE ZORROTZAURRE			602.607,45 <i>609.109,71</i>	100

En cuanto a los valores de las superficies de techo de cada uno de los usos urbanísticos, las modificaciones fueron las siguientes. Los parámetros en cursiva son los modificados en 2012:

Viviendas de protección pública .VPO	121.97,94	15,371%
	<i>123.445</i>	<i>15,35%</i>
Viviendas de protección pública .VPT	135211,05	17,077%
	336909,23	42,552%
Viviendas Libres	<i>341.070</i>	<i>42,41%</i>
	593818,22	75,000%
Total de Vivienda	<i>602.084</i>	<i>74,87%</i>
Usos terciarios + servicios urbanos+productivo	135764,77	17,147%
	<i>135.096</i>	<i>16,80%</i>
Uso de comercio al por menor - uso 7.2 -	41122,66	5,194%
	<i>42.418</i>	<i>5,27%</i>
Uso de equipamiento privado - uso 3 -	21051,99	2,659%
	<i>24.615</i>	<i>3,06%</i>
	791757,64	
TOTAL	<i>804.213</i>	100,000%

También las cargas de urbanización variaron y los nuevos costes en resumen respecto al texto original eran los siguientes. Los parámetros en cursiva son los modificados en 2012:

Cargas de urbanización	Plan Especial 2010	<i>Plan Especial 2012</i>
Coste de las obras ordinarias de urbanización en el interior del área de Zorrotzaurre	90.479.113,57 €	<i>81.142.500 €</i>
Costes de obras de infraestructuras básicas y de apertura del canal de Deusto	75.000.000 €	<i>21.500.000€</i>
Indemnizaciones por supresión de bienes y derecho afectados. Costes de realojo	133.682.000 €	<i>92.312.500€</i>
Costes de redacción, tramitación y asesoramiento de los documentos urbanísticos y de gestión	17.531.246,81 €	<i>15.058.250 €</i>
Total	316.692.360,38 €.	<i>213.013.250 €.</i>

Parecía evidente que los cambios y modificaciones del Plan Especial habían producido un abaratamiento del mismo debido sustancialmente a la reducción de cargas urbanizadoras por la reducción de infraestructuras como los puentes de conexión entre orillas. Pero existían otros parámetros difícilmente reducibles en cuanto a su financiación tales como indemnizaciones o gastos de gestión que sustancialmente eran los mismos en ambas opciones del Plan y que no resultaban fácilmente justificables pero que auguraban una disminución considerable de las cargas urbanizadoras. En cuanto al valor del suelo, los nuevos parámetros y valores que se manejaban en 2012 fueron los siguientes. Los parámetros en cursiva son los modificados en 2012:

VALOR DE REPERCUSIÓN DEL SUELO URBANIZADO. MÉTODO DEL VALOR RESIDUAL ESTÁTICO .		
	Plan Especial 2010	Plan Especial 2012
1.Unidades de aprovechamiento UA(s) situadas en la actuación integrada del Área de zorrotzaurre	538351,23	<i>518.993</i>
2.Valor en venta del m ² del uso característico.Valor en venta de una UA	3.600,00 €/m ²	<i>3.200 €/m²</i>
4.Valor de repercusión o residual de una Unidad de Aprovechamiento del suelo ya urbanizado de la actuación integrada del Área de zorrotzaurre	1.500,00 €	<i>1.119,00 €</i>
5.Valor de repercusión o residual de la totalidad del suelo ya urbanizado de la actuación integrada del Área de zorrotzaurre	807.526.849,47 €	<i>580.753.167 €</i>
COSTES DE URBANIZACIÓN		
6.Coste de ejecución por contrata de las obras de urbanización internas al área de zorrotzaurre	90.479.113,57 €	<i>81.142.500 €</i>
7.Coste de las indemnizaciones consideradas como cargas a financiar por los propietarios -coste de realojos-	133.682.000,00 €	<i>92.312.500 €</i>
8.Gastos de la gestión	17.531.246,81 €	<i>15.058.250 €</i>
9 Gastos de ejecución de infraestructuras básicas	75.000.000,00 €	<i>24.500.000 €</i>
9.Totalidad de las cargas de urbanización del Área de zorrotzaurre	316.692.360,38 €	<i>213.013.250 €</i>

VALOR SUELO NO URBANIZADO EN ESTADO INICIAL . MES 0

10.Superficie de suelo del Área de zorrotzaurre (se excluye el ssgg viario de la variante baja)	615.784,89 m2	622.906,17 m2
11.Valor de la totalidad de la superficie de suelo no urbanizado en estado inicial. Susceptible de apropiación por particulares. Descontado el 15%	369.705.461,67 €	280.626.942 €
12.Valor del m ² de suelo no urbanizado en estado inicial.Susceptible de apropiación por particulares. Descontado 15%	600,38 €	450,51 €

En consecuencia, las nuevas adecuaciones aportaban un nuevo valor del metro cuadrado de suelo del área de Zorrotzaurre, considerándolo en el estado actual, antes de sufrir el proceso de transformación previsto en este plan especial que alcanzaba la cifra de 450,51 €, que resultaba considerablemente inferior a la considerada en el Plan Especial original de 2010 que ascendía a 600,38€

Consideraciones finales al Plan Especial de Ordenación Urbana del área Mixta de Zorrotzaurre

Desde el inicio del estudio del área de Zorrotzaurre por medio del Master Plan de Zaha Hadid, el área a moldear urbanísticamente de Zorrotzaurre había sufrido varias modificaciones hasta llegar a adaptarse no solamente a un encaje loable desde un punto de vista físico al enclave geográfico, morfológico y territorial de Zorrotzaurre sino también a una idiosincrasia concreta de Bilbao y su Área Metropolitana que se concretaba en un desarrollo acelerado a lo largo de su Comarca y una expansión internacional junto con la coyuntura socioeconómica que frenaba dicho crecimiento y desarrollo.

No podíamos obviar la década que había transcurrido desde la iniciativa de querer impulsar el desarrollo urbanístico de Zorrotzaurre, gracias a la implicación de propietarios públicos y privados, allá por el año 2001 gracias a la creación de la Comisión Gestora de Zorrotzaurre y que finalmente acabó gestando un documento urbanístico como el Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre digno de ser traducido en una continuidad de la ciudad construida de Bilbao y su Área Metropolitana.

A lo largo de 11 años, no solamente se había completado un proyecto digno de una gran ciudad sino que también se había tomado un rumbo en consecuencia con las tendencias internacionales de la economía y el desarrollo. Todo ello, nos llevaba a

comprender e incluso interpretar positivamente el mensaje de readaptación a los nuevos tiempo sufrido por el Plan Especial desde su concepción.



Zorrotzaurre desde Abandoibarra

Para finalizar, teníamos que mencionar que la compleja adaptación del Master Plan a un realidad no exenta de dificultades normativas, legislativas y económicas, nos hacía pensar el verdadero trabajo de adaptación del Plan Director de Zaha Hadid al nuevo Bilbao del Siglo XXI por parte del equipo de Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A, fundamentalmente y del Estudio Albia S.L.P. - Arquitectura y Urbanismo. El trabajo de ambos equipos elaboró finalmente un proyecto "redondo" que podía ser llevado a la realidad a pesar de las mutilaciones de equipamientos, accesos y demás urbanizaciones que completaban inicialmente el trabajo compositivo de Zaha Hadid Architects.

8.6. Otras actuaciones paralelas al Plan

Mientras se redactaba el Plan Especial y mientras se finalizaba con el proceso administrativo para su aprobación final, se estaban dando una serie de acciones paralelas que facilitaban su gestión, su desarrollo y en definitiva su ejecución. Entre ellas podemos enumerar las siguientes:

1.-Compra de suelos¹¹⁹

El 3 de enero del 2007, la Autoridad Portuaria anunciaba la venta de sus terrenos en Zorrotzaurre al Gobierno vasco. Visesa, empresa pública para la vivienda protegida en Euskadi, y el Departamento de Vivienda y Asuntos Sociales del Gobierno Vasco, firmó el contrato para la adquisición de 242.900 m² en el barrio bilbaíno de Zorrotzaurre.

Esta superficie, comprada a la Autoridad Portuaria, suponía el 40% del suelo del ámbito de transformación urbana de Zorrotzaurre (60 hectáreas).

La inversión conjunta del Departamento de Vivienda y Visesa en esta operación era de 110 millones de euros, que abonarían a la Autoridad Portuaria en tres fases: la primera a principios de 2007, de un tercio del precio, (37 millones de euros); la segunda, antes del 31 de marzo de 2007, de otro tercio del total, y el resto antes del 31 de marzo de 2008. La formalización del contrato de compra se derivaba de la firma previa, en julio de 2006, de un convenio interinstitucional en el que el Departamento de Vivienda del Gobierno Vasco, el Ayuntamiento de Bilbao, el Ministerio de Fomento y la Autoridad Portuaria de Bilbao acordaban la desafectación del uso portuario de estos terrenos, su venta al Gobierno Vasco y la modificación del planeamiento que permitía un alto contenido de vivienda protegida

2.-La rehabilitación de Surbisa¹²⁰

La gestión urbanística prevista para la Península de Ribera de Deusto y Zorrotzaurre, dado el reconocimiento de la identidad propia del barrio de Zorrotzaurre, se planteaba de forma y manera que permitía conservar al máximo posible las edificaciones residenciales existentes y para ello se autorizaba toda clase de intervenciones constructivas que propiciaban su conservación y rehabilitación, sin perjuicio de algunas intervenciones de reajuste para mejora de la accesibilidad, de la sostenibilidad y condiciones estéticas.



Paseos con viviendas rehabilitadas

¹¹⁹ http://www.visesa.com/noticias_det.asp?idioma=1&id_contenido=7448&id_Tema=&paginaActual=4&fecha_inicio=&fecha_fin=&id_subtipocont=1 Visesa y el Departamento de Vivienda y Asuntos Sociales adquieren 24 hectáreas de suelo en Zorrotzaurre (Bilbao) para vivienda protegida

¹²⁰ <http://www.bilbaointernational.com/surbisa-tutela-la-rehabilitacion-de-una-treintena-de-edificios-residenciales-en-zorrotzaurre/> Surbisa tutela la rehabilitación de una treintena de edificios residenciales en Zorrotzaurre

A la vista de dicha previsión urbanística y del objeto social de Surbisa¹²¹ que consistía en la rehabilitación de todo el ámbito del municipio de Bilbao, acordó proponer al Pleno Municipal que Surbisa gestionara la rehabilitación urbanística de los edificios residenciales existentes de la zona de Zorrotzaurre y que hacían un total de 47 edificios. Dicho acuerdo del Consejo fue aprobado por el Pleno Municipal en su sesión de fecha 28 de noviembre de 2007. Mediante Decreto de Alcaldía de fecha 14 de diciembre de 2007 se delegó en Surbisa la tramitación de todas las solicitudes de licencia de obras y expedientes relativos a órdenes de ejecución y procedimiento de ruina, así como elementos auxiliares de obra, con vigencia indefinida a partir del día 24 de diciembre de 2007.

Ante el nuevo encargo de rehabilitación urbanística de los edificios residenciales de Zorrotzaurre, Surbisa inició el proceso para que el Gobierno Vasco declarara esta zona de actuación como Área de Rehabilitación Integrada, que declaró mediante Orden de 24 septiembre 2008 el área de esos 47 edificios como rehabilitación integrada. Asimismo, con el fin de conocer con exactitud el estado edificatorio de los edificios a rehabilitar y así poder elaborar las correspondientes propuestas de rehabilitación de la zona y de cada edificio, se realizó un estudio pormenorizado del estado de cada uno de los 47 edificios residenciales cuya gestión urbanística se encomendó a Surbisa.

Por último, el Consejo de Administración, en su sesión de fecha 1 de enero de 2008, aprobó la norma especial de ayudas a la rehabilitación de Zorrotzaurre, en la que se garantizaba una ayuda mínima del 50% del presupuesto, y un mínimo del 70% en el supuesto de acometer la ejecución de todas las obras básicas pendientes en cada edificio.

La mayoría de las labores de reforma que se estaban acometiendo en los edificios residenciales de la península tenían relación, principalmente, con la consolidación estructural de los inmuebles y también afectaban a fachadas, cubiertas, medianeras y miradores. Junto a la ejecución de estas obras básicas, Surbisa quería introducir las máximas medidas de accesibilidad y de eficiencia energética posibles en las rehabilitaciones de los edificios residenciales en Zorrotzaurre.

Las obras suponían un coste medio de 49.000 euros por propietario que se habían visto beneficiados con una subvención media del 52%. La inversión total en rehabilitación alcanzaba los 5,5 millones de euros, cifra a la que había que añadir la de las ayudas oficiales, que sumaban 2,9 millones de euros.

3.-Indemnizaciones¹²²

La Comisión Gestora de Zorrotzaurre homologó a LKS Tasaciones (Empresa de consultoría e ingeniería perteneciente al Grupo Mondragón Coop.) y Avalora para el

¹²¹ SURBISA es la empresa pública constituida por el Ayuntamiento de Bilbao para incentivar la rehabilitación urbanística de los edificios residenciales del municipio y la sociedad urbanística de rehabilitación de Bilbao a los efectos de la normativa autonómica vasca.

¹²²<http://www.elcorreo.com/vizcaya/20140221/local/zorrotzaurre-indemnizaciones-201402211648.html> El Correo. 21-2-2014.Las primeras indemnizaciones en Zorrozaurre ascienden a 53 millones

cálculo de las indemnizaciones de la transformación urbanística. De esta forma, se realizaron las valoraciones expropiatorias de bienes y derechos de todos los inmuebles situados en la Península de Zorrotzaurre, al objeto de determinar las indemnizaciones a percibir por la actuación urbanística prevista en dicha área: Valoración de más de 300 fincas incluyendo 200 actividades económicas, el cálculo del coste de reposición neto de los inmuebles, el cálculo de los costes por traslado de actividad, estimación del valor del mercado de los inmuebles.¹²³

Así se establecían los siguientes tipos de indemnizaciones:

- Coste de indemnización por derribo de las construcciones.
- Coste de indemnización por traslado de actividad, teniendo en cuenta:
 - Traslado de instalaciones, maquinaria y mobiliario
 - Pérdida de elementos productivos no trasladables.
 - Gastos de sustitución o acondicionamiento de la nueva instalación
 - Deterioro o pérdida por transporte.
 - Gastos de primer establecimiento
 - Gastos de comunicación.
 - Lucro cesante temporal.
 - Indemnizaciones laborales
 - Pérdida por mayores gastos de carga y transporte de mercancías
 - Pérdida de clientela
- Coste de indemnización por derechos arrendaticios. Mediante el método de capitalización de diferencia de rentas
- Otros supuestos de valoración: Cimentaciones especiales, adaptación de instalaciones a la legislación vigente, póliza de seguro de montaje, coste de dirección y coordinación, traslado más lucro cesante mayor o igual nuevas instalaciones.

Todo ello comenzó a materializarse en la primera fase de ejecución de la futura Isla, en la Unidad de Ejecución 1 de Zorrotzaurre aprobada a principios del 2014. La Unidad de Ejecución 1 fue dividida en 208 parcelas que pertenecían a 59 propietarios, de los que 7 desarrollaban una actividad económica, existiendo 25 empresas, no propietarias, con actividad, con lo que para el desarrollo de esta área era necesario indemnizar 32 actividades.

De acuerdo con la reparcelación acordada, las cargas totales de urbanización previstas ascendían a 139 millones de euros, de los que 53 millones eran en indemnizaciones a los propietarios y ocupantes por sus edificios y/o el traslado de su actividad. La Junta de Concertación de la Unidad de Ejecución 1 de la Actuación Integrada 1 de Zorrotzaurre se constituyó el 15 de octubre de 2013, promovida por los cinco propietarios principales de Zorrotzaurre: Visesa, Gobierno Vasco, Ayuntamiento de Bilbao, Sociedad promotora Margen Derecha y Vicinay Cadenas. Posteriormente,

¹²³<http://www.lks.es/C/RE/consultoriainmobiliaria/tabid/148/articleType/ArticleView/articleId/520/language/es-ES/Valoracion-expropiatoria-y-calculo-de-indemnizaciones-de-los-inmuebles-situados-en-la-peninsula-de-Zorrotzaurre.aspx>

se adhirió a la Junta cuatro propietarios más: la Administración General del Estado, FCC y otros dos propietarios privados. Estos nueve propietarios públicos y privados sumaban, en conjunto, el 78,60% del terreno que abarcaba la primera unidad de ejecución de Zorrotzaurre.

4.-Conservación del patrimonio industrial en Zorrotzaurre

En el ámbito del Plan Especial de Zorrotzaurre, inicialmente, no existía ningún Bien Cultural de carácter arquitectónico calificado o inventariado, según la respuesta remitida por el Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Bizkaia durante las consultas previas para el Plan Especial: *“la intervención propuesta no afecta a patrimonio arqueológico conocido.....en el ámbito del Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre, no se ubica ningún Bien Cultural de carácter arquitectónico Calificado o Inventariado ni que haya sido incoado para calificar o inventariar en los términos establecidos en la Ley 7/1990 de Patrimonio Cultural Vasco”*¹²⁴

Por otra parte, el Departamento de Cultura del Gobierno Vasco informó de la existencia de una serie de elementos histórico-arquitectónicos que los dividía en dos grupos:

- 5 Bienes inmuebles propuestos como monumentos o conjuntos monumentales de la CAPV
- 7 Bienes inmuebles propuestos para ser custodiados a nivel municipal por la CAPV.

Posteriormente, el Departamento de Cultura amplió dicha lista con carácter provisional, aproximadamente, a 40 elementos considerados como Bienes Inmuebles de Interés Cultural.

Tenemos que señalar que el criterio del Plan Especial ante el Patrimonio Cultural fue siempre el de mantener la memoria histórica de Zorrotzaurre, tanto residencial como industrial, por ello se actuó desde un principio en dos sentidos:

- Se debía mantener todas las viviendas existentes y rehabilitándolas mediante subvenciones a fondo perdido para su mejora.
- Inicialmente, se mantenían 14 edificios industriales que se iban a rehabilitar para adaptarlos a distintos usos.

Por otro lado, el Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao en el Régimen de Protección de la Edificación y en Régimen de Conservación Básica, definía y clasificaba los diferentes edificios, conjuntos, elementos y zonas de protección arqueológica que por su interés cultural y social quedaban sujetos a normativas de protección con indicación de la categoría y nivel que a cada uno le correspondía.¹²⁵

¹²⁴ Estudio de Evaluación Conjunta de impacto ambiental del Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre. Kimar Consultores Ambientales S.L. Junio 2009

¹²⁵ En el Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao, en su Título undécimo, Régimen de Protección de la Edificación, determina cuales son las condiciones de intervención, usos permitidos. En su Capítulo Primero, Artículo

En este sentido, El Plan Especial señalaba que los edificios situados en Zorrotzaurre, según el Régimen de Conservación Básica del Plan General de Bilbao, se consideraban de Conservación Básica del Nivel C y D.¹²⁶

En 2008 dos historiadoras del arte¹²⁷ que pertenecían a AVPIOP (La Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública) realizaron por encargo de la Comisión Gestora un inventario de los edificios industriales que merecía la pena conservar.

De los 14 edificios industriales que inicialmente se había decidido mantener, la lista se amplió paulatinamente ya que la Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública (AVPIOP) pidió a la Comisión Gestora de Zorrotzaurre mediante las alegaciones al Plan Especial que se ampliara el catálogo de edificios para salvar del derribo algunos de ellos por su capacidad para evocar la memoria de la ciudad y adaptarse a nuevos usos.

Primeramente, se decidió mantener 16 edificios industriales que además de preservar la memoria histórica de la zona aprovechaban el potencial que estas construcciones tenían para albergar los nuevos usos culturales y creativos.

Los edificios Lancor y Consonni se destinaban, tras su rehabilitación, a realojar las actuales empresas y en los edificios Papelera, Artiach y Beta se habilitaban como equipamiento público.¹²⁸

Las alegaciones de la AVPIOP al Plan Especial se referían al mantenimiento de los siguientes edificios:¹²⁹

-La Torre de procesamiento químico de Mefesa. Se trataba del único edificio-artefacto representativo de la industria existente en Zorrotzaurre, conjunto de arquitectura e instalación mecánica, por lo que su eliminación y derribo suponía una pérdida patrimonial irreparable.

La torre de procesamiento químico de Mefesa, con su conjunto interior de cubas y montacargas para tratar los metales, la catalogaban desde la AVPIOP como del

11.1.1. define y concreta que el patrimonio objeto del régimen de protección se clasifica en las siguientes categorías: Edificios de Protección Especial, edificios de Conservación Básica, conjuntos de Interés Arquitectónico y Ambiental, elementos de Protección.

¹²⁶ "Zorrotzaurre: Patrimonio e identidad frente a la Ría". Ponencia de Iñaki Uriarte, Arquitecto. Asociación de Vecinos (Euskaldunako Zubia). *Foro para un Zorrozaurre sostenible*. Edit. Almudena Garrido y Robert Alcock Bilbao s/f . Bilbao 2004. Los edificios y elementos de interés cultural de Zorrotzaurre que tenían un grado de Conservación Básica según el Plan General de Bilbao

¹²⁷ Ainara Martínez Matía (Bilbao, 1977) y Amaia Apraiz (Bilbao, 1975), doctoras en Historia del Arte y especializadas en patrimonio industrial, se sumergieron durante tres meses en la historia de Zorrotzaurre y en su paisaje para hacer el informe que se tomó como referencia para la conservación de 19 edificios.

<http://www.elcorreo.com/vizcaya/20080810/vizcaya/buena-oportunidad-para-repetir-20080810.html>

Es una buena oportunidad para no repetir errores. El correo. 10-08-2008

¹²⁸ <http://avpiop.com/blog/wp-content/uploads/2012/01/avpiop4.jpg>. *La AVPIOP-IOHLEE pide que Zorrozaurre salve más piezas de su patrimonio industrial*. El Correo. 28 enero de 2012.

¹²⁹ La AVPIOP-IOHLEE presenta alegaciones al Plan Especial de Ordenación Urbana del área de Zorrotzaurre .Bilbao, 26 de enero de 2012.

máximo interés. Construida en 1960, era el único edificio máquina representativo de la industria existente en la zona. Estaba llamado a convertirse en un hito, pero quedaba fuera de ordenación porque se interponía en el camino del eje viario de la futura isla.

-La Papelería Nervión, Industrias Taibo. Dadas las características formales de sus naves y la peculiar cubierta abovedada atirantada que poseía y que creaba un espacio único sin soportes que singularizaba al inmueble otorgándole un fuerte carácter posibilitando el acoger multiplicidad de nuevos usos.

Finalmente, se conservaron 19 antiguos edificios industriales, repartidos por todo el ámbito, para darles nuevos usos, tras su rehabilitación. Los edificios conservados eran los siguientes:¹³⁰

- Edificio 1: DEPÓSITO FRANCO - 1973; Juan A. Escobar y M.A. Marín, ingenieros - Destino: IDOM. Ya ocupado
- Edificio 2: Nave AGEMASA - 1972 - Destino: Equipamiento público
- Edificio 3: Caserío de MATRICERÍA NERVIÓN - 1943 - Destino: Equipamiento público
- Edificio 4: Oficinas de MEFESA - 1962; Luis M^º de Gana y Hoyos, arquitecto - Destino: Uso terciario
- Edificio 5: Oficinas y laboratorio de MEFESA - 1952; Ricardo Ortiz de Artiñano - Destino: Uso terciario
- Edificio 6: Oficinas de ELORRIAGA INDUSTRIAL - LANCOR - 1958; Otto Vargas Gold - Destino: SPRILUR
- Edificio 7: Edificio TERMOELECTRICIDAD CONSONNI - 1957 - Destino: SPRILUR
- Edificio 8: Edificio TARABUSI - 1964; Santos Olaizola - Destino: Fundación Metrópoli
- Edificio 9: Oficinas de CROMODURO - 1969; Juan de Madariaga, arquitecto - Destino: Uso terciario
- Edificio 10: Casa del guarda de CROMODURO - Circa 1900 - Destino: Uso terciario
- Edificio 11: Edificio BETA 1 - 1951; J. J. Abrisqueta - Destino: Centro Vasco Matemáticas Aplicadas
- Edificio 12: Edificio BETA 2 - 1951; Juan José Abrisqueta - Destino: Equipamiento público
- Edificio 13: Pabellón "Duquesa María" de ARTIACH - 1926 - Destino: Equipamiento público
- Edificio 14: Edificio TALLERES MOL - Destino: ZAWP. Ya ocupado
- Edificio 15: Edificio HERREROS - Destino: Equipamiento público
- Edificio 16: Edificio OFIPRIX - Destino: Teatro Pabellón 6. Ya ocupado
- Edificio 17: Archivo de VICINAY CADENAS - 1958; Ricardo Bastida - Destino: Equipamiento público
- EDIFICIO 18: Edificio LA COROMINA INDUSTRIAL - 1923; Manuel M^º de Smith - Destino: Uso terciario
- Edificio 19: Edificio PAPELERA - 1958; Manuel Aldonza, ing. industrial Destino: Centro cultural. Ya ocupado.

¹³⁰ <http://www.zorrotzaurre.com/Modulos/Albumes/AlbumFotos.aspx?CodAlbum=24>



Los 19 edificios industriales de Zorrotzaurre que se conservan¹³¹



Edificio 1

DEPÓSITO FRANCO-1973; Juan A. Escobar y Marín, ingenieros, Destino: IDOM

¹³¹ <http://www.zorrotzaurre.com/Modulos/Albumes/AlbumFotos.aspx?CodAlbum=24>



Edificio 2

Nave AGEMASA - 1972 - Destino: Equipamiento público



Edificio 3

Caserío de MATRICERÍA NERVIÓN - 1943 - Destino: Equipamiento público



Edificio 4

Oficinas de MEFESA-1962; Luis M^o de Gana y Hoyos, arquitecto - Destino: Uso terciario



Edificio 5

Oficinas y laboratorio de MEFESA-1952; Ricardo Ortiz de Artiñano - Destino: Uso terciario



Edificio 6

Oficinas de ELORRIAGA INDUSTRIAL-LANCOR-1958; Otto Vargas Gold - Destino: SPRILUR



Edificio 7

Edificio TERMOELECTRICIDAD CONSONNI - 1957 - Destino: SPRILUR



Edificio 8

Edificio TARABUSI - 1964; Santos Olaizola - Destino: Fundación Metr poli



Edificio 9

Oficinas de CROMODURO 1969; Juan de Madariaga, arquitecto - Destino: Uso terciario



Edificio 10

Casa del guarda de CROMODURO - Circa 1900 - Destino: Uso terciario



Edificio 11

Edificio BETA 1 - 1951; J. J. Abrisqueta - Destino: Centro Vasco Matemáticas Aplicadas



Edificio 12

Edificio BETA 2 - 1951; Juan José Abrisqueta - Destino: Equipamiento público



Edificio 13

Pabellón "Duquesa María" de ARTIACH - 1926 - Destino: Equipamiento público



Edificio 14

Edificio TALLERES MOL - Destino: ZAWP



Edificio 15

Edificio HERREROS - Destino: Equipamiento público



Edificio 16

Edificio OFIPRIX - Destino: Teatro Pabellón 6



Edificio 17

Archivo de VICINAY CADENAS - 1958; Ricardo Bastida - Destino: Equipamiento público



EDIFICIO 18

Edificio LA COROMINA INDUSTRIAL - 1923; Manuel M^a de Smith - Destino: Uso terciario



Edificio 19

Edificio PAPELERA - 1958; Manuel Aldonza, ing. industrial - Destino: Centro cultura

8.7. Ocupación de Zorrotzaurre mediante una estrategia de “ciudad creativa”

La regeneración de la Isla era un desafío importante para todos los agentes implicados en su ejecución, pero sobre todo para los actores que ocupaban el territorio. El éxito de tal regeneración urbana dependía de todos ellos y de la integración que podía hacerse del nuevo modelo urbano en la trama heredada y que establecía las auténticas raíces de lugar del territorio y dependía de la unión armoniosa entre lo existente y lo proyectado.



Actividades creativas

En ese sentido, había que tomar, inequívocamente, en cuenta la comunidad de 500 vecinos que la península albergaba originalmente con un importante patrimonio arquitectónico y una gran riqueza de flora y fauna. Tanto es así que el Foro para un Zorrotzaurre Sostenible, como iniciativa ciudadana organizada por Asociación de Vecinos "Euskaldunako Zubia", pretendió inicialmente crear un espacio de debate en torno a un territorio común y cuyos objetivos eran el promover la participación ciudadana y un dialogo abierto y fluido entre las Administraciones Públicas, las empresas, los vecinos, y expertos, sobre el futuro de la Península de Zorrotzaurre. Su objetivo era definir principios y propuestas pragmáticas para el diseño de un Zorrotzaurre sostenible.¹³²

Gracias a la participación ciudadana unida al área de Zorrotzaurre, se crearon, desde su germen, varias acciones con el fin de dinamizar el proactivismo y potenciar la agitación intelectual: Congresos, Talleres, Charlas. Se trataba de un colectivo muy activo con una fuerte identidad de barrio y con un gran respeto al medio ambiente.

¹³² www.zorrotzaurre.org

La necesidad de una perfecta integración con una realidad próxima hacía al ciudadano readaptarse y gestionar una nueva actitud urbana en relación con el nuevo barrio a definir.

Una vez superada esta primera fase participativa, donde se estaba moldeando las necesidades de todos los actores que participaban en Zorrotzaurre, solamente había que crear estrategias urbanas que permitieran humanizar el Plan Especial de Zorrotzaurre, donde nuevas habilitaciones de usos en edificios degradados o de nuevos usos propuestos en edificaciones existentes, permitieran crear sinergias e interconectar necesidades reales con propuestas teóricas. Es decir, se trataba de ocupar lo existente mediante nuevos usos culturales que pudieran crear ciudad en esta nueva área de Bilbao.

Aprovechando los pabellones industriales, hoy en desuso, se podía desarrollar diversas iniciativas culturales, impulsadas por jóvenes emprendedores y creativos que hacían de Zorrotzaurre una interesantísima experiencia de laboratorio creativo: artistas, creadores y agitadores culturales que se iban instalando en la zona a la vez que recuperaban talleres y pabellones industriales en desuso, utilizando de soporte efímero la decadente urbanización existente como material de experimentación de murales y grafitis. El proceso de regeneración de Zorrotzaurre mostraba un modelo de revitalización de la península con la creación de una “nueva ciudad del conocimiento” “Isla del saber y la creatividad”, un espacio innovador como motor del desarrollo de una nueva economía creativa.



133

Posible gentrificación del barrio

¹³³.<http://www.proyectosbilbao.com/galerias/zorrotzaurre01/pages/07.htm> “La casa de Magdaleno” Bernardo Corral

Pero también había que asumir que el nuevo Zorrotzaurre tenía ganadores y perdedores. Entre estos últimos, estaba claro que los vecinos del barrio iban a ser los más perjudicados y no solamente porque apenas se les había tenido en cuenta en la gestación y desarrollo de los planes urbanísticos de su barrio sino porque con la llegada de nuevos vecinos o mejor dicho, con la llegada de esta nueva economía creativa innovadora y del conocimiento, se iba a producir un fenómeno de gentrificación del barrio donde podían quedar excluidos del mismo por la falta de mecanismos de integración.

Es decir, la clave del éxito de la regeneración urbana de Zorrotzaurre pasaba por la perfecta integración de la trama social económica y urbanística existente a la nueva ordenación proyectada.

Atendiendo a la emergente realidad cultural surgida en Zorrotzaurre, el Gobierno Vasco se planteó impulsar en la zona el surgimiento de Fábricas de Creación que atraían a jóvenes creadores donde confluían simbióticamente intereses de revitalización y de experimentación cultural. Para lo cual la iniciativa ZAWP abrió las puertas a una revitalización de "lo existente" desde todos los ámbitos de la estructura urbana para la perfecta adaptación de la herencia pasada al futuro de Zorrotzaurre.

De esta forma, Zorrotzaurre se convertía en un distrito cultural avalado por la trayectoria de una década de creatividad al servicio de un barrio en pleno crecimiento, ebullición y apoyado por las Instituciones Públicas. Actualmente se localiza en Zorrotzaurre un proyecto cultural denominado ZAWP.

ZAWP Bilbao (Zorrotzaurre Art Work in Progress) es un proyecto que nace de la Asociación Cultural Hacería en 2008 en el contexto del proceso urbanístico del Master Plan, en la península bilbaína formada por los barrios de Ribera de Deusto y Zorrotzaurre.

ZAWP Bilbao pretendía ser la mirada artística, innovadora y creativa de este proceso de transformación urbana. Un ejercicio de reflexión e interpretación que, a su vez, trataba de reactivar y revitalizar esta zona para convertirla en un nuevo referente de creación e innovación.

Trasformar una antigua zona industrial degradada en un espacio de posibilidades, donde los actores sociales podían expresarse libremente, fomentando el diálogo y la interrelación entre las distintas disciplinas era su finalidad. El concepto ZAWP abarcaba toda la futura isla.

"Si un día esto fue puerto, donde entraban y salían mercancías, hoy debe ser puerto de conocimiento, de intercambio, de arte, de cultura, de innovación tecnológica y social."¹³⁴

¹³⁴ <http://www.zawpbilbao.com/>, <http://www.haceria.org/>

ANEXO 8.1 .Plan Integral de Prevención de Inundaciones

En principio, el hablar de inundabilidad debe remitirnos a la experiencia vivida durante las inundaciones de agosto de 1983 en numerosas zonas de la CAPV¹³⁵. El Plan Integral de Prevención de Inundaciones de la Comunidad Autónoma del País Vasco, Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, mayo de 1992, (P.I.P.I.), fue elaborado para conocer el comportamiento hidráulico de los ríos frente a avenidas extraordinarias a raíz de las inundaciones del 83. No fue el único estudio que se realizó sobre la hidraulicidad de la Ría sino que el comportamiento hidráulico de la Ría, fue objeto desde entonces de numerosos estudios, entre los que cabe citar:

- Informe sobre el nivel alcanzado por las aguas en la riada de agosto de 1983. Puerto Autónomo de Bilbao, octubre de 1983.
- Comportamiento hidráulico de la ría de Bilbao ante avenidas. Puerto Autónomo de Bilbao, marzo de 1984.
- Estudio básico de la avenida de agosto de 1983 y de los puntos negros de las cuencas afectadas en el País Vasco. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Dirección General de Obras Hidráulicas, Comisaría de Aguas del Norte de España. Julio 1984.
- Estudio hidráulico de mejoras en la capacidad de la Ría de Bilbao. Puerto Autónomo de Bilbao, noviembre de 1984.
- Proyecto constructivo de regeneración del tramo superior de la ría de Bilbao, incluido en el Proyecto Integral de regeneración medioambiental de la Ría de Bilbao. Autoridad Portuaria de Bilbao, junio de 1999.
- Plan Territorial Sectorial de Ordenación de Márgenes de los Ríos y Arroyos de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco, abril de 2000.
- Estudio hidráulico de la Ría del Nervión. Departamento de Medio Ambiente y Acción Territorial de la Diputación Foral de Bizkaia, marzo de 2001.
- Anteproyecto de las actuaciones de protección contra Inundaciones en la Ría de Bilbao. Departamento de Medio Ambiente de la Diputación Foral de Bizkaia, diciembre de 2005.
- Estudio hidráulico de la apertura del Canal de Deusto. Saitec. Mayo 2007.
- Plan Especial de ordenación del Ámbito de la Ría. Instituto Juan de Herrera. Diciembre 2007

De cualquier forma, el P.I.P.I. fue un documento de referencia en este campo a la hora de estudiar la problemática de la hidraulicidad en la Ría de Bilbao. El documento del P.I.P.I. se estructuraba en 44 tomos que afrontaban la problemática de las avenidas de los ríos del País Vasco, persiguiendo los siguientes objetivos: Mejorar el conocimiento de los fenómenos meteorológicos e hidrológicos que ocasionaban las avenidas extraordinarias; Cuantificar los riesgos de inundación; Plantear y evaluar alternativas de actuación para reducir riesgos; Proponer un catálogo de actuaciones; Proponer una red de medida y un plan de alarmas; Dotar de un documento de referencia a todas las entidades y organismos, para poder considerar, conocer y evaluar las repercusiones del ámbito hidrológico y del fenómeno de las inundaciones.

¹³⁵ Ver en el Capítulo 6 de esta Tesis Doctoral, lo referente a las inundaciones de agosto de 1983.

ANEXO 8.2. Modificación P.G.O.U.B. para desarrollar Zorrotzaurre

Parecía evidente, que tal y como hemos comentado anteriormente, el Plan General necesitaba de una modificación para adaptar los parámetros urbanísticos de densificación e intensidad de usos a la nueva coyuntura urbana de Bilbao y en ese sentido el septiembre de 2005 se dio un paso hacia la regeneración de Zorrotzaurre al presentar el Ayuntamiento un Avance de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao.

Tras un periodo de alegaciones de 30 días, se recogieron todas las peticiones para asumir las que tenían fundada reclamación. En ese sentido, la AVPIOP (Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública) realizó alegaciones en referencia con elementos de patrimonio en el área de Zorrotzaurre¹³⁶. Otras alegaciones se referían principalmente a la conservación del patrimonio edificado e inmaterial del barrio para la conservación del mismo. Es decir, la rehabilitación de las viviendas actuales y mantenimiento de la parte tradicional, el respeto de la fisonomía del barrio, el aumento de zonas verdes de titularidad pública, la peatonalización de la carretera de la Ría a modo de paseo y bidegorri, la navegabilidad de la Ría hasta la zona del Museo Marítimo, el traslado de las 133 actividades económicas a otros solares del "Bilbao Metropolitano".

A pesar de las alegaciones, estaba claro que la Modificación del Plan General en el área de Zorrotzaurre era un hecho y no solamente eso sino que además era necesario para poder actuar en la misma. El Consistorio tenía que abrir las puertas del planeamiento urbanístico municipal para reactivar un área que pedía a gritos una reordenación para su revitalización urbana.

Justificación de la modificación

Para poder llevar a cabo la renovación urbana en Zorrotzaurre era imprescindible modificar el Plan General de Bilbao para adaptar no solamente el nuevo Master Plan de Zaha Hadid sino para adecuar las necesidades de la zona a los nuevos tiempos y a la coyuntura urbanística de Bilbao. En otras palabras, no solamente se necesitaba readecuar los parámetros urbanísticos al nuevo Plan Director de Zorrotzaurre sino que la modificación iba mucho allá pretendiendo actualizar las nuevas necesidades residenciales de Bilbao en esta área, según los nuevos rumbos de crecimiento de la ciudad, para readaptarla a un Plan General de 1995 que había quedado obsoleto. Un desarrollo urbano sostenible requería unas densidades mínimas que concentraran la ciudad, para evitar la dispersión urbana y el consumo masivo de suelo. Las determinaciones del Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano establecían la necesidad de re densificar el área de la península de Zorrotzaurre, por encima del

¹³⁶ASOCIACIÓN VASCA DE PATRIMONIO INDUSTRIAL Y OBRA PÚBLICA. Memoria de Actividades 2005. Pag-7 "Durante 2005 se han venido manteniendo diferentes reuniones de trabajo tanto con Bilbao Ría 2000 como con expertos arquitectos al objeto de identificar los elementos del patrimonio que se localizan en el área de afección de Zorrotzaurre (Bilbao) y que la AVPIOP entiende debieran ser objeto de protección en el marco del Master Plan propuesto por el equipo de arquitectos que dirige Zaha Hadid. En este sentido, la AVPIOP ha presentado algunas alegaciones al avance de modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao en el área de Zorrotzaurre."

parámetro de 0,8 m²/m² de uso de Vivienda Colectiva establecido por el Plan General para el Área de Ordenación Remitida de Zorrotzaurre.

El Master Plan no solamente había servido para proporcionar un nuevo esquema urbanístico a desarrollar en Zorrotzaurre sino que había proporcionado una visión desarrollada de las posibilidades que ofrecía el ámbito de Zorrotzaurre para albergar una ordenación urbana correcta, adecuada y bastante precisa sobre las cargas de urbanización para la ejecución de la ordenación prevista. En cualquier caso, El nuevo Master Plan había originado la necesidad de proponer unas nuevas bases y determinaciones urbanísticas para Zorrotzaurre.

Por otro lado, la operación urbanística iba a conllevar una gran cantidad de cargas urbanizadoras para el desarrollo de la zona, con lo cual, la viabilidad económica solamente estaba garantizada si se podían financiar las cargas con cargo a la operación urbanística de Zorrotzaurre. Es decir, existían grandes costes de indemnizaciones por traslado de numerosas actividades industriales, también existían actividades susceptibles de producir contaminación del suelo lo que originaba la necesidad de prever una gran partida de descontaminación previa a la urbanización. También se debían crear numerosos puentes para la conectividad con la ciudad, obras cuyo carácter de Sistema General o Sistema Local no era posible concretar de una manera única, atendiendo al nivel de servicio y a los espacios urbanos a los que servían. Sin embargo, parecería razonable que algunas de ellas debían financiarse con cargo a la operación urbanística de Zorrotzaurre. La cuantía del coste de las obras de apertura del Canal parecería razonable que debía ser soportado como carga de urbanización por dicho ámbito, sin que cupiera considerarlo como una obra única de Sistema General y por tanto de interés general para toda la Ciudad. En consecuencia, la urbanización de Zorrotzaurre suponía un gran coste económico.

Para la justificación de aumento de la edificabilidad urbanística asignada al ámbito de Zorrotzaurre, en relación con la establecida por el Plan General vigente, se puede decir que la Ley 2/2006 del Suelo y Urbanismo, la definía como un concepto geométrico que medía el coeficiente de techo, mientras que en las determinaciones del Plan General se utilizaba exclusivamente la técnica de concretar la edificabilidad ponderada, concepto abstracto y económico, para definir y regular las posibilidades urbanísticas de desarrollo de una Zona. Por ello, para justificar la edificabilidad del Master plan se debería considerar la real edificabilidad ponderada que se podía producir por el desarrollo de las determinaciones del Plan General. Aunque para valorar la edificabilidad ponderada propuesta en el Plan había que tener en cuenta que el Ayuntamiento adoptó la decisión de establecer el 50% del número de viviendas posibles de realizar en la Zona mixta, desglosadas en el 25% de VPO ó protección oficial y el otro 25% de viviendas tasadas, restando exclusivamente el 50% para las viviendas de régimen libre.

De acuerdo con lo indicado, la cuantía del número de metros cuadrados destinados a vivienda de régimen libre, podía llegar a ser mayor de acuerdo con el Plan General vigente que con la Modificación y teniendo también en cuenta la escasa cuantía del valor de la edificabilidad ponderada resultante del coeficiente de techo destinado a viviendas de protección pública, debemos indicar que en realidad el incremento de

la edificabilidad ponderada producida era muy inferior al incremento producido en la edificabilidad urbanística.

En consecuencia, teníamos que afirmar que aplicando coeficientes actualizados a ambas versiones del planeamiento, el incremento de la edificabilidad ponderada era prácticamente inexistente, ya que la edificabilidad media resultante en la modificación del Plan General era 0,755 m² de vivienda libre en edificación abierta, 0,802 m² de vivienda libre en manzana, si le aplicábamos la relación de coeficientes de ponderación entre ambos tipos edificatorios. Como la modificación establecía unas cargas urbanísticas superiores a las establecidas por el Plan General vigente y la legislación bajo la cual se redactó y aprobó, y considerando las fuertes cargas de urbanización¹³⁷, podíamos considerar que el incremento propuesto de edificabilidad ponderada de la presente Modificación del Plan General estaba justificada como medio de crear los mecanismos económico-financieros precisos para posibilitar su ejecución.

Criterios, Objetivos y Soluciones Generales del Planeamiento¹³⁸

Según estos criterios se estableció la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana en el ámbito de Zorrotzaurre que fue definitivamente aprobado en pleno del Ayuntamiento el 31 de marzo de 2011, estableciendo los siguientes criterios:

Zonificación

La superficie total de Zorrotzaurre (838.781,25 m²) se dividió en las siguientes zonas:

- Zona Mixta (609.109,71 m²).
- Zona de Equipamiento Sanitario (12.178,15 m²).
- Zona Terciaria (4.051,47 m²).
- Sistema General Portuario (184.287,57 m²)
- Sistema General Apertura del Canal de Deusto (29.154,35 m²).

Densidad edificatoria

Para la Zona Mixta, la densidad edificatoria era de 1,25 m²/m², pudiéndose construir un máximo de 797.830,08 m².

Usos

Dado que se consideraba muy importante el mantenimiento de la actividad económica en Bilbao, aunque el uso mayoritario de Zorrotzaurre fuera el residencial, se debería reservar como mínimo un 25% del suelo para actividades económicas. El 50% de las viviendas deberían ser protegidas. Las zonas públicas deberían superar el 65% del área.

¹³⁷ Estas cargas de urbanización eran las referidas anteriormente a las indemnizaciones por traslado o cese de las actividades existentes en el Área de Zorrotzaurre, así como la necesidad, casi inevitable, de asumir los costes de descontaminación del suelo como carga de urbanización, por lo menos a los efectos de su previa financiación, a la apertura del Canal y puentes de conectividad con la ciudad.

¹³⁸ *Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao en Zorrotzaurre. Documento para la aprobación definitiva. Documento A. Memoria informativa y justificativa A.3.5. Inicio de la Modificación del Plan General. Criterios, Objetivos y Soluciones Generales.* ARKITEKTURA ETA HIRIGINTZA BULEGOA S.A. – ESTUDIO DE ARQUITECTURA Y URBANISMO. Bilbao febrero 2008

Transporte público

Se daba prioridad al transporte público mediante la implantación de un tranvía que recorría la Isla y conectaba con la línea existente en el Ensanche.

Red viaria

Se planteaban 3 puentes para conectar con Deusto, San Ignacio y Zorrotza, respectivamente, además de los que requería el futuro tranvía. Se debía garantizar la navegabilidad de la Ría por lo que los puentes sobre ella deberían ser móviles. Se suprimía la conexión Enekuri-San Mames (Puente de Olabeaga) que conectaba los túneles de Enekuri con la A-8. Se debería primar las conexiones peatonales y ciclistas.

Espacios libres y zonas verdes

La superficie reservada para espacios libres y zonas verdes debía ser superior al 18%. En ambas márgenes del Canal de Deusto se diseñaban unos paseos de ribera con una anchura mínima de 20 m.

Inundabilidad

Para mejorar la protección respecto de las avenidas, los estudios hidráulicos realizados confirmaban la necesidad de abrir el Canal de Deusto y convertir Zorrotzaurre en una isla. Asimismo, indicaban que la anchura del canal debía ser 75 m y que la cota de inundabilidad de la futura isla debía estar entre +4,50 y +5,00 m.

Actividades industriales

Se pretendía flexibilizar la normativa de los usos industriales actuales y facilitar la rehabilitación de las viviendas existentes en la Ribera.

Comparativa

A continuación podemos presentar las alternativas planteadas respecto al área de Zorrotzaurre recogidas en diferentes documentos.¹³⁹

	PGOUB	Mod. PGOUB	Master Plan 2007	PTP Bilbao Metropolitano	PTS carreteras Bizkaia	PTS vivi.
Intensidad edificatoria	0,80 m2/m2	1,20-1,30 m2/m2	1,13 m2/m2	-	-	-
VPO	-	25% VPO 25% VPOT, VTM	-	-	-	20%
Usos del suelo	Residencial principalmente	Mezcla de usos	Mezcla de usos	Mezcla de usos	-	-

¹³⁹ Cuadro: 2.1. Definición de las actuaciones contenidas en las distintas alternativas del plan. 2. Razones de la elección del plan. Resumen no técnico de la declaración medioambiental. Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao en Zorrotzaurre. Documento correspondiente a la Aprobación Definitiva. <http://www.zorrotzaurre.com/Modulos/ModificacionPlan/NewDocumentacion/Resumen%20Declaraci%C3%B3n%20Medioambiental.pdf>

Red viaria	Vialidad longitudinal de carácter metropolitano	Carácter urbano y estrategias de las conexiones	Carácter urbano	Trazados viarios a nivel urbano	Vialidad longitudinal de carácter metropolitano	-
inundabilidad	Apertura Canal: ISLA	Apertura Canal: ISLA	Apertura Canal: ISLA	Apertura Canal: ISLA	-	-

Viabilidad económica¹⁴⁰

En el estudio de viabilidad económica se analizó la totalidad de las cargas de urbanización que debían ser asumidas por la ejecución de las determinaciones del Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre, así como los costes de los productos inmobiliarios que se podían realizar teniendo en cuenta las edificabilidades urbanísticas y los usos, e incluyendo en ello los costes de construcción y los demás gastos de la promoción. Fijados el conjunto de la totalidad de los costes de producción de la urbanización y edificación, debíamos establecer su relación y una cuantía del beneficio medio de la promoción inmobiliaria adoptada. Fijadas ambas cuantías, costes de producción y beneficio, debíamos realizar un análisis y establecer una propuesta de los diferentes valores en venta de los diversos productos inmobiliarios a realizar, para finalmente, utilizando los criterios del método del valor residual, conocer el valor del suelo en estado inicial que establecía la ordenación urbanística propuesta en la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao en Zorrotzaurre. Para calcular las cargas, se atendían a los tres tipos de cargas existentes:

1.-Coste de las obras de urbanización e infraestructuras: Resultaba un importe global atribuible a los costes de obras de urbanización e infraestructuras de 158.274.723,60€.

2.-Costes de redacción, tramitación y asesoramiento de los documentos urbanísticos y de gestión: Trabajos a realizar resultaban un valor total de gestión de 3.020.000 €

3.-Indemnizaciones por supresión de bienes y derechos afectados: Considerábamos un coste medio de traslado de 670 €/m² de parcela industrial, lo cual nos daba un montante total de 177.500 m² x 670 €/m²= 118.925.000 €. Debíamos considerar los costes derivados del derribo de las actuales edificaciones industriales que, de acuerdo con los estudios elaborados por la Comisión Gestora, ascendían a la cantidad de 10.000.000 €.

Resumen de la totalidad de las cargas de urbanización del área de Zorrotzaurre.

- Coste de la totalidad de las obras de urbanización e infraestructura: 158.274.723,60 €
- Costes de redacción y de gestión: 3.020.000 €
- Costes de las indemnizaciones por supresión de bienes y derechos: 128.925.000 €
- Coste de las cargas de urbanización del área de Zorrotzaurre: 290.219.723,60 €

¹⁴⁰ Anexo 3 a la Memoria. Estudio de viabilidad económico-financiera. Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao en Zorrotzaurre. Documento para la aprobación definitiva. Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa s.a. – Estudio de Arquitectura y Urbanismo. Febrero 2008

Teniendo en cuenta los criterios que establecía la legislación urbanística para fijar las cuantías por realizar las tareas de gestión y promoción, incrementábamos el total de las cargas en el 12% de 158.274.723,60 € es decir en una cuantía de 18.992.966,83 €. De acuerdo con todo lo indicado anteriormente el coste total de la transformación urbanística del área de Zorrotzaurre alcanzaba a **309.212.690,40 €**. Según el estudio de viabilidad económica de la Modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao para Zorrotzaurre.

Valor del suelo urbanizado

Como resultado de todo ello podíamos calcular el valor del suelo urbanizado para el área de Zorrotzaurre, utilizando el método del valor residual. Para ello, debíamos fijar los valores en venta de cada metro cuadrado destinado a cada uso específico, los valores de los costes de construcción de las superficies de techo de cada uno de los usos y también la cuantía de los honorarios técnicos de proyecto y dirección y de los impuestos que se aplicaban a la construcción, es decir de la tasa y el impuesto municipal por licencia de obras. En relación con las viviendas libres, el valor en venta del metro cuadrado de superficie construida se fijó en 3.200 €/m² y para los demás usos se le aplicaba un coeficiente reductor de 0,85 al precio de 1.100 € por metro cuadrado. El valor en venta del metro cuadrado de superficie construida destinada a los usos terciarios y demás usos asimilados a él se fijó en 2.150 €/m², mientras que el valor en venta de la superficie construida destinada al uso de equipamiento privado se estableció en 1.950 €/m². Se adoptó el 7,5% para los honorarios y el 7% para las tasas e impuestos. El resultado que arrojaba el cálculo indicado suponía que el valor de la totalidad del suelo urbanizado de los terrenos que constituían el área de Zorrotzaurre era de 735.779.874,33 €.

Si ponderamos este dato, teníamos: $735.779.874,33 \text{ €} \times 0,9 = 662.201.886,90 \text{ €}$.

Si descontamos del valor anteriormente hallado la totalidad de los costes de urbanización: $662.201.886,90 \text{ €} - 309.212.690,40 \text{ €} = 352.989.196,50 \text{ €}$.

Incluyendo la superficie del Canal: $619.922,18 \text{ m}^2 + 31.938,77 \text{ m}^2 = 651.860,95 \text{ m}^2$

El valor del metro cuadrado de suelo del área de Zorrotzaurre, considerándolo en el estado actual alcanzaba a: $352.989.196,50 \text{ €} / 651.860,95 \text{ m}^2 = 541,50 \text{ €/m}^2$

Todo ello ratificaba la viabilidad del proyecto ya que en el cálculo del valor residual se había tenido en cuenta los gastos de promoción y el beneficio de la promoción de una actuación urbanística media, con un valor para ambas cuantías del 29% del valor total en venta del producto inmobiliario.

CONCLUSIONES

CAPÍTULO 8

8.- Conclusión.

La Isla de Zorrotzaurre. 1995-2012

Después de casi 90 años, había llegado el momento de una ordenación urbana definitiva para el área de Zorrotzaurre gracias al Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre. Muchas habían sido las vicisitudes para la consolidación urbanística de la península, pero con todo, había llegado el momento de un proyecto urbanístico a la altura de las circunstancias en este enclave estratégico entre Bilbao y su Área Metropolitana. Definitivamente se iba a enraizar y consolidar la continuidad territorial para la tan ansiada conexión de Bilbao con su hinterland, logrando así una salida hacia El Abra a través del Eje Metropolitano de la Ría del Nervión.

Desde el punto de vista analítico de esta Tesis Doctoral, no cabía descender al planeamiento pormenorizado más allá del Plan Especial de Zorrotzaurre, ya que lo que nos interesaba era, ante todo, la visión global de entender Zorrotzaurre como territorio necesario e irremplazable dentro de un marco comarcal de unión metropolitana.

Por ello, el final de este estudio quedó delimitado en el documento que recogía y concluía con todo el recorrido urbanístico que se había producido a lo largo del Siglo XX. La secuencia de documentos urbanísticos elaborados en torno a Zorrotzaurre, a lo largo de estos casi 90 años, no había sido más que el fruto de las circunstancias económico-sociales y políticas que se habían vivido en cada época y que eran el reflejo mismo del devenir de acontecimientos. Es decir, cada uno de los planes urbanísticos redactados en Zorrotzaurre solamente correspondía a las necesidades de cada época y en este sentido podíamos creer que lo mismo pasaba con el Plan Especial de Zorrotzaurre, finalmente aprobado en 2012, ya que éste también correspondía a una exigencia muy definida para Bilbao y su Área Metropolitana. La necesidad de extensión residencial de Bilbao mediante la estrategia de usos mixtos que enriquecía económicamente el tejido urbano, junto con un diseño atractivo de geometrías flexibles de una estrella de la arquitectura internacional como Zaha Hadid, avalaban un éxito que estaba todavía por verificar pero que auguraba un buen resultado de regeneración del tejido urbano.

A pesar de ello, debemos ratificar todavía esta afirmación de conquista territorial de regeneración de Zorrotzaurre cuando toda la operación urbanística esté concluida y eso no será hasta dentro de al menos dos décadas. Debido a ello, desearíamos que otro trabajo analítico recogiera el testigo de lo hasta aquí planteado para que la secuencia de la Tesis quedara completada mediante el estudio de la pormenorización del planeamiento y de modelos edificatorios ejecutados.

Una vez expresado el deseo de continuidad de esta Tesis mediante la pormenorización del planeamiento, tenemos que afirmar que una de las estrategias urbanísticas más arriesgadas, pero que sin lugar a dudas moldearon el éxito urbanístico de Zorrotzaurre, fue su conversión en isla. A lo largo del texto, hemos podido explicar las razones de cada una de las etapas para una adecuada justificación de la isla de Zorrotzaurre.

A pesar de que en un primer momento y a la vista de los documentos analizados la apertura del Canal de Deusto no respondía únicamente a intereses públicos, llegó un

momento en que ya no cabía una vuelta atrás. Es decir, había que superar épocas pasadas, donde el Canal había quedado a medias. La herencia de decisiones pasadas erróneas no debía ser un obstáculo para nuevas intervenciones en el territorio desde una perspectiva global y comarcal.

Qué se debía hacer? Abrir el Canal? Dejarlo como estaba? Taparlo por completo? Este cuestionamiento tan directo y sincero, evidenciaba que solamente había una única salida posible para solucionar el desatino urbanístico en que se vio envuelto el territorio de la Vega de Deusto por la drástica decisión, allá por 1929, de abrir el Canal de Deusto. Era necesario abrir el Canal. Deusto lo pedía a gritos, pero sobre todo Bilbao lo necesitaba para poder crear en Zorrotzaurre una regeneración urbanística a la altura de las circunstancias de dicha operación urbana mediante una "tabula rasa" de todo el tejido industrial existente. Además, el istmo que unía Zorrotzaurre con Deusto impedía una correcta conexión de ambos territorios inmediatos ya que no dejaban de ser un único barrio separado por la tierra que los unía.

A pesar de lo anteriormente dicho, no cabía duda que la apertura del Canal favorecía la hidraulicidad de la Ría del Nervión de forma que en una hipotética crecida de las aguas de la Ría, la evacuación de las mismas se produciría de forma más rápida y evitaría desastres como el de agosto de 1983. Todos los estudios hidráulicos y de inundabilidad realizados al respecto desde las inundaciones de 1983 corroboraban y ratificaban este argumento de forma que la apertura del Canal de Deusto fue no solamente una necesidad desde el punto de vista de la inundabilidad, sino que fue una condición "sine qua non" para poder realizar cualquier tipo de planeamiento urbanístico en Zorrotzaurre.

Con todo, había que aseverar que la apertura del Canal de Deusto podía ser interpretada de forma que con ello se resolvía la problemática de la inundabilidad de Bilbao en caso de una crecida. Es decir, que la apertura del Canal iba a solucionar un posible desastre o una inundación en Bilbao como lo ocurrido en agosto de 1983. Nada más lejos de la realidad.

El estudio más exhaustivo al respecto, sin lugar a dudas, fue el que realizó en mayo de 2007 la empresa Saitec, "Estudio hidráulico de la apertura del Canal de Deusto" y que sirvió de base para el "Estudio de Evaluación Conjunto de Impacto Ambiental del Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre" (ECIA del P.E.O.U. de Zorrotzaurre), afirmaba que la apertura del Canal de Deusto por sí sola no aseguraba la evacuación de las aguas ante una posible crecida de la Ría aguas arriba del Puente de Deusto. Es decir, no debíamos caer en la creencia de que el Canal suponía la panacea para evitar las inundaciones de la Ría. La falta de una completa información al respecto desorientaba a la opinión pública que tomaba esta afirmación como única e indispensable para evitar las crecidas de la Ría. Pero para ello, se debía acometer una obra de mayor envergadura que consistía en un bypass subterráneo entre La Peña y Olabeaga bajo la ciudad que desaguara el tapón que suponía el estrechamiento de la Ría a lo largo de Bilbao hasta el Casco Viejo.

Una vez superado el tema de la hidraulicidad, y con la aceptación y argumentación revalidada de una nueva isla en el cauce del Nervión, había que continuar con la configuración urbana y proyectación urbanística de la futura isla.

Para la configuración urbanística y formal de la nueva isla de Zorrotzaurre, se contó con el diseño de la arquitecta anglo-iraquí Zaha Hadid. Anterior a dicha elección existió un dilatado recorrido arquitectónico de propuestas y concursos en Zorrotzaurre que sin querer entrar en la calidad de las mismas, podíamos afirmar que dejaron huella arquitectónica, y por qué no decirlo, un cierto imaginario arquitectónico de la ciudad sobre el que fue muy probable que se asentaron las bases de la actual realidad urbana en Zorrotzaurre.

La política urbanística bilbaína de la elección del arquitecto internacional estuvo sustentada muchas veces en propuestas de arquitectos locales o desconocidos que crearon un Zorrotzaurre teórico sobre el cual poder debatir y disertar aceptando sin prejuicios cualquier propuesta desde una fresca proyectual que favorecía planteamientos prolijos y sin ataduras normativas ni herencias de trazados preexistentes.

Es decir, los concursos, propuestas universitarias y demás planteamientos urbanísticos trabajadas en Zorrotzaurre a lo largo de los años 90, fueron un verdadero laboratorio de pruebas arquitectónicas y urbanísticas de lo que se podía hacer en la zona y hacía donde se debía orientar una propuesta urbana de crecimiento comarcal de la ciudad. Además, que duda cabía que el hecho de elaborar proyectos urbanísticos en Zorrotzaurre no solamente actuaba de prueba-error ante cualquier planeamiento posterior más real y elaborado, sino que fomentaba, por parte de las Instituciones, una opinión pública al respecto y sobre todo favorecía la dialéctica urbanística y el debate urbano, que sin lugar a dudas hacía afianzar en el hipotálamo colectivo la nueva expansión urbana en la isla de Zorrotzaurre, como una nueva apuesta de futuro y de regeneración urbana.

La regeneración urbana de Zorrotzaurre por fin llegaba al comienzo de su final. La última gran operación urbanística de Bilbao se comenzaba a forjar sobre la base de la tan ansiada expansión de Bilbao y continuidad hacia su Área Metropolitana.

La posibilidad para dicha regeneración urbana se la ofreció el Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao de 1995 que identificó Zorrotzaurre como de Área de Ordenación Remitida de Zorrotzaurre y facilitó el cambio de uso, del uso industrial al uso residencial. Tras la recesión económica de los 80, la península había quedado en un abandono absoluto de sus instalaciones y su recuperación comenzó a ser vista como una de las grandes "oportunidades" para Bilbao. Para ello, los diversos propietarios privados y diferentes Entidades Públicas como Gobierno Vasco, Ayuntamiento de Bilbao y Autoridad Portuaria de Bilbao, en diferentes porcentajes de participación, se juntaron para la promoción de su urbanización y su edificación. Para ello, se constituyó en 2001 la Comisión Gestora para el Desarrollo Urbanístico de Zorrotzaurre.

La finalidad de la Comisión Gestora de Zorrotzaurre era, en primera instancia, la redacción del Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre que estructuraba el Área a promocionar. La primera determinación de la Comisión Gestora fue la contratación de un Master Plan que establecía y determinaba las pautas de diseño urbano a seguir en Zorrotzaurre según unas primeras premisas indispensables establecidas desde planeamientos superiores (P.G.O.U. de Bilbao, P.T.P. B.M., y otros planeamientos sectoriales). Pero el dilema estaba ya sobre la mesa: Cómo plantearlo

y quién lo plantearía. Los actores que intervenían en la actuación urbanística tomaron cartas en el asunto de la elección del urbanista en cuestión, responsable del diseño de semejante promoción urbanística. Para ello, la Comisión Gestora contó con la colaboración del equipo local de arquitectos Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A. (Mikel Aguirre, Eduardo de Felipe, Antón Agirregoitia e Iñaki Peña) que desde 2002 se incorporó al equipo de elaboración del Master Plan y fue una pieza clave en una primera elección del arquitecto encargado de elaborar el Master Plan. Finalmente, el equipo de arquitectos elegidos para la redacción del Master Plan de Zorrotzaurre fue Zaha Hadid Architects.

La esclarecedora conversación con Antón Agirregoitia al respecto de la elección del equipo redactor del Master Plan, nos hizo cuestionar la razón última de la elección de Zaha Hadid como arquitecta redactora del Master Plan de Zorrotzaurre. Es decir, Antón Agirregoitia y su equipo plantearon al arquitecto Renzo Piano como una buena opción para la redacción del Master Plan, desde la premisa establecida por parte del Ayuntamiento de Bilbao, de que fuera una figura de renombre arquitectónico internacional, ya que de esta forma se continuaba con la política urbanística estratégica del arquitecto como estrella arquitectónica internacional, desarrollado a lo largo de toda la ciudad. Por otro lado, la trayectoria arquitectónico-urbanística de Renzo Piano avalaba en gran medida esta elección. La Comisión Gestora estaba de acuerdo con dicha elección pero la avaricia del equipo de Piano y la falta de acuerdo llevaron al traste la posibilidad de que Renzo Piano diseñara Zorrotzaurre. Pero, ¿lo hubiera hecho mejor que Zaha Hadid? Quién lo sabe, pero lo que sí podemos afirmar es que su experiencia como urbanista y como diseñador de diversos Master Plan por toda Europa ("Le Albere" Trento, Italia 2002; Ordenación del Puerto de Génova 2004; Complejo residencial de Prata en Portugal 1999; Cité Internationale en Lyon Francia 1986-2006; Campus de la Universidad de Columbia en NY. USA 2002; Master Plan del área de Ex- Falck en Milan Italia 2005; y otros), estaba más que demostrada y eso no solamente era una excelente carta de presentación internacional, tal y como las instituciones públicas deseaban, sino que aportaba una experiencia contrastada que aseguraba un éxito seguro del diseño urbano a realizar. Pero esto no pudo ser, ya que Renzo Piano pidió aun más, quiso también realizar un porcentaje muy elevado de las edificaciones de Zorrotzaurre y eso no podía garantizarse desde la Comisión Gestora, así que, no hubo acuerdo al respecto y se rompieron las conversaciones.

Tras este primer chasco o decepción, Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A. planteó un segundo arquitecto-urbanista para Zorrotzaurre, Richard Rogers, también desde unos criterios puramente arquitectónicos y desde un punto de vista profesional, ya que su también dilatada experiencia como urbanista (Almada Eastern Riverside, Lisboa Portugal 2002; Arno Master Plan, Florencia- Italia 1984; Barangaroo Masterplan, Sydney Australia, 2009; Buenavista, Singapore 2000; Brunswick Wharf / Blackwall Yard, Londres, Inglaterra, 1987; Bussy St George, Marne la Vallée, Francia, 1988; y otros muchos Master plan), garantizaba un resultado satisfactorio del Master Plan de Zorrotzaurre. Pero tampoco esta vez pudo ser y finalmente tampoco Richard Rogers fue el arquitecto elegido para la redacción del Master Plan de Zorrotzaurre.

Por sorpresa y sin que fuera una excelente candidata para ello, Zaha Hadid fue la elegida para la elaboración del Master Plan de Zorrotzaurre. El cómo y por qué lo

desconocemos, solamente podemos afirmar que como desenlace del proceso determinante de elección de un adecuado diseñador para la futura Isla, se colocó en la cabeza de una hipotética lista al equipo de Zaha Hadid Architects. Las informaciones que tenemos al respecto, que no son muchas y a la vez difusas, ya que cuando es difícil argumentar una decisión es mejor no dar ningún tipo de razonamiento, son que desde las Instituciones Públicas y más concretamente desde el Departamento de Urbanismo de la Diputación Foral de Bizkaia con el Diputado Foral de Urbanismo Juan Cruz Nieves al frente, se decidió optar por la arquitecta anglo-iraquí Zaha Hadid. Esta afirmación no está contrastada con la fuente original y a pesar de que tampoco está fundamentada en la rumorología sino en una conversación con Antón Agirregoitia, arquitecto local de Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A., que estuvo directamente implicado en la decisión de la elección del equipo redactor del Master plan, el cual aseguraba no saber la razón explícita de la elección de Hadid para acometer dicho encargo y además no estar del todo satisfecho con tal decisión.

No se encuentra en nuestra mano divagar sobre especulaciones sobre las que no podemos afirmar rotundamente nada ni aseverar verdades contrastadas, por ello tan solo quedaba confirmar que Zaha Hadid fue elegida como redactora del Master Plan de Zorrotzaure, a pesar de no tener a favor la opinión del equipo de arquitectos locales debido mayormente a su falta de experiencia como urbanista y redactora de Planes Maestros. Con todo, Zaha Hadid Architects presentó un nutrido equipo no solo de arquitectos sino de ingenieros (Over Arup) que acabó supliendo otro tipo de carencias en cuanto a experiencia en el terreno del urbanismo.

Pero, cabía preguntarse si la decisión de la elección de Zaha Hadid tuvo en cierta medida algo de riesgo proyectual, por sus distorsionadas geometrías, o también podemos cuestionar la decisión de imprudente por la dificultad de ejecución que ello conllevaba. Quizás fue únicamente una estrategia de marketing arquitectónico equiparable al distorsionamiento formal del Museo Guggemhein? Es decir, un efecto Zorrotzaure de la mano de Zaha Hadid?. El resultado de la elección de la Premio Pritzker en 2004 fue la conjunción de todos los factores cuestionados anteriormente e incluso seguramente que de alguno más. A pesar de querer leer más allá, tenemos que pensar que una vez realizada dicha elección, había que pasar página y solamente había que mirar hacía delante para lograr el desarrollo de un diseño no solamente adecuado o correcto, sino que se buscaba algo más, se necesitaba un diseño del Master Plan en Zorrotzaure espectacular y brillante, ya que para eso se había contado con Ella.

El resultado del Master Plan sí fue en cierta medida espectacular y brillante. Es decir, desde el punto de vista formal, a nadie que conociera mínimamente la trayectoria arquitectónica y de diseño de Hadid, podía sorprenderle la propuesta fragmentada y desestructurada del abanico de lotes edificados que suponía la nueva isla de Zorrotzaure. Los tipos edificatorios de bloque abiertos y formalmente flexibles que se curvaban radialmente hacia el Canal fueron una apuesta bastante previsible desde su estrategia de diseño, que abarcaba todo el espectro de su imaginario arquitectónico: Skyline, Waterfront, bloque abierto, vocabulario arquitectónico excesivamente formalista, líneas quebradas y ángulos caprichosos, desmesurada arbitrariedad, cierta violencia de su lenguaje gráfico, distorsión de las perspectivas, lenguaje expansivo. Pero a pesar de ello, no podíamos obviar la seducción de la

propuesta desde un punto de vista puramente estética pero, por qué no decirlo, también desde un punto de vista de la complejidad organizativa que ello conllevaba.

Había que afirmar que tras una primera lectura formal de la propuesta del Master Plan de Zorrotzaurre se escondía un verdadero análisis de los casi tres kilómetros de isla que se trataban más como un proyecto edificatorio o paisajístico que como un proyecto urbanístico. Es decir, se alentaba no solamente una organización global del área sino que las determinaciones alcanzaban hasta la escala menor, hasta el bloque abierto, que sin querer llegar a una pormenorización, apuntaba ciertos criterios urbanos de planeamiento a menor escala.

La complejidad formal de la propuesta del Master Plan y su excesiva singularidad fueron a la vez los aliados de éste y sus enemigos. Es decir, la diversidad compositiva de la propuesta impedía la flexibilidad de la misma y como consecuencia de ello se podía incurrir en una formulación simplificada y sistemática del planteamiento que podía perjudicar el resultado final.

En definitiva, parecía evidente que el papel lo sostenía todo, pero la verdadera dificultad radicaba en la traducción del Master Plan de Zaha Hadid en un Plan Especial en coherencia con la normativa municipal, territorial y sectorial que le afectaba y que mantuviera la esencia de lo diseñado por Hadid, a la vez que fuera completamente viable, ejecutable desde todos los puntos de vista (económico, social, constructivo, sostenible). La perfecta conjunción de todos estos factores aportaría un éxito seguro a la ordenación y regeneración urbana en Zorrotzaurre.

Como hemos visto, las críticas al Master Plan fueron de todo tipo, desde el primer impacto social ante una nueva organización muy sugerente de un área tan degradada como Zorrotzaurre, solamente se percibieron las opiniones a favor del nuevo Plan que además estaba validado por la unanimidad de las fuerzas políticas mayoritarias. Con lo cual desde la opinión pública, y en un primer momento, solamente se apreció un favorable consentimiento hacia una propuesta que a pesar del atractivo estético por la expresividad gráfica de todo su contenido, era difícil de entender.

A medida que se fueron conociendo los entresijos del Master Plan empezaron a surgir las primeras controversias hacia éste. Quizás fue inevitable que tras un periodo de expectación máxima hacia una ordenación de un área tan degradada por parte de una estrella internacional de la arquitectura, hubiera un tiempo de reflexión y de asimilación de la propuesta para poder comprender el alcance total de la misma y las consecuencias, a todos los niveles, que ésta acarrearía.

Las críticas más duras se mostraron desde el sector profesional de arquitectos que se referían al Plan desde un punto de vista técnico, conceptual y en cierta medida práctico. Los colegas no aceptaban con agrado los excesos formales de Hadid.

A pesar de la controversia y polémica-dialéctica entre los sectores más favorables y los sectores más detractores del Master Plan, parecía claro que el hecho de que el Plan Maestro estuviera en boca de la opinión pública y de que tanto el ciudadano de a pie, como Instituciones Públicas, como los sectores profesionales hablaran de él, éste propiciaba un intercambio de opiniones y de impresiones que siempre colaboraban a un encaje final adecuado y una solución consensuada de la ordenación de

Zorrotzaurre. Es decir, el que se hablara, se criticara o se defendiera el Master Plan de Zorrotzaurre siempre beneficiaba, no solamente a conseguir un diseño mejor, más democrático y participativo, sino que también favorecía a que el bilbaíno de a pie se "hiciera" con la propuesta y que finalmente la aceptará. Al final, en eso consistía la participación ciudadana: información y propuestas, pero sobre una base suficientemente sólida y preestablecida que daba pie a una cierta tolerancia y flexibilidad de los conceptos de forma pero donde la estructura sistémica de la ordenación estaba totalmente definida.

Tras una primera propuesta o encaje del Master Plan, llegó la propuesta de diseño definitiva que aunaba no solamente los criterios de diseño originales sino que redefinía y re densificaba el área según las nuevas necesidades residenciales para Bilbao, en cuanto a vivienda protegida y en cuanto a edificabilidad y aprovechamiento, según los criterios y premisas de la Modificación Puntual del Plan General en el área de Zorrotzaurre.

El nuevo Master Plan de 2007, tuvo una gran virtud: Poner en tela de juicio principios y criterios que a priori estaban ya muy enraizados en el área y en la anterior propuesta del Master Plan como era la apertura del Canal de Deusto. Se evaluaron ideas que eran esenciales en un primer planteamiento como la posibilidad de no abrir el Canal y desaguar la Ría por medio de una gran tubería bajo el istmo de forma que ya no se formaba la Isla de Zorrotzaurre sino que se mantenía como la península que había sido, de esta forma se ganaban metros cuadrados para la urbanización. Esta idea, un tanto peregrina, se desmontaba por sí sola, con lo cual se reforzaba la idea de que la Isla era la mejor opción posible por toda la argumentación dada anteriormente. En este sentido, prueba-error, se fue moldeando un nuevo Master Plan en base al anteriormente concebido pero mejorado, por un lado, por las voces previas y por otro lado, por las nuevas premisas de encaje real frente a la Modificación del Plan General.

En este sentido, el nuevo Master Plan ganaba respecto al anterior en cuanto a intensidad edificatoria, mayor número de vivienda pública, más áreas verdes pública, mayor implicación en cuanto a sostenibilidad y rehabilitación de vivienda existente, mayor número de iniciativas empresariales privadas, aumento de equipamientos públicos. Pero por contra, se redujeron el número de puentes lo que dificultaba la accesibilidad tal y como se había planteado desde el principio (todo ello totalmente justificado mediante un estudio de vialidad que lo avalaba).

Es decir, en general, casi todo fueron ventajas en esta segunda propuesta del Master Plan aunque la reducción de puentes y conexiones entre orillas, que siempre habían sido el punto débil de Bilbao, comenzaba a mutilarse. Esta estrategia de reducción del coste de la operación urbanística mediante la eliminación de puentes y pasarelas de comunicación viaria entre los márgenes de la Ría se fue dando a lo largo de toda la concepción de diseño de la reordenación de Zorrotzaurre, de forma que desde el primer Master Plan de 2004 hasta la Aprobación Definitiva del Plan Especial en 2012 se habían suprimido 7 puentes y pasarelas de conexión entre orillas. Comenzaron siendo 10 puentes y acabaron siendo solamente 3 puentes. Los estudios de vialidad justificaban correctamente estos cambios y argumentaban correctamente la suficiencia vial que con solamente tres puentes se ofrecía a los casi tres kilómetros de

isla, pero que duda cabía que a todas luces, tres puentes eran insuficientes para las 5.680 viviendas propuestas, para los 133.428 m² de oficinas, 47.047 m² de superficie comercial y 11.000m² de equipamiento privado, además de las superficies verdes propuestas. Es decir, quizás no eran insuficientes, porque estaba correctamente justificado, sino que una operación urbanística de tal envergadura y definida desde el P.T.P.B.M. como de oportunidad y de expansión territorial de Bilbao, no debía cerrar las puertas a una posibilidad de desarrollo. La ordenación de Zorrotzaurre no podía permitirse carecer de las infraestructuras básicas territoriales de unión con sus barrios colindantes, ya que de ello dependía su comunicación directa y su crecimiento territorial y económico. Al fin y al cabo, el éxito de toda la reordenación de Zorrotzaurre se podía malograr por una decisión cortoplacista de no mirar más allá de un rédito a corto o medio plazo y por no ir más allá de una gran inversión inicial, sin valorar a largo plazo las necesidades reales de Zorrotzaurre en cuanto a infraestructuras se refería.

Con todo ello, valoramos que mientras que en todos los sentidos el Master Plan de Zorrotzaurre creció a lo largo del tiempo y gracias a todo tipo de aportaciones desde todo tipo de ámbitos, desde el punto de vista de infraestructuras de comunicación, en cuanto a puentes y pasarelas, fue en claro retroceso. Por el contrario, las prestaciones en este sentido fueron disminuyendo. Todas estas modificaciones del Master Plan de Zorrotzaurre que le aproximaban a la realidad urbana de Bilbao se dieron gracias a la Modificación Puntual del Plan General en Zorrotzaurre que permitió adaptar las nuevas necesidades de la zona a los nuevos tiempos y a la nueva coyuntura urbanística de Bilbao. Se necesitaba readecuar los parámetros urbanísticos al nuevo Plan Director de Zorrotzaurre, pero sobre todo era imprescindible actualizar las nuevas necesidades residenciales de Bilbao en esta área, según los nuevos rumbos de crecimiento de la ciudad, para readaptarla a un Plan General de 1995 que había quedado obsoleto. Un desarrollo urbano sostenible requería unas densidades mínimas que concentraran la ciudad, para evitar la dispersión urbana y el consumo masivo de suelo.

En este sentido, el Master Plan proporcionó no solamente un nuevo esquema urbanístico a desarrollar en Zorrotzaurre sino que facilitó el desarrollo de posibilidades urbanas en cuanto a las cargas de urbanización necesarias para la ejecución de la ordenación prevista. Todo ello, aproximaba la ordenación a una realidad ejecutable que hasta el momento no se había dado, es decir, ahora Zorrotzaurre era posible y sobre todo viable urbanísticamente hablando, equilibrado aprovechamientos urbanos y cargas urbanizadoras de forma que la financiación aunque enormemente compleja, era factible. Por ello, la intensidad edificatoria pasó del 0,8 m²/m² para el área de Zorrotzaurre en el Plan General de Bilbao de 1995 a 1,13 m²/ m² en el nuevo Master Plan de 2007, esta modificación ajustó el criterio de aumentar la vivienda protegida, de forma que gracias al aumento de edificabilidad que permitía aumentar el número de vivienda de protección oficial junto con la reducción de infraestructuras viarias y de conexión, hicieron posible una viabilidad económica de la operación urbanística. Es decir, las cargas urbanizadoras eran asimilables solamente si se aumentaba la edificabilidad hasta 1,13 m²/m², debido a la premisa inicial de tener que aumentar al 50% la vivienda protegida. Al final, la combinación de todos los parámetros urbanísticos supuso un adecuado equilibrio para poder llevar a cabo la operación sin que hubiera plusvalías en cuanto a aprovechamientos urbanísticos.

A pesar de que la viabilidad de dicha empresa resultaba factible, la enorme complejidad de la operación dificultaba su gestión por multitud de motivos. Eran muchos los actores implicados: propietarios, inquilinos, actividades económicas, instituciones públicas, normativa, opinión pública. Pero a pesar de todo, poco a poco se iban dando pasos hacia un objetivo último y común que era el conseguir un documento que aunara a todas las fuerzas vivas y que diera con una ordenación consensuada en Zorrotzaurre.

Finalmente, el documento que recogía el diseño del Master Plan junto con las premisas de normativas municipales, territoriales y sectoriales llegó y se redactó un primer proyecto del Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre en 2010, por parte de Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A., que estaba en el proceso urbanístico de Zorrotzaurre desde el 2002.

Este Plan Especial tuvo una gran complejidad de redacción ya que supuso un esfuerzo sustancial el transcribir a un lenguaje normativo el diseño orgánico y trasgresor del Master Plan de Hadid. Se trataba de una adaptación del Master Plan para su adecuación a la pormenorización y a la legislación vigente según las necesidades urbanísticas, y no solamente eso, sino que uno de los verdaderos logros del Plan Especial del equipo de arquitectos vascos fue la geometrización y redibujado de los elementos gráficos del Master Plan para poder crear una base o plantilla previa sobre la que poder dibujar y posibilitar una urbanización correcta y una definida implantación de las futuras edificaciones.

La adaptación del Master Plan al Documento del Plan Especial se realizó *“con un respecto exquisito de los criterios de ordenación contenidos en la representación gráfica del Master Plan”*¹ Por parte de Antón Agirregoitia y su equipo, de forma que el criterio adoptado para la redacción del Plan Especial era el de mantener lo más fielmente posible el diseño urbano establecido por Zaha Hadid, limitándose, única y exclusivamente, a corregir aspectos que podían crear problemas en una futura ejecución de la urbanización o que incumplían las normativas o determinaciones territoriales y urbanísticas de obligado cumplimiento. Este Plan Especial también recogía las determinaciones definidas por los técnicos municipales y por los técnicos urbanísticos de la Comisión Gestora.

Tal y como nos remarcó Antón Agirregoitia, en conversación con él, nunca se trató de rediseñar Zorrotzaurre o intervenir en la propuesta del Master Plan que fue totalmente ajeno a ellos, solamente lo adaptaron con rigor a las necesidades existentes para poder llevarlo a ejecución. Con todo, hemos de remarcar que fue un trabajo magnífico, riguroso y que no podemos dejar de pensar que el Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre de Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A supuso una traducción soberbia de un complejo diseño urbano para Zorrotzaurre.

Cuando el documento estaba contrastado y corregido por técnicos municipales sucedió un inoportuno malentendido entre los arquitectos redactores del Plan Especial

¹ Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre del Plan General de Bilbao. Documento A. Memoria Informativa y Justificativa. Junio de 2010. Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A. Estudio de Arquitectura y Urbanismo. DOCUMENTO INÉDITO

y la Comisión Gestora que llevó al abandono de tal empresa por parte del equipo local de arquitectos que renunciaron a seguir con la redacción del Plan Especial. No sabemos él por qué de tal conflicto de intereses y tampoco es materia a tratar en esta Tesis pero el resultado de todo ello es que no se pudo finalizar el proceso de elaboración del Plan Especial por parte de sus arquitectos redactores.

Es justo decir que el Plan Especial de Zorrotzaurre fue un trabajo elaborado por Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A, a pesar de que su documento no fue el que se aprobó definitivamente. El Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre se aprobó definitivamente en noviembre de 2012 y fue presentado por Estudio Albia S.L.P. - Arquitectura y Urbanismo. Ambos textos eran prácticamente similares pero el texto original aportaba el conocimiento de un proceso seguido durante 8 años a lo largo de los cuales se habían producido gran cantidad de vicisitudes urbanísticas y cuyo resultado final se encontraba recogido en ese primer Plan de junio de 2010.

En cuanto a la ordenación del Plan Especial, tenemos que decir que seguía fielmente la ordenación preestablecida en el Master Plan pero éste se modificaba en lo referente a la forma y situación de las edificaciones (suprimiendo bloques y aumentando plantas y modificando la forma de los bloques en planta, todo ello para su adaptación a las determinaciones normativas); En lo referente a la subzonificación o usos predominantes de determinados ámbitos de la ordenación pormenorizada; Pero sobre todo, se modificó en lo relativo a la vialidad rodada y peatonal. El Plan Especial mantenía el esquema de Isla abriendo el Canal de Deusto. Los dos elementos urbanos sobre los que pivotaba la ordenación propuesta eran el Canal y el Parque Lineal Central. Pero sin lugar a dudas, la gran apuesta del Plan Especial fue la organización viaria, la peatonal y el transporte público. Hay que remarcar que en esta primera redacción del Plan Especial, de junio de 2010, todavía se mantenían las conexiones de la futura isla de Zorrotzaurre, con Deusto, San Ignacio y Olabeaga a través de 7 puentes que permitían acoger la vialidad rodada y peatonal, mientras que en la Aprobación Definitiva del Plan se eliminaron varios puentes de unión con la Margen Derecha quedando únicamente 3 de ellos para la comunicación de la Isla. Por otro lado, la línea de tranvía fue uno de los puntos importantes de las conexiones infraestructurales de Zorrotzaurre ya que potenciaba el transporte público del área.

Una de las grandes virtudes del Plan Especial fue la de saber integrar la sensibilidad y la herencia de un pasado construido y existente en el área y cuya huella se reflejaba no solamente en edificios residenciales todavía habitados, sino también en edificios industriales, la mayoría de ellos abandonados, con la nueva ordenación propuesta, mezclando tipologías nuevas con rehabilitaciones de edificios que potenciaban el carácter de barrio y que aportaban una identidad propia y autóctona totalmente enraizada en ese territorio. Para ello, una de las estrategias que mayores réditos sociales aportaron al Plan Especial fue, sin duda, la conservación y la rehabilitación de edificios que se contemplaba como una actuación sostenible y de integración social y urbana.

En cuanto a los edificios de nueva planta, podíamos adelantar que habían sido extremadamente arriesgados desde el punto de vista formal ya que las distorsionadas "H" de su geometría inicial auguraban un complejo encaje en cuanto a la adaptación de las premisas originales que se requerían sobre todo para la para la

vivienda de protección oficial. La variedad de tipologías resultó un tanto dificultosa para su traducción a la normativa del Plan Especial configurándose una gran variedad de posibilidades residenciales que no hacían más que multiplicar la tipología residencial de la Isla. Por otro lado, tal cantidad de alternativas de habitación posible enriquecía, en cierta medida, el proyecto urbano y constructivo que abría un amplio abanico de posibilidades a una alternativa arquitectónica atractiva, imprimiendo “el sello de autor” tan buscado y anhelado por las instituciones públicas bilbaínas.

En definitiva, el Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre redactado por Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A, fue el documento base sobre el que finalmente se aprobó el Plan Especial de Zorrotzaurre de noviembre de 2012, destacando el rigor del texto original trasladando íntegramente la idea conceptual y de diseño del Master Plan de Zaha Hadid. El equipo de arquitectos de Estudio Albia S.L.P. - Arquitectura y Urbanismo, acabó definitivamente el trabajo del Plan Especial que se había quedado inconcluso y que consiguió su Aprobación Definitiva en noviembre de 2012. No es cuestión de mermar méritos al trabajo realizado por el Estudio Albia S.L.P. - Arquitectura y Urbanismo, ya que su cometido fue realizado correctamente y no significa con ello que el documento finalmente aprobado fuera una copia literal del documento original. A pesar de que sí que es cierto que ambos documentos fueron muy similares, también hay que asumir que la “última vuelta de tuerca” la dieron desde el Estudio Albia S.L.P. - Arquitectura y Urbanismo, adaptando las últimas necesidades al Plan.

En cuanto a estas modificaciones del Plan Especial original, podemos apuntar que no resultaron cuantiosas sino que a pesar de no ser numerosas sí resultaron de gran importancia. La consecuencia directa y principal de esta modificación fue la supresión de varios de los puentes que enlazaban las orillas del Canal y también la disposición de nuevos espacios libres en la Margen Derecha del mismo. Se modificaron, alineaciones, se suprimieron viviendas cuya edificabilidad se reajustaba por otro lado, en definitiva, el encaje del Plan se fue asentando en el territorio de Zorrotzaurre según unas necesidades cada vez más definidas y establecidas por parte de la Comisión Gestora, el Ayuntamiento y los vecinos.

La conservación del Patrimonio industrial en Zorrotzaurre fue una de las banderas principales del Plan Especial, ya que uno de los criterios prioritarios del mismo era el mantener la memoria histórica en Zorrotzaurre, tanto residencial como industrial. De esta manera, no solamente se daba una integración urbana de un pasado existente, el cual había que mantener como identidad propia del enclave portuario, sino que socialmente la integración del tejido socioeconómico se entrelazaba, favoreciendo una sinergia simbiótica entre el barrio nuevo que se quería edificar y el tejido urbano existente que aportaba carisma, identidad colectiva y en definitiva alma al barrio con sus costumbres, pequeño comercio y vivencias urbanas enraizadas en un sentimiento común de colectivo urbano. Por ello, además de todas las viviendas que se rehabilitaban, se mantuvieron en el Plan una serie de edificios industriales que se dedicaban a diferentes usos. Inicialmente estos edificios iban a ser 14 pero finalmente la lista se amplió a 19 edificios industriales gracias al esfuerzo de la AVPIOP (La Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública) que realizó un catálogo analítico de las edificaciones de Zorrotzaurre y recomendaron alguna de ellas para su conservación.

Pero lo que sin lugar a dudas marcó un cambio sustancial en el Plan General fue la supresión de puentes. Pasaron de ser 7 puentes y pasarelas, en el texto original del Plan Parcial redactado por Antón Agirregoitia e Iñaki Peña, a ser solamente 3 en el Plan Especial Aprobado definitivamente. Esta modificación, que suponía un gran cambio en cuanto a concepción de vialidad y de conexión entre la Isla y sus territorios colindantes, se justificó mediante un informe de vialidad que garantizaba una escasa densidad de tráfico, según simulaciones de cargas de tráfico, y que servía para conocer las cargas de transporte rodado y el funcionamiento de la red viaria. Como resultado de aquel estudio se suprimieron todos los puentes hasta que solamente quedaron los 3 propuestos en el Plan Especial definitivo. Es decir, en el Master Plan de Hadid de 2004 se preveían 10 puentes y pasarelas que acabaron siendo solamente 3 puentes en la aprobación definitiva del Plan Especial de 2012. A pesar de cualquier justificación posible, parecía claro que la Isla quedaba “coja” desde el punto de vista de infraestructuras de comunicación ya que la disminución de 10 puentes a 3 suponía una gran pérdida de conexiones con el exterior de la isla.

Si observamos los cálculos de las cargas urbanísticas del Plan Especial con respecto al Plan original, podíamos ver que los cambios y modificaciones del Plan Especial habían producido un abaratamiento del mismo, debido sustancialmente a la reducción de infraestructuras de vialidad muy costosas como los puentes de conexión entre orillas. Pero existían otros parámetros difícilmente reducibles en cuanto a su financiación, tales como indemnizaciones o gastos de gestión que sustancialmente eran los mismos en ambas opciones del Plan y que no resultaban fácilmente justificables pero que como resultado final auguraban una disminución considerable del conjunto de las cargas urbanizadoras. Con todo, el proyecto siguió adelante y en noviembre de 2012 se aprobó definitivamente. El recorrido urbanístico de Zorrotzaurre parecía que había finalizado, ya que después de casi un siglo de divagares urbanos sobre la expansión de Bilbao en la Vega de Deusto, podíamos afirmar que finalmente se había llegado a una ordenación para Zorrotzaurre que tenía visos de poder realizarse. Las expectativas urbanas sobre un territorio sobre el que se había teorizado, discutido, diseñado e incluso ejecutado gran cantidad de infraestructuras, edificaciones y ordenaciones, eran elevadas y a pesar de ello nunca había llegado a culminarse un verdadero Plan de Ordenación Urbana en Zorrotzaurre, quizás por la falta de coherencia y unión urbana entre Zorrotzaurre y Bilbao y su Área Metropolitana. Los planes urbanísticos del Siglo XX en Zorrotzaurre, nunca acabaron por cuajar por multitud de razones y coyunturas e intereses urbanos que no hacían más que dilatar el proceso de ordenación urbana que quedaba siempre sin definir, pero el Plan Especial de 2012 tenía como gran característica y cualidad la necesidad urbana de tomar para sí un área degradada central en Bilbao y hacerla suya como “Isla “ urbana.

Así, después de un largo periplo de unos 90 años de propuestas urbanísticas en la Vega de Deusto, con el Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre se cerró un capítulo dentro del planeamiento urbanístico de Bilbao y se abrió un nuevo periodo de ejecución edificatoria en la Isla que nos traería un nuevo debate a analizar a lo largo del Siglo XXI. A pesar del éxito del documento aprobado del Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre, los actores que debían intervenir de forma decisiva para afianzar el éxito de la regeneración urbana y de la integración del nuevo modelo urbano en la trama heredada, eran los de la comunidad de vecinos

del barrio. Estableciendo las auténticas raíces del territorio se podía dar una mixtura armoniosa entre lo existente y lo proyectado que resultara con el éxito, a todos los niveles, del planteamiento urbano realizado para la futura Isla. Una vez superado el debate urbano y la participación ciudadana que habían generado el documento del Plan Especial, había llegado la hora no solamente de aceptarlo como válido sino de hacerlo suyo para apropiarse de él, en el buen sentido de la palabra, y establecer las bases y criterios de un enriquecimiento socio-cultural del barrio. Dinamizando proactivamente el barrio, se dio una estrategia de ocupación de los edificios obsoletos para la humanización del enclave abandonado que permitía generar unas dinámicas culturales de agitación intelectual que facilitaban el debate y que favorecían la génesis de "la ciudad creativa" entorno a una identidad de barrio y de respeto al medioambiente.

La estrategia de la ocupación de edificios obsoletos para nuevas actividades culturales, que hasta ahora no se había reconocido ni valorado por parte de las Instituciones Públicas, ahora se iba a ver con buenos ojos. Se reutilizaban los pabellones industriales, hoy en desuso, para desarrollar diversas iniciativas culturales, impulsadas por jóvenes emprendedores y creativos que generaban un verdadero laboratorio creativo en Zorrotzaurre. Se utilizaba una decadente infraestructura urbana para generar nuevas formas de arte, creación y agitación cultural. Pero lo más interesante de esta nueva "isla del saber y la creación" era que estaba avalada por las Instituciones Públicas, de forma que por parte de éstas se aceptaba una emergente realidad cultural que además se fomentaba y se impulsaba su desarrollo.

A pesar de todo, también debíamos asumir que en este proceso de ordenación y urbanización se podía dar un fenómeno que se estaba localizando en varias zonas céntricas y degradadas de las grandes urbes metropolitanas internacionales y del que comenzaba a hablarse desde un punto de vista de la problemática urbana. El proceso del cual hablamos era la gentrificación de barrios en enclaves estratégicamente privilegiados, aunque también abandonados. La exclusión urbana de los vecinos existentes en el barrio podía darse desde varios puntos de vista. Se debía estar atento a este nuevo proceso de creación de ciudad para evitar guetos y sobre todo para evitar procesos de exclusión y acoso inmobiliario (mobbing) u otros problemas derivados de la burbuja inmobiliaria, de la sobrevaloración de propiedades y otros.

Para finalizar, tenemos que decir que una vez aprobado el Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre, el desafío está sobre la mesa. Es decir, no solamente hay que contemplar el desarrollo urbano de la isla desde el enfoque urbanístico o institucional del planeamiento pormenorizado sino que tenemos que ser audaces y apostar por una ordenación y desarrollo urbano en Zorrotzaurre donde todos estemos implicados, en la medida de nuestras posibilidades, ya que nosotros somos Bilbao, somos los que debemos colonizar la isla y tenemos que favorecer la integración de la misma en la trama urbana de manera natural sin estridencias, como si siempre hubiera estado ahí.

CONCLUSIONES FINALES

CONCLUSIONES FINALES

El extenso y tortuoso viaje “espacio-tiempo” del desarrollo urbanístico de la Vega de Deusto, desde la Ribera de Deusto hasta Zorrotzaurre, y desde Ricardo Bastida en 1923 hasta la aprobación del Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre de 2012, ha sido un compendio de propuestas urbanísticas de distinta índole que han configurado el desarrollo urbano de un territorio a caballo entre la Metrópoli y su Área Metropolitana. A lo largo de casi un siglo de urbanismo en la Vega de Deusto, el territorio ha evolucionado al margen de las propuestas previstas en él.

La angostura del soporte físico del Valle del Nervión ha impedido, desde siempre, un desarrollo fluido y continuo de Bilbao como gran urbe capitalina y metropolitana pero a la vez, el soporte físico del Nervión ha permitido la configuración urbana y comarcal entorno a un Eje natural conformado por la propia Ría que ha supuesto siempre fuente de riqueza y de crecimiento económico. Por ello, los terrenos de la Vega de Deusto, colindantes al Nervión, han constituido desde sus orígenes, un enclave privilegiado de desarrollo económico y el borde fluvial por donde Bilbao debía crecer y expandirse buscando la tan ansiada Área Metropolitana abierta al mar como vía de comunicación exterior gracias a El Abra.

Desde la primera visión metropolitana de Ricardo Bastida, que fomentó el debate urbanístico en Bilbao y su Comarca, donde fomentaba la inclusión de las Anteiglesias colindantes a Bilbao para la creación de una “Ciudad Completa” comarcal y metropolitana, la Vega de Deusto ha sido objeto de continuas propuestas urbanísticas y de planeamiento pormenorizado para resolver uno de los mayores problemas urbanos que ha planteado Bilbao a lo largo del Siglo XX, que ha sido la falta de espacio físico para su expansión territorial.

“El Plan de Enlaces de Bilbao con los Pueblos Colindantes” de 1923 de Bastida dio respuesta a la Comarca del Nervión, apostando por un desarrollo metropolitano de Bilbao y su Comarca donde la confusa zonificación en la Vega de Deusto auguraba ya propuestas a una escala mayor. Es decir, Deusto y su Ribera constituían los terrenos industriales intercalados con usos residenciales residuales. El objetivo de Bastida quedaba claro ya que su pretensión era utilizar los terrenos de las Anteiglesias de Deusto, Begoña y parte de Erandio para crear la estrategia expansiva de Bilbao y su Comarca con la finalidad de una Ordenación Territorial a gran escala. Los terrenos de la Vega de Deusto supusieron para Bastida espacio físico para extender la “Ciudad Completa” de Bilbao, sin ninguna intención de ordenar el área desde un planeamiento a menor escala. A pesar de ello, el incalculable valor de la visión comarcal de Bastida para el Valle del Nervión fue el que implantó las bases para el futuro desarrollo del borde fluvial en Deusto.

A lo largo de los años 20 del pasado Siglo, que supuso una de las épocas más prolíferas en propuestas urbanísticas para la Vega de Deusto, se desarrolló un imaginario de visiones urbanas para este nuevo territorio anexionado que contribuyeron a que el borde fluvial de Deusto se comenzara a valorar como un territorio de gran potencial para Bilbao e incluso se podría decir que el término “Área de Oportunidad” acuñado por el Plan Territorial Parcial del Área Metropolitana de Bilbao en los años 90 fue intuido

ya en aquellos años convulsos de cambios sociales, políticos y por supuesto urbanísticos.

A pesar de ello, los territorios de la Vega de Deusto en la década de los 20, 30 e incluso en los primeros años de la posguerra, continuaron evolucionando según una única necesidad de expansión industrial unida a la herencia de la tradición naviera, de marisma de astilleros y de reparaciones navales debido a la favorable orografía de la Vega y a la disposición privilegiada de su enclave en la Curva de Olabeaga y a medio camino del Puerto Interior de Bilbao.

Paralelamente a esta realidad urbana de crecimiento espontáneo de pabellones industriales y de actividades de manufacturas sin ninguna ordenación urbana reglada, se desarrolló un intenso esfuerzo, por parte sobre todo del Ayuntamiento de Bilbao, promovido por Ricardo Bastida, para estructurar un planeamiento en la Vega de Deusto que hiciera posible una lectura conjunta de Bilbao con su nueva área anexionada de Deusto. Para ello, se convocaron concursos de ideas para urbanizar los nuevos territorios anexionados que trajeron sabia nueva y fresca sobre las ideas europeas del urbanismo internacional que se estaban dando en otros países.

Con todo ello, la inclusión de la Vega de Deusto significaba algo más que una expansión de la jurisdicción de Bilbao ya que suponía una verdadera estrategia metropolitana de aproximación por una parte, a la Margen Derecha residencial de Guecho y por otra parte, al excluido desarrollo industrial de la Margen Izquierda. Es decir, la Vega de Deusto, gracias al planeamiento pormenorizado fomentado por el Ayuntamiento de Bilbao antes de la Guerra, se podía contemplar como un verdadero enclave estratégico en el desarrollo comarcal de Bilbao y su Área Metropolitana.

Paralelamente a las propuestas del Ayuntamiento de Bilbao, existió un organismo autónomo que se hallaba directamente implicado en el desarrollo urbanístico de Deusto y su Ribera. La Junta de Obras del Puerto de Bilbao (J.O.P.B.) supuso el ente imprescindible para la evolución urbana de la fachada fluvial en Deusto. Sus prioridades eran las necesidades del Puerto de Bilbao, al margen de cualquier otra circunstancia urbana. Por ello, la J.O.P.B. interpretó el desarrollo urbanístico de Deusto bajo una perspectiva simbiótica de crecimiento mutuo Puerto-Ciudad. Es decir, si el Puerto crecía, Bilbao crecería paralelamente. Debido a esta premisa, la J.O.P.B. estableció su plan urbanístico en la Vega de Deusto según los intereses particulares de crecimiento del Puerto de Bilbao. A lo largo de una década, el desarrollo urbanístico de Bilbao pasó por la expansión del Puerto y la reorganización de sus espacios en la Vega de Deusto. En esta coyuntura de intereses entre diferentes organismos e instituciones, que a veces resultaban simbióticos y complementarios pero otras veces resultaban antagónicos, se concibió el Canal de Deusto.

El elemento urbanizador definitivo para la definición del enclave de la Vega de Deusto y que supuso la transformación definitiva de éste fue el Canal de Deusto ya que no solamente fue una metáfora urbana de una herida abierta en Deusto al anexionarse a Bilbao, sino que supuso una verdadera catarsis en un territorio y unas gentes vinculadas emocionalmente a la Ría y a su vida ribereña. Deusto se rasgó con el Canal para dejar entrar en su Vega las aguas encauzadas del Nervión industrial allí donde antes entraban las marismas llanas y fértiles. La obra del Canal de Deusto supuso un

punto de inflexión en el planeamiento urbanístico de Deusto y en la Ordenación Territorial de Bilbao y su Comarca. El Canal variaba sustancialmente la configuración territorial de la Comarca y la extensión de Bilbao quedó sometida a la ejecución del Canal que conllevaba una sustancial modificación de la imagen urbana de la Villa.

El Canal de Deusto que inicialmente se concibió para facilitar la maniobrabilidad de la Curva de Elorrieta y favorecer la navegabilidad en la Ría a su paso por el meandro de Deusto, acabó siendo objeto de intereses particulares industriales. La simbiosis empresa-Ría exigía al Puerto una mejora continua de infraestructuras que favorecía el crecimiento económico de la Comarca. El lobby empresarial o grupo de presión económica ligado al Puerto como concesionario, extendía sus vínculos a la política y entes y organismos públicos donde se entrelazaban intereses público-privados, favoreciendo a empresas que resultaban especialmente mimadas por la J.O.P.B. como la Compañía Euskalduna, cuyos astilleros daban salida directa a sus barcos de gran calado por la nueva infraestructura del Canal de Deusto fomentada directamente por su Presidente. Paralelamente, gracias al corte de Deusto, la J.O.P.B. ampliaba los metros de muelle para el almacenaje de mercancías, reconvirtiendo los nuevos terrenos interiores en ribera utilizable. A priori, la gran obra del Canal vislumbraba un éxito seguro al garantizarse un rendimiento a medio plazo pero la realidad fue que la gran infraestructura fluvial constituyó uno de los episodios más sombríos de la Ordenación Territorial de Bilbao y su Comarca.

La obra del Canal comenzó a convertirse en faraónica y tras los primeros 5 años de obras se comenzó a contemplar las verdaderas dificultades técnicas que suponía el corte de la Vega de Deusto. Los medios de la época eran escasos y los recursos técnicos insuficientes, la inflación de la época modificaba las iniciales previsiones presupuestarias, generándose continuas derramas que la falta de liquidez de la J.O.P.B. no podía financiar. No había manera de acabar la obra.

A partir de la década de los 60, la obra del Canal de Deusto comenzó su declive que acabó en una conclusión del Canal de Deusto a 400 metros por la imposibilidad técnica de realizar la obra debido a la calidad de los suelos. Aunque la realidad fue, sin duda, la inviabilidad de aquella megaestructura. Tras años de obras en el Canal de Deusto, la evolución socio-económica de Bilbao y de su Puerto evidenciaban la inoperancia de estas instalaciones que no podían estar justificadas desde ningún tipo de argumento urbanístico viable y se puso en tela de la necesidad real del Canal ya que la configuración de la nueva flota de embarcaciones de transporte había variado tanto en su caldo como en su tonelaje, lo cual impedía la utilización de las instalaciones del Canal a buques mercantes modernos. Es decir, el Canal una vez de realizado no valió para nada y se convirtió en una dársena de almacenaje.

Paralelamente, comenzó un declive económico a lo largo de la Ría debido a la crisis mundial del petróleo que se reflejó en una paulatina decadencia industrial del área de la Ribera de Deusto que se encontraba completamente saturada, sin espacio físico y sobre todo desordenada ya que ningún planeamiento hasta época había dado respuesta a la abigarrada trama industrial y se encontraba desprovista de todo tipo de comunicaciones de enlace con ambas márgenes fluviales. El Eje económico de la Ría comenzó a marchitarse a lo largo de la década de los 70 y 80. La puesta en marcha

del Canal no había conseguido el propósito inicial de fomentar el motor económico del Puerto y se convirtió en una infraestructura infrautilizada y sin rentabilidad cuando el Puerto decidió deslocalizar su actividad en el Puerto Exterior. El Ayuntamiento de Bilbao fue un mero espectador de un desarrollo urbanístico en la Vega de Deusto, adoptando para su planeamiento y haciendo suya una de las infraestructuras como el Canal, gestada por la J.O.P.B. y que estructuraba la trama urbana de Deusto, sin que entre ambos organismos hubiera una fluida comunicación para conjugar intereses comunes

El Canal supuso una apuesta urbana arriesga a gran escala que fracasó por numerosos motivos: Económicos, plazos, constructivos, estratégicos o simplemente por cuestiones de inviabilidad. Es decir, nunca fue necesario el Canal de Deusto para Bilbao ya que solamente respondió a los cuestionados intereses particulares de ciertas empresas concesionarias del Puerto que concibieron una infraestructura de tal envergadura en una coyuntura económica de expansión industrial que finalmente quedó totalmente trashedada a medida que finalizaba el Siglo XX.

Debido al Canal, la Ribera de Deusto se convirtió en la península de Zorrotzaurre y paulatinamente se le confirió un carácter periférico y marginal debido al crecimiento anárquico de la actividad industrial. La escasa información pormenorizada que aportaban los Planes Parciales de Deusto se centraban en el desarrollo residencial de la Margen Derecha del Canal y descuidaban el desarrollo industrial de la península. Todo ello, produjo una alta degradación ambiental, ruinas de edificios industriales abandonados y decadencia urbana que ha llegado hasta nuestros días a modo de ciudad fantasma.

La democracia trajo nuevas formas de repensar la ciudad pero sobre todo la Comarca. Gracias al nuevo Planeamiento Territorial, se establecieron las directrices básicas a seguir en torno a la Metrópoli y su área de influencia. Así, los tan ansiados documentos reguladores de la globalidad comarcal mediante la Ordenación del Territorio que había perseguido Bastida en su Plan de Enlaces de 1923 comenzaban a gestarse dentro de un marco territorial propicio para ello. En este contexto, el Eje de la Ría supuso el primer elemento de ordenación del Área Metropolitana de Bilbao y la península de Zorrotzaurre se encontraba en el centro neurálgico de dicho desarrollo urbanístico comarcal. Es decir, el enclave privilegiado desde la Ribera de Deusto a Zorrotzaurre no podía dejar de explotarse urbanísticamente para añadirlo a Bilbao como nexo de unión con su Área Metropolitana longitudinalmente a lo largo del Ría y transversalmente como unión entre márgenes del Nervión, revalorizando su situación estratégica en la Comarca. De esta forma, Zorrotzaurre se convierte en el P.T.P.B.M. en un "Área de Oportunidad" que Bilbao no debe desaprovechar.

La forma de hacer suya esta "Área de Oportunidad" para incorporarla a la Villa se realiza desde una estrategia de reciclaje urbano para crear un Waterfront de diseño urbano y arquitectónico que había resultado válida, no solamente en experiencias europeas, sino que también la experiencia anterior de Abandoibarra avalaba, en cierta medida, su éxito. Gracias a Zorrotzaurre, Bilbao y su Hinterland se interconectaban físicamente generando una continuidad territorial. La recuperación del tejido urbano en Zorrotzaurre se debía volcar hacia el Eje Metropolitano de la Ría

como una estructura fluvial necesaria para la reivindicación de Bilbao y su Área Metropolitana gracias a la estructuración sistémica del tejido y la trama urbana de la futura isla. La "tabula rasa" urbanística que se produjo en Zorrotzaurre gracias al planeamiento estructurante de los 90 permitió un desarrollo urbanístico nuevo, moderno y readecuando la herencia de antiguas infraestructuras urbanas como la del Canal que constituían un verdadero peso urbanístico al desarrollo de la ciudad. No había vuelta atrás con la apertura definitiva del Canal. Se había heredado de épocas pasadas una obsoleta infraestructura fluvial infrautilizada en la que cabía dos posibles situaciones: asumirla o eliminarla. Asumir el Canal pero modificándolo, abriéndolo, recuperándolo fue la opción tomada y la más adecuada desde el punto de vista urbano ya que Deusto lo necesitaba para poder crear en Zorrotzaurre una regeneración urbanística a la altura de las circunstancias de dicha operación urbana en Bilbao. Favorecer la hidraulicidad de la Ría fue la argumentación necesaria que ratificó la apertura del Canal y que permitió diseñar una isla en la Ría del Nervión ya que abrir definitivamente el Canal de Deusto resultó una condición "sine qua non" para poder realizar cualquier tipo de planeamiento pormenorizado en Zorrotzaurre.

Había que pasar página a la herencia de antiguas tramas y propuestas urbanas en la Vega de Deusto para poder evolucionar hacia una Metròpoli en conexión con su Área Metropolitana, dentro de la última gran expansión territorial de la Villa. La última gran oportunidad de crecimiento físico y urbano de Bilbao se debía desarrollar prácticamente en su céntrico waterfront a modo de enclave estratégico territorial y no debíamos desaprovecharse dicha oportunidad. Zorrotzaurre se convirtió en la encrucijada entre Bilbao con su Hinterland para lograr una salida hacia El Abra a través del Eje Metropolitano de la Ría del Nervión. Es decir, Zorrotzaurre se podía considerar como un terreno céntrico en plena expansión y regeneración urbana. De esta forma, se comenzó a forjar la última gran operación urbanística de Bilbao

La finalidad era la de conseguir un documento urbanístico que estructurara y regalara un desarrollo de crecimiento mixto, residencial y terciario, en la futura isla de Zorrotzaurre. El documento al que se llegó en 2012 fue el Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre. Pero el recorrido de diseño, estructuración y configuración urbanística que supuso un arduo esfuerzo y conjunción de intereses público y privados, comenzó una década antes en 2001 cuando se constituyó la Comisión Gestora para el Desarrollo Urbanístico de Zorrotzaurre.

El verdadero éxito de la gran operación urbanística en Zorrotzaurre se dio desde el primer momento en la formación de la Comisión Gestora ya que se logró conciliar intereses de diferente índole, público-privados, para llegar a establecer un compendio de pautas a seguir para llegar a un final común beneficiosos para todos pero sobre para lograr un Plan urbanístico viable económica y técnicamente sostenible.

Una vez superada la dificultad de poner en aglutinar opiniones, intereses y objetivos, llegó la puesta en marcha del engranaje de gestar un verdadero Plan a la altura de las circunstancias de dicho enclave privilegiado. El diseño del Master Plan sobre el que se desarrolló el Plan Especial, se le adjudicó de forma excesivamente parcial gracias al apoyo de instituciones públicas a la arquitecta internacional, Zaha Hadid, a pesar de que no era la mejor opción valorada, debido a su falta de experiencia en diseños

urbanísticos a gran escala. Otras opciones evaluadas fueron las firmas internacionales de arquitectos como Renzo Piano y Richard Rogers, con las que no se pudo llegar a acuerdos factibles por diferentes circunstancias pero que sí que aportaban un verdadero *know how* en urbanismo de *waterfront*. En definitiva, se apostó por una estrategia de marketing arquitectónico equiparable a la táctica utilizada con el Museo Guggenheim. Es decir, un efecto Zorrotzaurre de la mano de Zaha Hadid con sus distorsionadas geometrías y su cuestionado formalismo arquitectónico.

Pero lo que verdaderamente supuso un acierto para el desarrollo del Plan fue el contar, desde 2002, con la colaboración del equipo local de arquitectos Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa que supuso la pieza clave para coordinar y asesorar urbanísticamente la elaboración del Plan.

El resultado fue un Master Plan espectacular y brillante, con una propuesta fragmentada y desestructurada mediante un abanico de lotes edificados que suponía la nueva isla de Zorrotzaurre. Los bloques abiertos se curvaban radialmente hacia el Canal creando un Skyline de líneas quebradas y ángulos caprichosos mediante la distorsión de las perspectivas. No podíamos obviar la seducción de la propuesta desde un punto de vista puramente estética pero, por qué no decirlo, también desde un punto de vista de la complejidad organizativa que ello conllevaba ya que se podía leer más como un proyecto edificatorio o paisajístico que como un proyecto urbanístico llegando hasta una escala menor. Estaba claro que el papel lo sostenía todo, pero la verdadera dificultad radicaba en la traducción del Master Plan de Zaha Hadid en un Plan Especial en coherencia con la normativa, viable económica-social y técnicamente hablando. Si se conjugaba el diseño del Master Plan de Hadid y su puesta en realidad viable supondría el éxito seguro para la regeneración urbana de Zorrotzaurre. En cierta medida, la fusión de todas estas premisas e intereses estuvo el manos de Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa que sin lugar a dudas, estuvieron a la altura de las circunstancias redactando un primer Avance del Plan Especial que llevaba el espíritu del Master Plan hasta sus últimas consecuencias normativas y con un resultado más que satisfactorio.

Hubiera sido insólito que no se hubieran dado críticas al Master Plan. Éstas fueron muchas y de distinta índole pero las más inflexibles se dieron desde el sector profesional de arquitectos que no aceptaban con agrado los excesos formales de Hadid. Pero lo que parecía claro es que el Master Plan estaba en boca de toda la opinión pública y esto siempre resultaba beneficioso para conseguir un mejor diseño, más participativo pero sobre todo, favorecía a que el ciudadano de a pie se “hiciera” con la propuesta y que finalmente aceptara el desarrollo residencial de Zorrotzaurre como parte integral de Bilbao.

El Master Plan de Hadid evolucionó favorablemente y la propuesta definitiva redefinía y re densificaba el área según las nuevas necesidades residenciales para Bilbao en cuanto a vivienda protegida y en cuanto a edificabilidad y aprovechamiento. Es decir, el Plan Maestro se amoldó paulatinamente a la realidad urbana de Bilbao, pero por el contrario, se redujo el número de puentes a 3, intentando reducir cargas urbanísticas lo que dificultaba la accesibilidad a la nueva isla. El Master Plan creció en calidad urbanística pero disminuyó en cantidad y calidad de infraestructuras de

comunicación que resultaban claves para la conexión y el éxito de la operación urbanística. El resultado consistió en la combinación de todos los parámetros urbanísticos para lograr un adecuado equilibrio para llevar a buen término la operación urbanística con un adecuado reparto de plusvalías en cuanto a aprovechamientos urbanísticos.

El Plan Especial supo integrar la sensibilidad y la herencia de un pasado construido, para ello una de las estrategias que mayores réditos sociales aportaron al Plan Especial fue, sin duda, la conservación y la rehabilitación de edificios que se contemplaba como una actuación sostenible y de integración social y urbana. La conservación del Patrimonio Industrial en Zorrotzaurre fue una de las banderas principales del Plan Especial ya que uno de los criterios prioritarios del mismo era el mantener la memoria histórica en Zorrotzaurre, tanto residencial como industrial. Mediante esta estrategia se favorecía una sinergia simbiótica entre el barrio nuevo que se quería edificar y el tejido urbano existente que aportaba identidad colectiva y el alma al barrio por construir.

Al equipo de arquitectos vascos, Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, se les debe un excepcional trabajo de compendio y síntesis al transcribir a un lenguaje normativo el diseño orgánico y trasgresor del Master Plan de Hadid. La adecuación a la norma del Master Plan de Zaha Hadid, se realizó con exquisito respeto al diseño original, manteniendo los criterios propios del Plan y redactando un Plan Especial fiel al diseño inicial. El Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre se aprobó definitivamente en noviembre de 2012 y fue presentado por Estudio Albia S.L.P. según los trabajos realizados a lo largo de una década por Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa.

Finalmente, se había logrado un documento aglutinador de voluntades para la reestructuración y recuperación urbanística de Zorrotzaurre. De esta manera, el recorrido urbanístico de la Vega de Deusto, parecía que tenía visos de poder realizarse. Las expectativas urbanas sobre Zorrotzaurre eran elevadas y a pesar de ello nunca había llegado a culminarse un verdadero Plan de Ordenación Urbana, capaz de continuar Bilbao hacia El Abra y acercarse a su Área Metropolitana. Los planes urbanísticos del Siglo XX en Zorrotzaurre nunca acabaron por concretarse pero el Plan Especial de 2012 tenía como gran característica y cualidad la necesidad urbana de tomar para sí un área degradada central en Bilbao y hacerla suya como "Isla" urbana.

Para finalizar, decimos que el Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre podemos considerarlo como un éxito del planeamiento urbanístico de waterfront y que llega la hora de que la ciudadanía lo haga suyo y validarlo también como un hito en la regeneración urbana y en la integración con la trama existente, para lograr una mixtura armoniosa de convivencia urbana de la Vega de Deusto.

A lo largo de casi un Siglo de propuestas urbanísticas en la Vega de Deusto, cerramos un capítulo dentro del planeamiento urbanístico de Bilbao y se abre un nuevo periodo mucho más decisivo para la Villa que consiste en la ejecución del Plan. El nuevo debate del Siglo XXI se centrará en la verdadera realización del nuevo barrio de Bilbao: Zorrotzaurre

BIBLIOGRAFÍA

Bibliografía

- AGUIRREAZKUENAGA, J., & AUTORES, O. (203). Bilbao desde sus alcaldes, Volumen 2 , 1902-1937. Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao. Área de Cultura.
- AGUIRREAZKUENAGA, J., & OTROS. (2002). Bilbao desde sus Alcaldes Volúmen III (1937-1979). Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao
- ALONSO, MIKEL. FERNANDEZ DE LA SOTA, JOSÉ: "Zorrozaurre".
- ALZOLA, ACHUCARRO Y HOFFMEYER. "Memoria del Proyecto de Ensanche de Bilbao, 1876". Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Vizcaya. Introducción de Javier Cenicacelaya e Íñigo Saloña, 1998
- ASOCIACIÓN DE FAMILIAS DE REKALDE.1975. el Libro Negro de Rekalde,
- ASTIBIA AIERRA, HUMBERTO. "Paisajes de papel y patrimonio de la era industrial Vasco-Navarra". Temas Vizcaínos. Edita BBK
- AZPIRI ALBÍSTEGUI, ANA. Vitoria Gasteiz 2000. "Urbanismo en Bilbao 1900-1930." Gobierno Vasco. Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente.
- AAVV. Introducción a la economía española (23ª edición). Alianza Editorial
- AA.VV. Premio Thyssen Arquitectura`94, Grupo Thyssen Industrie, Madrid, 1994.
- AAVV. Diputación Foral de Bizkaia. Harvard University Graduate School of Desing. Bilbao .Los márgenes de la Ría .Bizkaia. Octubre 1998.
- BARBERIA, IMANOL.2006. " Las sirgueras de la Ría de Bilbao". Temas Vizcaínos. Editado por BBK. Bilbao
- BASSOLS COMA, M. (1973). Génesis y Evolución del Derecho urbanístico español 1812-1956. Madrid: Editorial Montecorvo S.A.
- BASTIDA, R. (1934). El Plan de Enlaces Ferroviarios de Bilbao. Los Enlaces ferroviarios de Bilbao, (págs. 6-32). Bilbao.
- BASTIDA, R. (1923). El problema urbanístico de Bilbao. Conferencia pronunciada en el salón de las asociaciones de Arquitectos y de Ingenieros Industriales de Vizcaya. En R. Bastida, N. Introducción de : Basurto, E. Leira, & D. Quero, El Problema Urbanístico de Bilbao (págs. 73-101). Bilbao: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Bizkaia.
- BASTIDA, R. (1927 N° 98 de Junio). El Proyecto de Extensión de Bilbao. Arquitectura - Madrid; Sociedad Central de Arquitectos , 228-229.
- BASTIDA, R., & GUIMÓN, P. (1904). Memoria del Proyecto de Ampliación del Ensanche de Bilbao. Bilbao.
- BASURTO, NIEVES; MARZANA, JAVIER; SANTANA, ALBERTO. 1994. " Bilbao" Capítulo del Libro "Atlas Histórico de ciudades europeas" de Manuel Guàrdia, Francisco Javier Monclús, José Luís Oyón. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona y Salvat Editores S.A.

BASURTO, N. (2011). A la conquista del espacio. Documentación sobre el contencioso para la anexión a Bilbao de las anteiglesias vecinas.1821-1890. Bidebarrieta, nº22

BEASCOECHEA GANGOITI, JOSÉ MARÍA. (2009): "La consolidación de la metrópoli de la ría de Bilbao. Volumen I. Segunda Industrialización, inmigración y capital humano." Fundación BBVA

BEASCOECHEA GANGOITI, JOSÉ MARÍA. (2009): "La consolidación de la metrópoli de la ría de Bilbao. Volumen II. Infraestructuras, espacios y recursos." Fundación BBVA

BEASKOETXEA GANGOITI, J. M., & MARTINEZ RUEDA, F. (2011). La creación del "Gran Bilbao" en el Franquismo y el alcalde Joaquín Zuazagoitia (1942-1959). Revista Bidebarrieta Nº 22

BILBAO GOYOAGA, J. (2005). El genio de la Ría. Una evocación desde la Ribera de Deusto. Bilbao: Muelle de Uribitarte Editores, S.L.

BILBAO LARRONDO, LUÍS. 2013. Urbanismo en Bilbao 1959-1979. Del desarrollismo económico a la transición. Bilbao.

BILBAO, C. A. (1954). Ordenanzas. Para la aplicación del Plan General de Ordenación Comarcal del Gran Bilbao. Bilbao: Escuelas Gráficas de la Santa Casa de Misericordia.

BILBAO, E. A. (1943). Estudio y aprobación de un Plan Comarcal de Bilbao y su zona de influencia. Bilbao: Secretaría General. Sección Fomento. Expediente D.7.6.

BILBAO, J. D. (Febrero 1929). Informe sobre los escritos presentados durante el periodo de reclamaciones por los propietarios de terrenos afectados. Bilbao.

BILBAO, J. D. (1919). Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos. Bilbao: Imprenta y litografía de Emeterio Verdes y Achirica.

BILBAO, J. D. (1928). Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos. Bilbao: Imprenta y litografía de Emeterio Verdes y Achirica.

BILBAO, J. D. (1929). Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos. Bilbao: Imprenta y litografía de Emeterio Verdes y Achirica.

BILBAO, J. D. (1931). Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos. Bilbao: Imprenta y litografía de Emeterio Verdes y Achirica.

BILBAO, J. D. (1932). Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos. Bilbao: Imprenta y litografía de Emeterio Verdes y Achirica.

BILBAO, J. D. (1936-1940). Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos. Bilbao: Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes.

BILBAO, J. D. (1941-1942). Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos. Bilbao: Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes.

- BILBAO, J. D. (1946). Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos. Bilbao.
- BILBAO, J. D. (1946). Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos. Bilbao: Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes.
- BILBAO, J. D. (1947). Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos. Bilbao: Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes.
- BILBAO, J. D. (1949-1950). Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos. Bilbao: Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes.
- BILBAO, J. D. (1951-1952). Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos. Bilbao: Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes.
- BILBAO, J. D. (1953-1954). Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos. Bilbao: Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes.
- BILBAO, J. D. (1955-1956). Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos. Bilbao: Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes.
- BILBAO, J. D. (1957). Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos. Bilbao: Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes.
- BILBAO, J. D. (1926). Memoria que manifiesta el Estado y Progreso de las Obras de Mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos. Bilbao: Imprenta y Litografía de Emeterio Verdes y Achirica.
- BILBAO, J. D. (1928). Obras en la Ría. Canal de Deusto. Sesión extraordinaria para tratar de la nueva urbanización proyectada por el Ayuntamiento, (págs. 1-2). Bilbao.
- BILBAO, J. D., Públicas, M. d., & Marítimas, D. G. (1962). Memoria Anual del Puerto de Bilbao. Año 1962. Bilbao.
- BIDAGOR, P. (Julio agosto y septiembre 1967 N° 4). Situación General del Urbanismo en España (1939-1967). Revista de Derecho Urbanístico
- BUNZ, O., & GARCÍA MERCADAL, F. (1926). Memoria del Plan de Extensión. Madrid-Charlottesville.
- CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN. 1971. El Aeropuerto de Bilbao ante el futuro desarrollo regional. Bilbao
- CAMIÑA, L. (28 de Agosto de 1935). Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto. Bilbao: Junta de Obras del Puerto de Bilbao. Exp N° 139 del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos.
- CAMIÑAS, L. (28 de Febrero de 1928). Proyecto de Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto. Bilbao: Junta de Obras del Puerto de Bilbao.

CARO BAROJA, JULIO. 1984. Factores negativos en la evolución de la sociedad vizcaína. Jornadas promovidas por la Comisión de Vizcaya de la Real Sociedad Bascongada de los amigos del País.

CIAM.1957. "La carta de Atenas: Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna". Editorial Contempora. Buenos Aires

CHURRUCA, EVARISTO; 1876. Proyecto de mejora de la barra y de encauzamiento de la mitad inferior de la ría de Bilbao. En: Churruga, Evaristo de; 2003. Evaristo de Churruga (1841-1917). Escritos publicados en la Revista de Obras Públicas. En: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos; (ed.); 2003. La ROP a través de sus autores. Colegio de Ingenieros de Caminos:136.

CHURRUCA, EVARISTO ; 1898. Memoria que manifiesta el estado y progreso de las obras de mejora de la Ría de Bilbao y cuenta de ingresos y gastos: durante el año económico de 1897 a 1898. Imprenta y Litografía Juan E. Delmas, Bilbao

COMISIÓN OF THE EUROPEAN COMMUNITIES. 1988. Urban Problems and Regional Policy in the European Community. Luxemburgo.

COORPORACIÓN ADMINISTRATIVA "GRAN BILBAO". 1954. Ordenanzas. Para la aplicación del Plan General de Ordenación Comarcal del Gran Bilbao. Bilbao: Escuelas Gráficas de la Santa Casa de Misericordia

DELMAS, J. (1944). Guía histórico-descriptiva del viajero en el señorío de Vizcaya en 1864. Bilbao: Diputación de Vizcaya.

DEPARTAMENTO DE OBRAS PÚBLICAS. 1997. "La Avenida del Nervión. Una gran avenida haciendo metrópoli". Diputación Foral de Bizkaia. Bilbao

EGUSKIZA, GAIZKA. 2003. Zorrozaurre un reto urbanístico. Bilbao.

ENSANCHE, C. (1925-1929). Formación de un Plan general de Ensanche de la Villa. Comprende el territorio anexionado por R.D. el 29 de Octubre de 1924. Comprende los Ensanches de Begoña, Deusto y parte de Erandio. Bilbao: Exmo Ayuntamiento de Bilbao.

EQUIPO TALDE: GURREA ÁLVARO, ELGUEZABAL XAVIER. 1979. Equipamientos y servicios colectivos en el Gran Bilbao. Comun 2. Abril 1979. Bilbao.

ESCAGÜES DE JAVIERRE, ISIDORO. 1959. Los espacios vacantes de la industrialización Vizcaína. Urbis.Año VIII- 1959 N°23. Bilbao

ESTEBAN GALARZA, MARÍA SOLEDAD; UGALDE SÁNCHEZ, MIREN IGONE; RODRÍGUEZ ÁLVAREZ, ARANTXA; ALTUZARRA ARTOLA, AMAIA. (2008): "Territorios Inteligentes: Dimensiones y Experiencias internacionales". Netbiblo.

ESTEBAN GALARZA, MARÍA SOLEDAD. 2000. "Bilbao, luces y sombras del Titanio: el proceso de regeneración del Bilbao metropolitano". Universidad del País Vasco, Euskal Herriko Unibertsitatea. Bilbao.

ERQUICIA OLACIREGUI, JESÚS MARÍA. 2000. Instrumentos de Ordenación Territorial de la LOT. Incluido en Ordenación del Territorio y Legislación Sectorial en la CAPV : Apuntes genéricos. Instituto Vasco de Administración Pública. Vitoria-Gasteiz

- ERQUICIA OLACIREGUI, J. M. (2003). Del Planeamiento Urbanístico a la Ordenación del Territorio. La necesidad de un cambio de escala. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco
- EXCMO AYUNTAMIENTO DE BILBAO. 1943. Estudio y aprobación de un Plan Comarcal de Bilbao y su zona de influencia. Bilbao: Secretaría General. Sección Fomento. Expediente D.7.6. La memoria del Plan Comarcal aparece también en Revista Nacional de Arquitectura , Madrid. (Año Iv. Número 45.Septiembre de 1945). Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao. Dirección General de Arquitectura
- EXCMO AYUNTAMIENTO DE BILBAO. Proyecto de Reforma de Urbanización y Ordenanzas correspondiente a la Vega de Deusto. Dirección de Arquitectura. Sección Fomento. Expediente 45-7-46.
- EXCMO AYUNTAMIENTO DE BILBAO. 1961. Plan General de Ordenación Urbana y su Comarca 1961.Bilbao. Dirección General de Arquitectura. Archivo Histórico Municipal de Bilbao.
- EXCMO AYUNTAMIENTO DE BILBAO. 1994. Plan General Municipal. Memoria. Tomo I. Preámbulo. Ayuntamiento de Bilbao. Aprobación definitiva del 22 de Febrero de 1994
- EXCMO AYUNTAMIENTO DE BILBAO. 1973. Reforma Interior Parcial de Deusto, Olaveaga y Zorroza 1973.b 1 Documentos. Memoria. R- 456/ 73. Bilbao
- FERRER REGALES, MANUEL. 1977. Bilbao Metropolitano. Boletín de la Real Sociedad Geográfica. Madrid. Tomo CXIII, Nº1 al 12
- FORASTER BASTIDA, J. R. (2002). Ricardo Bastida Arquitecto. Bilbao: Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro.
- FRAILE, P. (2002). La organización del espacio y el control de los individuos. En R. Bergalli, Sistema penal y problemas sociales (págs. 225-278). Valencia.
- FULLAONDO, D. (1969). La Arquitectura y el Urbanismo de la región y el entorno de Bilbao. Tomo 1. Madrid- Brcelona: Ediciones Alfaguara S.A.
- FULLAONDO, DANIEL. 1969. "La Arquitectura y el Urbanismo de la región y el entorno de Bilbao" Tomo 2. Ediciones Alfaguara. Madrid – Barcelona.
- FUNDACIÓN MUSEO MARÍTIMO DE LA RÍA DE BILBAO; (ed.); 1998. La Ría. Una razón de ser. Bilbao:59.
- GARCÍA MERCADAL, F. (1927). Arquitectura en Sttutgart. Arquitectura, Agosto , 298.
- GARCÍA MERCADAL, F. (1926). La Enseñanza del Urbanismo. XI Congreso Nacional de Arquitectos y I Congreso de Urbanismo. Madrid: Sociedad Central de Arquitectos.
- GARCÍA MERINO, L. V. (1981). Ría, Puerto exterior, Superpuerto. Tres etapas en la proyección de Bilbao hacia el mar. Lurralde Nº 4 , 129-165.
- GARCÍA MERINO, VICENTE. 1976. "Aproximación al estudio del Gran Bilbao". Asociación Católica de Maestros de Vizcaya. Bilbao
- GARCÍA MERINO, L. V. (1987)"La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao", Bilbao, Instituto Vasco de Administración Pública.
- GARRIDO, ALMUDENA; ALCOCK, ROBER.2004"Foro para un Zorrozaurre sostenible". Bilbao

- GAZTAÑAGA OLABARRI, J. (1925). Pueblos que muern. Bilbao: Imprenta de José Ausín.
- GEORGE, P.1970. Panorama del mundo actual. Ariel. Barcelona.
- GONZALEZ PORTILLA, M., & OTROS, Y. (1995). Ferrocarriles y desarrollo. Red y mercados en el País Vasco 1856-1914. Leioa: Servicio Editorial Universidad del País Vasco.
- GONZÁLEZ PORTILLA, MANUEL. 2009. La consolidación de la metrópoli de la Rían de Bilbao. Volumen II Infraestructuras, espacio y recursos. Fundación BBVA. Bilbao
- GONZALVO, FERNANDO. PALMA, LUÍS. 1999. " Paisaje Industria y Memoria". San Telmo Museoa, Cadeia de RelaÇao do Oporto, Donostia San Sebastián.
- GUIARD, T. (1912). Historia de la Noble Villa de Bilbao.1800-1836. Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca.
- GUIARD, T. (1968). La industria naval Vizcaína. Bilbao: Biblioteca Vascongada Vilar.
- HOWARD, E. (1898). Tomorrow: a Peaceful Path to Real Reform. Londres.
- IBAÑEZ, M., & ZABALA, M. (2007). Las Galleteras de Deusto. Mujer y trabajo en el Bilbao industrial. Bilbao: Fundación BBK. Ayuntamiento de Bilbao.
- IBAÑEZ GOMEZ, MAITE. SANTANA EZQUERRA, ALBERTO. ZABALA LLANOS, MARTA. 1998. "Arqueología Industrial en Bizkaia". Gobierno Vasco Consejería de Cultura y Turismo, Universidad de Deusto. Deiker. Bilbao
- IPIÑA BIDAURRAZAGA, A. (2011). No quisieron ser Bilbao. Resistencia de la Anteiglesia de Deusto a la anexión.1924-1925. Bidebarrieta nº 22 , 33-46.
- ISPIZUA, PEDRO. 2011. Espacios Curvos Metropolitanos.Territorios Riemannianos. Bilbao 2061. Ispark.XXI. Bilbao.
- LAZÚRTEGUI, J. (1907). El comercio Iberoamericano por el Puerto de Bilbao. Bilbao: Sociedad bilbaina de artes gráficas.
- LAZÚRTEGUI, J. (1903). Un modelo para España. Cartas alemanas. Bilbao 1902-1903. Bilbao: Bilbao Mercantil.
- LEDROUT, RAYMOND. 1968. Sociologie Urbaine. PUF. París
- LEIRA, EDUARDO Y OTROS (i3 Consultores S.A.) Noviembre 1994. Departamento de Urbanismo y Vivienda, Gobierno Vasco. Departamento de Urbanismo, Diputación Foral de Bizkaia. Bilbao Metropolitano, La Propuesta.
- LÓPEZ, A. (1983). Bastida y la formación de la urbanística moderna. Homenaje a Ricardo Bastida. Catálogo de la exposición organizada por el Banco de Bilbao , pág 22-44.
- LLANO HERNÁIZ, JOSÉ MIGUEL. 2005. "D Bilbao, Olabeaga Ribera/Zorrozaurre. Barrios ante el siglo XXI" Área de Urbanismo y Medio Ambiente. Ayuntamiento de Bilbao.
- LE CORBUSIER, 1980. "A propósito del Urbanismo" Editorial Poseidón . Barcelona.
- LUZURIAGA TXEMA "Deusto en imágenes" Temas Vizcaínos. Edita BBK
- MACÍAS, O. (1994). Ferrocarriles y desarrollo económico en el País Vasco. Bilbao: UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO.
- MARTÍN MATEO, R. (1972). El área Metropolitana de Bilbao. Administración Pública. Bilbao: Mensajero.

- MARTÍN VIGIL, JOSÉ LUIS.1960. Una Chabola en Bilbao. Editorial Juventud S.A. Barcelona.
- MARTINEZ CALLEJO, J. (2009). Bilbao desarrollos urbanos, 1960-2000 Ciudad y forma. Vitoria Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.
- MÁS SERRA E. Noviembre-Diciembre 2000. "Ricardo Bastida, un arquitecto para Bilbao". Temas Vizcaínos.
- MÁS SERRA, ELÍAS." Los planos de Bilbao. El Proyecto de Extensión y el Plano de 1929" . Artículos en facsímil publicados en Bilbao Periódico Municipal periódicamente desde 1997 a 2000 y recogidos en una única edición de Arkimas, Arquitectura y Urbanismo, S.A.
- MÁS SERRA, ELÍAS. 2011."La Regeneración Urbana de Bilbao y su Área Metropolitana: Crítica al proceso urbanístico y al modelo de ciudad resultante". Tesis Doctoral, Universidad del País Vasco. Bilbao
- MÁS SERRA, ELÍAS. 2009. Actitudes respecto de la ordenación territorial en Bilbao, Bizkaia y el País Vasco. En Bolefín de la A.G.E. N.º 50
- MÁS SERRA, ELÍAS. 2010. ¿Plan Estratégico o estrategia para un discurso?: el caso de Bilbao. En Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales Universidad de Barcelona. Vol. XIV, núm. 328.
- MOIX, LLÀTZER. (2010): "Arquitectura milagrosa. Hazañas de los arquitectos estrella en la España del Guggenheim". Anagrama
- MONTOLIÚ, C. D. (1913). Las Modernas Ciudades y sus Problemas a la luz de la Exposición de Construcción Cívica de Berlín. Publicación de la Sociedad Cívica La Ciudad Jardín .
- MORENO ZUMALDE, JUDITH (2005): "Bilbao declive industrial, regeneración urbana y reactivación económica de un espacio metropolitano". IVAP
- NAVASCÚE PALACIO, P. (2007). Arquitectura e Ingeniería del Herro en España (1814-1936). Fundación Iberdrola.
- ORDENANZAS MUNICIPALES DE LA ANTEIGLESIA DE DEUSTO. 1922. Imprenta de José Ausín. Bilbao Archivo Histórico Foral de Bizkaia. Sección Municipal. Fondo archivo Municipal de Deusto. Expediente Deusto 0103/122
- ORDEIG CORSINI, JOSÉ MARÍA. PUY SEGURA, JUAN PABLO. Abril 1998. Departamento de Urbanismo de la Universidad de Navarra. Cuadernos Urbanismo nº2. Zorrozaurre. Diseños para la reactivación de la Ría de Bilbao. Excmo Ayuntamiento de Bilbao. Bilbao.
- ORTEGA, BIENVENIDO, NÚÑEZ (2002). El proceso de crecimiento de la economía española(I): Los cambios que introduce el Decreto-Ley de Ordenación Económica de 21 de julio de 1959. Economía Española. Ariel
- OTAMENDI, JUAN J. "La Cartografía Urbanística en Bizkaia entre 1857 y 1956". Departamento de Urbanismo. Diputación Foral de Bizkaia.
- PARTE HARTUZ. 2008. Deusto y Rekalde: Historia e identidad contada por sus protagonistas. Ayuntamiento de Bilbao. Bilbao.

PEÑA BOEUF, A. (1939). Plan General de Obras Públicas, Tomo III Puertos y señales marítimas. Madrid: Ministerio de Obras Públicas.

PEREA, P. (1948). Hacia el Gran Bilbao. Bilbao: Escuelas Gráficas Santa Casa de la Misericordia.

PÉREZ ARGOTE, ALFONSO, 1978. Racionalidad urbana y Relaciones sociales: El Gran Bilbao 1945-75, nº 3, San Sebastián.

PICCINATO, G. (1977). La costruzione dell'Urbanistica. Roma.

PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL BILBAO METROPOLITANO. Aprobado definitivamente el 26 de septiembre de 2006, según Decreto 179/2006. B.O.B. Nº 212 de 7 de noviembre de 2007.

P.T.P. BILBAO METROPOLITANO. Nombiembre 2006. Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Relaciones Municipales y Urbanismo. Documento de aprobación definitiva, texto refundido (EHLAB- COTPV). Mecsa Consultoria + proyectos.

PLAN TERRITORIAL PARCIAL BILBAO METROPOLITANO, AVANCE. Julio 1994. Departamento de Urbanismo y Vivienda, Gobierno Vasco. Departamento de Urbanismo, Diputación Foral de Bizkaia. Equipo redactor: i3 Consultores, S.A: Eduardo leira como director del equipo.. Tomo II. El Espacio de la Ría: Proyecto Estratégico.

PLAN TERRITORIAL PARCIAL BILBAO, PRIMERA FASE DEL AVANCE. Marzo 1993. Departamento de Urbanismo y Vivienda, Gobierno Vasco. Departamento de Urbanismo, Diputación Foral de Bizkaia. Equipo redactor: i3 Consultores, S.A: Eduardo leira como director del equipo Metropolitano.

PLAN TERRITORIAL PARCIAL DEL BILBAO METROPOLITANO. 2008. Tomo III ACCIONES Estructurantes y Operaciones Estratégicas. Ordenación del Territorio- Bilbao (Área metropolitana). Desarrollo económico y social- Bilbao (Área metropolitana)- Planificación. Burgos Cid, Jose Luis. Diputación Foral de Bizkaia, Departamento de Relaciones Municipales y Urbanismo. Gobierno Vasco, departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Vitoria-Gasteiz.

P.G.O.U.B. Junio 2013. Universidad del País Vasco. Diagnóstico Participado de la Revisión del Plan General de Revisión Urbana de Bilbao.

PLAN TERRITORIAL SECTORIAL DE ORDENACIÓN DE LOS RÍOS Y ARROYOS DE LA CAPV. Nombiembre 2013. (Vertientes Cantábrica y Mediterránea). Aprobación definitiva.

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE BILBAO EN ZORROTZAURRE, MODIFICACIÓN. Febrero 2008. Documento para la aprobación definitiva. Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa s.a. – Estudio de Arquitectura y Urbanismo.

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA DEL ÁREA DE ZORROTZAURRE DEL PLAN GENERAL DE BILBAO. Junio de 2010. Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa S.A. Estudio de Arquitectura y Urbanismo.

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA DEL ÁREA DE ZORROTZAURRE DEL PLAN GENERAL DE BILBAO. 2012. Estudio Albia S.L.P. - Arquitectura y Urbanismo. Aprobación definitiva noviembre 2012

PRIETO, I. (1980). Pasado y Futuro de Bilbao. Charlas en Méjico. Bilbao: El sitio.

- PUERTA RUEDA, N. (1993). El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya 1857-1913. Bilbao: Autoridad Portuaria de Bilbao.
- QUERO, D., & LEIRA, E. (Noviembre 1991). Un Anteproyecto General de Galdácan hasta el Abra: una urgencia setenta años aplazada. En R. Bastida, N. Introducción de : Basurto, D. Quero, & E. Leira, El problema Urbanístico de Bilbao (págs. 45-68). Bilbao.
- QUEROL, J. (2004). Bienvenidos al urbanismo. Imágenes y palabras. Barcelona: Viena Ediciones.
- ROTAECHE, I. (3 de Febrero de 1934). Las Comunicaciones ferroviarias y el Puerto de Bilbao. Los Enlaces Ferroviarios de Bilbao. Bilbao: Escuelas Gráficas de la Santa casa de Misericordia.
- SALAZAR, JAVIER. 1979. El Planeamiento Urbanístico y la estructura urbana del Gran Bilbao. Común 2. Abril 1979
- SAMBRICIO, C. (1996). La ciudad moderna, el territorio y el transporte. En C. Sambricio, Arquitectura del movimiento moderno: registro DOCOMOMO Iberico, 1925-1965 (págs. 134-140). Fundación Mies Van Der Rohe.
- SAMBRICIO, CARLOS. 1983. "Cuando se quiso resucitar la arquitectura". Colegio oficial de aparejadores y arquitectos técnicos. Murcia
- SANTAS TORRES, A. (2007). Urbanismo y Vivienda en Bilbao. Veinte años de postguerra. Pamplona: Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro.
- SARASQUETA, ANTXÓN Y ASOCIACIÓN PARA LA REVITALIZACIÓN DEL BILBAO METROPOLITANO. 1997. Bilbao, una metrópoli con alma". BM-30. Bilbao.
- SANZ GALLEGO, G. (3 de Febrero de 1941). Proyecto Modificado de Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto. Bilbao: Junta de Obras del Puerto de Bilbao. Exp Nº 149 del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos.
- SANZ GALLEGO, G. (18 de Diciembre de 1948) Proyecto Parcial Nº 1 de Explanación y Muelles para el Canal de Deusto. Bilbao: Junta de Obras del Puerto de Bilbao. Exp Nº 209, Original Nº 3. del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos.
- SANS GIRONELLA.1962. Consideraciones preliminares al desarrollo de la ordenación comarcal de la Ría del Nervión. (Gran Bilbao).Vizcaya. Revista de la Excmá Diputación Provincial Nº 19 segundo semestre 1962
- SEGUROLA, E. (10 de marzo de 1934. reeditado en 2005 por Colegio de Aparejadores y Arquitectos técnicos de Bizkaia). Urbanismo en General y Urbanismo aplicado a Bilbao. Estudios de Elías Mas y Jaione Velilla. Los Enlaces ferroviarios de Bilbao. Bilbao: Escuelas Gráficas de la Santa Casa de Misericordia.
- SERRANO ABAD, S. (2007). La Ribera de Deusto, industrial y portuaria. En AAVV, Bilbao y sus barrios . Una mirada desde la historia (págs. 15-60). BILAO: Ayuntamiento de Bilbao. Área de cultura y educación.
- SERRANO ABAD, SUSANA. "La organización de la unidad portuaria bilbaína y su integración espacial y funcional en el área metropolitana (1876-1975)" investigación realizada para la obra La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao (1940-2000), 2 vols., en curso de publicación, obra que ha sido dirigida por el Catedrático de

Historia Contemporánea de la U.P.V. (Leioa) Manuel González Portilla y financiada por la Fundación BBVA.

SOTO CARMONA, A. (1989). El trabajo Industrial en la España Contemporánea. Barcelona: Anthropos.

SILVETTI JORGE, MACHADO RODOLFO, MANGADO FRANCISCO J. . 1998. "Bilbao, los márgenes de la Ría, Proyectos" (catálogo de la exposición). Harvard University Graduate School of Desing. Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Urbanismo. Bilbao.

TERÁN, F.1970. Reflexiones sobre la crisis del Planeamiento.

TERÁN, F. (1982). El problema Urbano. Aula Abierta Salvat.

TERÁN, F. (1999). Historia del Urbanismo en España III. Siglos XIX y XX. Madrid: Ediciones Cátedra S.A.

TERÁN, F. (1982). Planeamiento Urbano en la España Contemporánea 1900/1980. Madrid: Alianza Universidad textos.

TERÁN, F. (1978). Planeamiento Urbano en la España Contemporánea: Historia de un proceso imposible. Barcelona: Gustavo Gili.

VIAR JAVIER."La Imagen de Bilbao en las revistas ilustradas 1858-1900". Temas Vizcaínos. Edita BBK

VIAR JAVIER."Bilbao en el arte, Volumen 1: del Siglo XVI a 1875" Temas Vizcaínos. Edita BBK

VIAR JAVIER."Bilbao en el arte, Volumen 2: de 1875 a 1936" Temas Vizcaínos. Edita BBK

VIAR JAVIER."Bilbao en el arte, Volumen 3: de 1936 a 2000" Temas Vizcaínos. Edita BBK

VILAGRASA IBARZ, JOAN. 1997. Desarrollo urbano y promotores inmobiliarios en España. Una visión general. AA.VV. Vivienda y promoción inmobiliaria en España. Espai /Temps. Universidad de Lleida. Lleida.

VILLOTA ELEJALDE, I. (1981). Apuntes de nuestra pequeña historia de Deusto. Zamudio: Elxpuru.

VILLOTA ELEJALDE, I. (1987). Deusto de ayer y de hoy. Bilbao: Mensajero.

VIVAS ZIARRUSTA, ISUSKO. 2004. "Bilbao. Regeneración de la ciudad postindustrial. Urbanismo, Arquitectura, Escultura y Mobiliario en la nueva metrópoli". Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de cultura. Dirección General de Difusión Cultural. Servicio de Patrimonio Histórico. Bilbao

VIVAS ZIARRUSTA, ISUSKO. 2006. La península de Zorrozaurre y el barrio de Olabeaga. un problema urbanístico para Bilbao. KOBIE (Serie Antropología Cultural). Bilbao. Bizkaiko Foru Aldundia-Diputación Foral de Bizkaia.N.º XII, pp. 87 a.l 17, año 2006

ZAHA HADID. ZORROZAURRE MASTER PLAN, BILBAO. 2003 / 04. Newarchitecture 08/09 Innovation.Zorrozaurre Master Plan Bilbao. Zaha Hadid and Patrik Schumacher .Edited by Alexandra & Andreas Papadakis. London

ZUAZAGOITIA, J. (7 de Marzo de1946). Problemas Urbanísticos de Bilabo y su zona de influencia. Conferencia pronunciada en el Aula Magna del Instituto (págs. 5-19). Madrid: Publicaciones del Instituto de Estudios de Administración Local.

Artículos

ABC. (6/11/2012). Bilbao un Oasis inteligente contra la crisis

ABC(10 de Julio de 1968). Aplazada la inauguración del Canal de Deusto

ABC(29 de Octubre de 1968). En septiembre próxima será inaugurado oficialmente el Canal de Deusto

ABC(25 de Abril de 1968). Sale a información pública el proyecto de una gran Dársena-Muelle en la Ría bilbaína.

Actas del Tercer Congreso Nacional de Historia de la Construcción. 2000."Ricardo Bastida: Proyecto de Construcción de casas baratas y económicas" Sevilla. Paloma Rodríguez Escudero y Jaime Velilla.

Arquitectura Viva. Abril 2005.Fernández-Galiano, Luis .Planes torcidos

Bilbao, Periódico municipal N° 187 Noviembre 2004. "El Zorrotzaurre del futuro"

Bilbao, Periódico municipal (junio de 2006). La Ría y el Cnsulado de Bilbao.

Bilbao, Periódico municipal. Febrero 2014.Una ordenación urbana de calidad otorga mayor valor a los edificios.

Bilbao, Periódico municipal. Noviembre 2004. Una Manhattan a escala bilbaína.

Bilbao Ría 2000. (15 años-urte) "La de Bilbao ha sido una transformación sin evento"

Bilbao Ría 2000. (15 años-urte)"Bilbao es una hermosa y muy visible ciudad"

Bilbao Ría 2000 N°11. Pag 5. Opinión. "Territorios Inteligentes" Alfonso Vegara.

Bilbao Ría 2000 N°10. Pag 5. Correo del Lector. "Ciudades en Transformación" Profesor William Alsop. (Alsop Architects)

Bilbao Ría 2000 N°12. Pag 5. "Algo más que el Guggenheim" Douglas L. Steild (The American Institute of Architects)

Bilbao Ría 2000 N°12 Pag 11-13. "La reinención de la ciudad. Pensando en un futuro creativo".

Bilbao Ría 2000 N° 19 Pag 3. "Tiempos de crisis. Tiempos de contención y oportunidades"

Deia. (19/11/21012) "zorrotzaurre entre lo viejo y lo nuevo" Olga Sáez.

Deia (19/11/2012). Opinión." Un nuevo modelo de metrópoli" Ángel María Nieva García. Director General de Bilbao Ría 200

Deia (19/10/2012) Begira. "El Efecto Guggenheim cumple 10 años". Aitzol García.

Deia (22/07/2007). "Bilbao, ciudad sin vías de tren". Olga Sáez.

Deia (25/11/2007). "Zorrotzaurre frente a Abandoibarra". Olga Sáez

Deia (19/2/2008). "El Puerto creará 73.000m2 de superficie en las orillas para estrechar el canal de Deusto" Alberto G. Alonso

Deia (7/12/2009). "La historia puesta en valor". Joana Pérez.

Deia (14/10/2011). "Máxima capacidad al menor coste" I. Gómez.

Deia. 14 noviembre 2014. La apertura del canal se retrasa tres meses.

Deia del 14 de mayo del 2014. Comienzan las obras del canal de Deusto con el vallado de la zona

Deia del 12 de noviembre del 2014. La apertura del canal se retrasa tres meses

Deia del 26 de octubre del 2014. El Consistorio opta por el mar para trasladar la tierra del canal

Deia. 2 de noviembre 2002. Bilbao negocia que sea Renzo Piano el diseñador de Zorrozaurre

Deia. 4 de julio de 2004. Zorrozaurre ya ha cogido velocidad de crucero

Deia del 18 de enero del 2015. Las tierras excedentes del canal de Deusto 'navegarán' por la ría a partir de mayo.

Ekonomiaz Nº 58 1ºcuatrimestre 2005. "Innovación, Competitividad y Regeneración urbana: Los espacios retóricos de la "Ciudad Creativa" en el nuevo Bilbao". Arantxa Rodríguez y Lorenzo Vicario.

Euskonews & Media Nº68 "Bilbao ante el cambio de siglo. La metamorfosis de la metrópoli industrial" Ibón Areso, ex Teniente de Alcalde-Delegado de Urbanismo, Obras y Servicios del Ayuntamiento de Bilbao.

El Correo. 16 de febrero 2006. El plan de Zorrozaurre renuncia a la idea de crear una gran isla para no perder espacio

El Correo. 16 de octubre 2006. El Canal de Deusto se abrirá a la ría para evitar inundaciones en Zorrozaurre

El Correo. 17 de octubre 2006. La apertura rebajaría casi un metro la altura del agua

El Correo, 30 de octubre 2004. La península bilbaína de Zorrozaurre se convertirá en un espacio donde la vivienda será la "línea conductora"

El Correo. 24-11-2007. "Chabolas en el Guggenheim"

El Correo del 3 de febrero del 2010. Las obras de Zorrozaurre comenzarán en 2012.

El Correo del 23 de abril de 2010. Zorrozaurre, abierto en canal

El Correo del 14 de mayo del 2011. Once empresas optan al proyecto constructivo de la apertura del canal.

El Correo del 25 de agosto de 2011. El Ayuntamiento de Bilbao encarga a una ingeniería el diseño para abrir el canal de Deusto.

El Correo del 16 de septiembre 2011. El Gobierno vasco adjudica la redacción del proyecto de construcción del puente que unirá Deusto con Zorrozaurre.

El Correo 18 de enero de 2012. La limpieza de los terrenos del canal de Deusto deberá esperar meses

El Correo del 11 de diciembre de 2012. El Gobierno vasco y Vivesa pasan al Ayuntamiento de Bilbao los terrenos para abrir el canal por 4,8 millones.

El Correo del 4 de marzo del 2013. El Ayuntamiento de Bilbao espera iniciar este año las obras de apertura del canal de Deusto.

El Correo del 22 de agosto del 2013. El Ayuntamiento de Bilbao licita las obras del Canal de Deusto hasta el 27 de septiembre.

El Correo del 7 de mayo de 2014. Bilbao inicia el día 14 su "obra del siglo" en el Canal de Deusto.

El Correo del 9 de mayo del 2014. Las Juntas piden una solución a la salida de tierras del canal de Deusto.

El Correo del 9 de mayo del 2014. El PSE-EE propone crear una comisión dedicada a las obras del canal de Deusto.

El Correo. 14 de mayo de 2014. Comienza la "obra del siglo" en Bilbao con una inversión de 20 millones de euros..

El correo del 19 de mayo del 2014. Bildu censura el coste de abrir el Canal de Deusto.

El Correo del 12 de julio de 2014. La mitad de las tierras que hay que sacar del canal de Deusto se transportará por la ría.

El Mundo. País Vasco. 21 de abril de 2007. Bilbao situará en Zorrozaurre el primer parque tecnológico urbano de toda España

El Mundo. 14 de mayo de 2014. Comienzan las obras del canal de Deusto que convertirán la península de Zorrozaurre en una isla

El País. 4 de enero del 2005. José Allende. Urbanismo de maqueta.

El País, 8 de junio 2005, País Vasco. Zorrozaurre: seducción sin utopía

El País. Archivo . (14 de Marzo de 2008). Abierto en Canal

El País. Babelia. (15/3/2008). "El problema del paisaje actual es la fragmentación"

El País. Semanal. (2/4/2011). " Euskadi"

El País. 18 de octubre 2011. La contaminación de los suelos retrasa la apertura del Canal de Deusto

El País. 7 de mayo de 2014. Bilbao afronta en el canal de Deusto su "obra del siglo".

El País, País Vasco, del 21 de abril de 2013 . Bilbao ante su futuro urbano

El Pueblo Vasco. Enero de 1935 .El Crecimiento de Bilbao en los últimos veinticinco años

Gremios (10/2007) Un edificio emblemático acogerá en 2013 la nueva sede de la BBK

Gremios (11/2007). Zorrozaurre se convertirá en el nuevo polo de atracción de Bilbao

Gremios (11/2007). El carácter de isla de Zorrozaurre le confiere un aspecto que genera ilusión

La Construcción Moderna, 15-6-1923 nº 11. "Conferencia Nacional de la Edificación"

La Construcción Moderna, 30-6-1923 nº 12 "Conferencia Nacional de la Edificación"

La Construcción Moderna, 15-7-1923 nº 13 "Conferencia Nacional de la Edificación"

La Construcción Moderna, nº 17, 18, 19,20 y 22 de 1921 "El Congreso de Londres sobre Habitación y los ensanches y sus consecuencias

La Gaceta del Norte. 29 de junio, 3 de julio, 5 de julio y 6 de julio de 1905. Ideas Fundamentales de la urbanización" I,II,III y IV

La Gaceta del Norte. 11 de julio y 13 de julio de 1905. "Ampliación del Ensanche. Consideraciones Generales sobre su urbanización" I y II

La Gaceta del Norte, 9 de Febrero de 1924 "La anexión de Deusto y Begoña"

La Gaceta del Norte 27 de abril de 1938. Las grandes obras del Ayuntamiento de Bilbao. La Plaza del Imperio,

La Gaceta del Norte, 21 de mayo de 1938, "Las grandes obras de Bilbao"

La Gaceta del Norte. 13 de mayo de 1938. "Trozo de la Gran Avenida del Ejército a partir de San Pedro de Deusto"

La Gaceta del Norte. Días 9, 10, 11 y 12 de Abril de 1975. Caos urbanístico en el Gran Bilbao

La Gaceta del Norte 25 de Noviembre de 1953. " El Chabolismo"

La Gaceta del Norte 12 de Marzo de 1954. "Hacia la solución del chabolismo. En Bilbao hay unas 450 chabolas"

La Gaceta del Norte 4 de Enero de 1955. Con el fin de suprimir los suburbios van a construirse en Bilbao 1.000 viviendas de tipo social"

La Gaceta del Norte 20 de Agosto de 1957. " Derribo de chabolas en Madrid"

La Gaceta del Norte 9 de Diciembre de 1954. "Cien mil madrileños viven en chabolas"

La Gaceta del Norte 28 de Febrero de 1954. " El Gran crecimiento de Bilbao se debe en más de un 60% a las personas que llegan de otras provincias"

La Gaceta del Norte 20 de febrero de 1959. " Campaña contra el chabolismo"

La Gaceta del Norte 18 de Febrero de 1959. Masustegui: 4.000 chabolistas 95% gallegos en edificios de dos tres y cuatro alturas"

La Gaceta del Norte 12 de Marzo de 1961" Los suburbios una pesadilla que se aleja"

Ley de 12 de Mayo de 1956 sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana. 3ª edición del Colegio oficial de Arquitectos de Madrid- Madrid. 1966.

Lurralde. Nº 4 1981 Pag 129-165." Ría, Puerto exterior, superpuerto. Tres etapas en la proyección de Bilbao hacia el mar" García Merino, Luís Vicente

Noticiero y Documentales (NO-DO Nº 399A) (28 de Agosto de 1950). [Película].

Noticieros y Documentales (NO-DO Nº 622A) (6 de Diciembre de 1954). [Película].

Propiedad y construcción (31 de agosto de 1924 Nº19). Sobre las anexiones

Propiedad y construcción. (1925 nº 34, 30 de Noviembre). Después de las anexiones

Propiedad y construcción (1926, 31 de Enero Nº 36). Muy interesante para los propietarios de Deusto, Begoña y parte anexionada de Erandio.

Propiedad y construcción. (1926. 1 de Noviembre Nº 45). Concurso de Anteproyectos para la Extensión de Bilbao. Un triunfo de Segurola y Agüero

Propiedad y construcción. (Septiembre de 1927 Nº 55). El Canal de Deusto

- Propiedad y Construcción(1927 Noviembre Nº 57).Alrededor de un grave problema.
- Propiedad y construcción (Abril Nº 86 de 1930). Deusto y Begoña. Temas locales.
- Propiedad y construcción. (Enero 1931 Nº 95). La urbanización de Deusto. Primeros tropiezoa
- Propiedad y construcción. (1931 Febrero Nº 96). Diferencias zanjadas. La Avenida de Deusto
- Propiedad y construcción(1931 Julio Nº 101). Begoña - Deusto.
- Propiedad y construcción. (Enero1934, Nº 131). Los Enlaces ferroviarios de Bilbao.
- Propiedad y construcción. (1932 Enero nº 107). Compromiso Incumplido
- Propiedad y construcción. (1935 Febrero Nº 144). La Urbanización de Deusto. Temas locales
- Propiedad y construcción. (Abril 1935 Nº 146). El Crecimiento de Bilbao en los últimos veinticinco años
- Propiedad y construcción. (Mayo 1935 Nº 147). Las edificaciones en la zona de muelles del proyecto Canal de Deusto
- Propiedad y construcción.(Noviembre de 1935 Nº 153). La Contribución territorial en Deusto, Begoña y Zona anexionada de Erandio
- Real Decreto de 29 de octubre de 1924 de anexión de las anteiglesias de Deusto, Begoña y parte de Erandio
- Real Decreto de 15 de julio 1948, por el que se declara de urgencia la ejecución de las obras del Proyecto de Canal de desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto. Ministro de Obras Públicas José María Fernández- Ladreda y Menéndez Valdés. B.O. del E. de 23 de Julio de 1948. Nº 205
- R. Decreto 27 de Mayo de 1959, Ministerio de la Vivienda, Vizcaya, Plan de Urgencia Social en B.O.E. 3 de Junio de 1959
- R. Decreto 314/1995, del Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno Vasco de regulación de la política de demolición de Ruinas Industriales, B.O.P.V. 12-07-1995.
- Revista Bilbao nº 93, año III pag 32 "La Edificación en 1896".
- Revista Bilbao nº 137, 4/12/1897 pag 492. Terrenos y Urbanizaciones"
- Revista Bilbao, 5 de Octubre de 1905. "Marcha de las edificaciones en el ensanche"
- Revista Nacional de Arquitectura , Madrid Arquitectura, D. G. (Año Iv. Número 45.Septiembre de 1945). Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao.
- Universidad de Deusto. Facultad de Filosofía y letras. Bilbao 2008"La metamorfosis de Bilbao 1975-1979"Bilbao Larrondo, Luis.
- Universidad del País Vasco. 2010 "La revitalización del área metropolitana de Bilbao 1990-2010" Joseba Juaristi.
- Universidad del País Vasco y José E. Villar Ibáñez (AVIOP).Il patrimonio industriale marittimo in Italia e Spagna. Strutture e territorio. Editoriale De Ferrari. Génova, 2009. "Industria y patrimonio en la Ría de Bilbao"

Sitios Web

www.ibm.com/smarterplanet/es/overview/ideas/index.html Nov-2012

www.fmetropoli.org Oct-2012

www.euskalhiria.org Oct-2012

www.urbanohumano.org Nov-2012

www.bilbao.net/bilbao/bilbao Sep-2012

www.bm30.es Dic-2012

www.naider.com Ene-2013

www.ateneonaider.com/blog/ciudadescalahumana Nov-2012

www.ateneonaider.com/blog/manu-fernandez Dic-2012

www.laciudadviva.org/blogs/ Dic-2012

www.euskadinnova.net/es/innova-social/noticias/smartcities-inteligencia-tecnologia-y-ciudadana Feb-2013

www.euskadinnova.net/es/innova-social/noticias/reinventando-la-ciudad-sostenible Feb-2013

www.ecosistemaurbano.org Sep-2012

www.smartcityexpo.com Oct-2012

www.urbanoscale.org Oct-2012

www.iff.org Ene-2013

www.zorrozaurre.org Sep-2012

www.scrapercity.com Sep-2012

www.bilbaoenconstruccion.com/2007/10/26/zorrozaurre-una-nueva-ciudad-dentro-de-una-isla Mar-2013

www.bilbaoenconstruccion.com/2011/02/01/proyecto-zorrozaurre-actualizacion-de-las-obras-a-enero-2011 Mar-2013

www.idc.com Abr-2013

www.bilbao.net/cs/Satellite/agenda21 Ene-2013

www.bilbaointernational.com Dic-2012

www.bilbaoria2000.org Dic-2012

www.proyectosbilbao.com/zorrozaurre Ene-2013

www.arquitecturainteligente.wordpress.com/plan-de-zorrozaurre-bilbao-zaha-hadid Febr-2013

www.zorrozaurre.com Sep-2012

www.ingurumena.ejgv.euskadi.net/r49565/es/contenidos/informacion/rinas_industriales/es_1159/ruinas_bilbao May-2013

www.ub.edu/geocrit/sn/sn-414.htm Jun-2013

www.deia.com/2012/12/28/bizkaia/bilbao/zorrozaurre-mezclara-todas-sus-viviendas Jul-2013

- www.euskonews.com/0607zbc/elkar_es.html Jun-2013
- www.elcorreo.com/vizcaya/v/20130525/vizcaya/estado-logra-vender-parcela-20130525.html May-2013
- www.euskomedia.org/aunamendi/1116 Jul-2013
- www.elcorreo.com/vizcaya/20080810/vizcaya/buena-oportunidad-para-repetir-20080810.html Oct-2013
- www.wikiarquitectura.com/index.php/Masterplan_de_Zorrozaurre Dic-2013
- www.zaha-hadid.com/masterplans/zorrozaurre-masterplan Ener-2014
- www.elcorreo.com/vizcaya/20130304/local/ayuntamiento-bilbao-espera-iniciar-..05/03/2013 Mar-2013
- www.ub.edu/geocrit/sn/sn-328.htm Jun-2013
- www.wikipedia.org/wiki/%C3%81rea_metropolitana_de_Bilbao Dic 2013
- www.wikipedia.org/wiki/Gran_Bilbao Dic 2013
- www.elcorreo.com/apoyos/graficos/vizcaya/zorrozaurre-06.htm Ener-2014
- www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=147523, Feb-2013
- www.bilbao.net/cs/Satellite?c=Page&cid=3003601931&language=es&pageid=3003601931&pagename=Bilbaonet%2FPage%2FBIO_ListadoCategorizado Abr-2014
- www.ingurumena.ejgv.euskadi.eus/r49565/es/contenidos/informacion/pts_rios_modif1/es_pts/indice.html Dic-2014
- www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=392695&langid=5 Feb-2013
- www.elcorreo.com/vizcaya/20081206/vizcaya/zaha-hadid-pide-euros-20081206.html Ener-2014
- www.dezeen.com/2007/10/16/zorrozaurre-masterplan-for-bilbao-by-zaha-hadid-architects/ 16/10/2007 Ener-2015
- www.arquitecturainteligente.wordpress.com/2007/10/17/plan-de-zorrozaurre-bilbao-zaha-hadid/ 27/10/2004 Ener-2013
- www.zaha-hadid.com/masterplans/zorrozaurre-masterplan/ Feb 2013
- www.bilbaoenconstruccion.com/2013/10/25/torre-bbk-en-zorrozaurre-zaha-hadid/ Oct 2013
- www.visesa.com/noticias_def.asp?idioma=1&id_contenido=7448&id_Tema=&paginaActual=4&fecha_inicio=&fecha_fin=&id_subtipocont=1 Ener-2015
- www.bilbaointernational.com/surbisa-tutela-la-rehabilitacion-de-una-treintena-de-edificios-residenciales-en-zorrozaurre/ Sep 2012
- www.elcorreo.com/vizcaya/20140221/local/zorrozaurre-indemnizaciones-201402211648.html Feb-2014
- www.avpiop.com/blog/wp-content/uploads/2012/01/avpiop4.jpg. Sep -2012
- www.proyectosbilbao.com/galerias/zorrozaurre01/pages/07.htm Ener-2013
- www.zawpbilbao.com/, http://www.haceria.org/ Ener-2015
- www.hispagua.cedex.es/sites/default/files/hispagua_articulo/op/26/op26_3.htm Ener-2015

ABREVIATURAS

JOPB, Junta de Obras del Puerto de Bilbao

AGHTM, Asociación general de higienistas y técnicos municipales

DGA, Dirección General de Arquitectura

APB Autoridad Portuaria de Bilbao

AGA Archivo General de la Administración

AFB, Archivo Foral de Bizkaia

P.T.P. Plan Territorial Parcial

P.T.P.B.M. Plan Territorial Parcial de Bilbao Metropolitano

P.T.S. Plan Territorial Sectorial

D.O.T. Directrices de Ordenación Territorial

P.G.O.U.B. Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao

AGRADECIMIENTOS

AGRADECIMIENTOS

A lo largo de esta investigación, siempre hay lugar para reconocer la labor de personas y entes que han facilitado el trabajo. Mi más sincero agradecimiento a todas ellas que han posibilitado la elaboración de esta Tesis Doctoral.

Esta Tesis no hubiera sido posible sin la colaboración y disposición del Archivo Histórico Foral de Bizkaia y la Biblioteca Foral de Bizkaia, de la Biblioteca Municipal de Bilbao de Bidebarrieta y de la Alhóndiga, de la Biblioteca y Archivo de la Sociedad Bilbaína y de la Biblioteca de la Universidad de Deusto.

Mi agradecimiento a los empleados de la Sección de Planeamiento del Excelentísimo Ayuntamiento de Bilbao y en especial a Txemi Argote que se preocupó por proporcionarme la documentación necesaria, así como a Rocio Iturriaga que me facilitó una fluida relación con dicha Área Municipal. También, a los empleados del Archivo Histórico Municipal de Bilbao, Itziar Goikolea y Almudena Toribio que amablemente atendieron a mis necesidades. Por supuesto, al Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro y muy especialmente al personal de la Biblioteca de la Delegación de Bizkaia, Mari Carmen Aurrecoechea y Mar Domingo, que siempre han estado disponibles para mi asesoramiento. Gracias al Gerente de la Comisión Gestora de Zorrotzaurre, Pablo Otaola.

Esta Tesis no hubiera sido posible sin la especial complicidad del personal de la Autoridad Portuaria de Bilbao y especialmente de Alberto Ojanguren que me abrió las puertas de esa casa, y a los miembros del Área de Planificación y Proyectos, Arturo Nocito, al Jefe del Departamento de Proyectos y Planificación Mario Hernadez, y a la Jefa de División de Asesoría Jurídica Carmen Martínez Bilbao.

Especial agradecimiento al arquitecto Antón Agirregoitia de Arkitektura eta Hirigintza Bulegoa, S.A. por su amable generosidad. También a la arquitecta Sorne Esturo por facilitarme el contacto con Antón.

Mi reconocimiento y gratitud a mi director de Tesis, al arquitecto y amigo Luis Sesé, por saber comprender y orientar mi trabajo. Su tiempo, sugerencias, indicaciones, ideas y correcciones finalmente tienen el presente resultado.

Finalmente y en un plano más personal, gracias a mi compañero de vida y de profesión, al arquitecto Kepa Iturriaga por su apoyo incondicional, y gracias a mis tres hijos, Nikole, Danel y Julen por soportar las ausencias de su madre

