La repentina y espectacular atracción por Bilbao que suscitó la inauguración en 1997 del Guggenheim Bilbao Museoa y la difusión de algunos otros singulares proyectos y obras realizados simultáneamente en un corto período de tiempo motivaron un extraordinario interés profesional, político y social de amplia repercusión internacional. En este análisis se intenta ofrecer una descripción de la evolución de la villa relatando lo acontecido entorno a la Ría como puerto, lugar industrial y actualmente como excepcional oportunidad en un amplio ámbito territorial tanto como asentamiento de equipamientos colecivos, espacios públicos e incluso también actividades industriales.

La reinstauración de un nuevo Estatuto de Autonomía para Euskadi o País Vasco en 1979 y la reafirmación del Concierto Económico con el Estado español en 1981 permitirán, gracias a las competencias transferidas, entre ellas Urbanismo, Arquitectura, Obras Públicas, Cultura... y a las peculiaridades fiscales de las tres diputaciones (gobiernos territoriales de Araba, Bizkaia y Gipuzkoa), recaudar y reinvertir los impuestos, lo que supone una mayor eficacia por inmediatez, transparencia y satisfacción social. Esta facultad tributaria fundamental ha dotado a las respectivas administraciones políticas de enormes recursos económicos para financiar, con la ayuda del Gobierno Vasco, los grandes proyectos realizados, especialmente en Bilbao.

Sinopsis

Bilbao, capital del territorio (provincia) de Bizkaia, es una villa que debe su razón de ser a su posición al final del estuario del Ibaizabal, (para algunos Nervión que es un afluente), el más importante del Golfo de Bizkaia, con una influencia de notables mareas de 14 kilómetros a través de un cauce de progresiva anchura que siempre, a pesar de las enormes y ancestrales dificultades hidrográficas para el tránsito de embarcaciones, ha sido navegable constituyendo desde sus inicios un puerto fluvio-marítimo. Como se dice en su carta fundacional de 1300 “*fue antes puerto que villa*”.

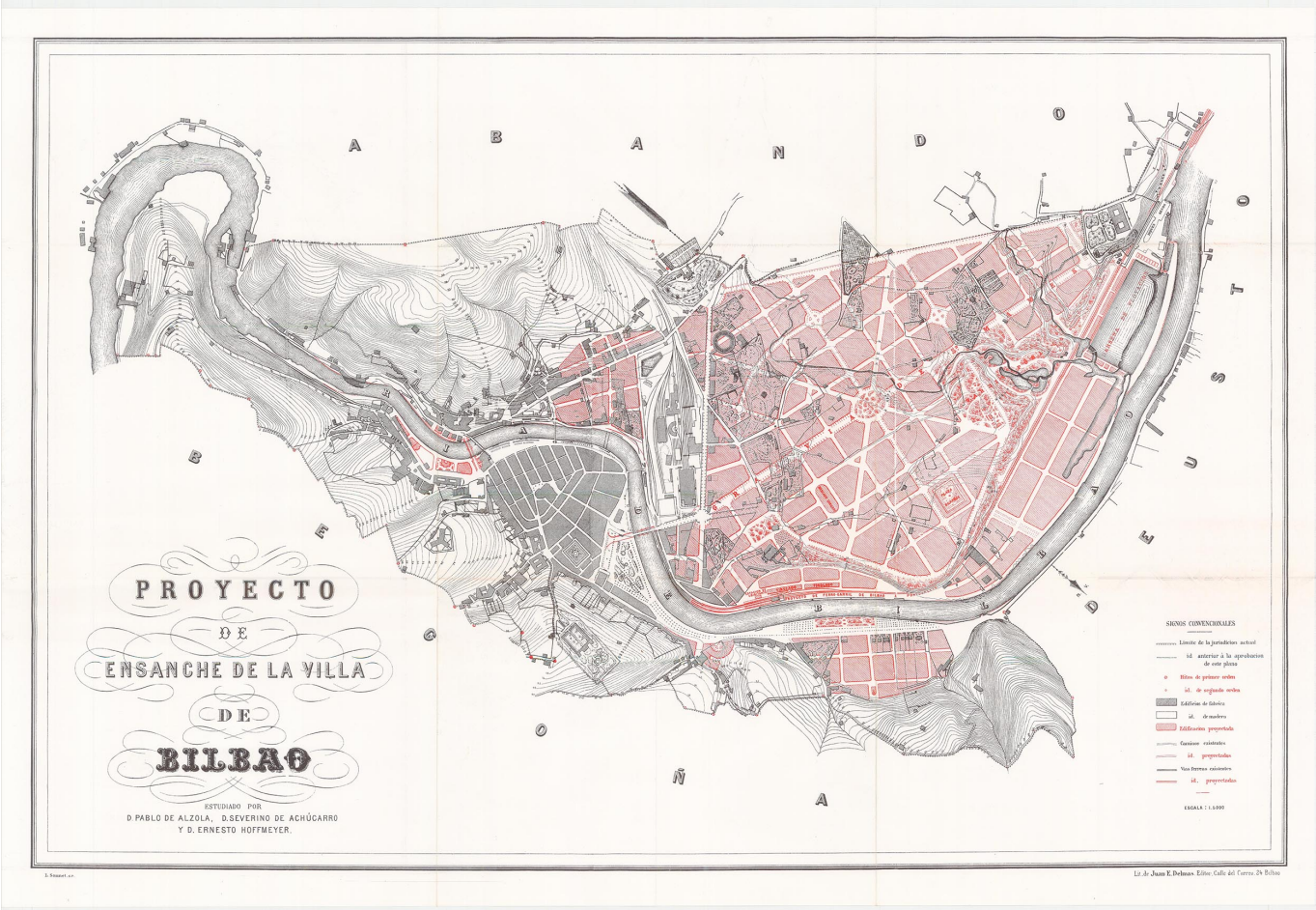
Desde ese momento se desarrolla como una destacada villa mercantil con un momento culminante, la constitución del *Consulado, Casa de Contratación y Juzgado de los hombres de negocios de mar y de tierra y Universidad de Bilbao*. Institución que se ocupó de la conservación de la Ría así como de las relaciones comerciales rigiéndose por las conocidas y pioneras Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M.N. y M.L. Villa de Bilbao. Las primeras aprobadas en 1531, reiteradamente revisadas, hasta las últimas de 1737 se consideran el origen del Derecho Mercantil Marítimo, un acreditado tratado de comercio, anticipándose al primer Código de Comercio del mundo, el francés (1807). El fin del Consulado (1829) dio origen tras sucesivos procesos a dos instituciones Cámara de Comercio, Industria y Navegación (1886) y Junta de Obras del Puerto (1877) que continuaron en sus respectivos ámbitos con aquella histórica misión.

La naturaleza ha proporcionado a Bilbao y su entorno metropolitano dos elementos fundamentales para su desarrollo: el mineral de hierro de los montes cercanos en la margen izquierda como abundante y valiosa materia prima y su Ría como puerto natural. La coincidencia de ambos en un espacio territorial muy próximo propició que la implantación de la Revolución Industrial, algo tardía, tuviese especial incidencia en todo este territorio. A partir de 1876, final de la II Guerra Carlista, la progresiva explotación masiva de sus enormes recursos mineros y tras la liberación de la exportación generó una nueva y muy próspera actividad, la gigantesca venta del mineral de hierro a países europeos principalmente Inglaterra y también Bélgica.

Como consecuencia de esta nueva civilización industrial que modifica radicalmente una villa mercantil se inicia la gran metamorfosis de Bilbao, que con su periferia, se transformará paulatinamente en una potente y avanzada metrópolis industrial y comercial convirtiéndose en la capital más dinámica en sentido económico, laboral, financiero, e incluso en el ideológico, político y social de Euskadi y una de las más importantes del Estado. El comienzo de la modernidad y la innovación en Bilbao empieza en 1876 y alcanza un momento de gran esplendidez en el cambio de siglo entorno a 1900 con la creación de nuevas edificaciones para las administraciones públicas, Ayuntamiento, Diputación, Hospital Civil de Basurto, Plan de Saneamiento de Aguas, teatros, sociedades deportivas, entidades bancarias, empresas

aseguradoras, navieras, astilleros, fábricas y talleres vinculados a la siderurgia y metalurgia , probablemente el momento más brillante en la historia y la evolución de la villa.

Este mismo año 1876, que se aprobó el Proyecto de Ensanche de Bilbao, se implantará una nueva ciudad burguesa emplazada frente a su núcleo histórico al otro lado de la Ría sobre una extensa vega con un trazado de gran cualidad urbanística. Limitado por las jurisdicciones de otros núcleos de población, Abando, Deusto que posteriormente serian anexionados, condicionado por la topografía y el sinuoso cauce fluvial con una variada arquitectura de buena calidad. Resultará fundamental en su desarrollo urbano, incluso en la actualidad, la trascendencia de la Ría como espacio portuario con las grandes instalaciones industriales, fábricas, almacenes, astilleros e infraestructuras ferroviarias de sus riberas en el mismo centro de la villa, básicamente en su margen izquierda y los sucesivos puentes como conectores urbanos vinculando nuevas áreas en función de la expansión de la ciudad.



Proyecto de Ensanche de Bilbao, 1876.

Renacimiento fluvial

Avanzando a época más reciente, en agosto de 1983, unas lluvias torrenciales coincidentes con una marea muy alta provocaron unas terribles inundaciones por desbordamiento de la Ría que afectando a toda la villa causaron numerosas víctimas humanas y un enorme impacto y daño especialmente a su Casco Viejo rodeado por su trazado. A partir de esta desgracia económica y urbanística se inició una voluntad de recuperación de la ciudad histórica y de cambio y apertura de la contemporánea. Las Siete Calles, denominación popular, empezaron a dejar de ser el Casco Viejo y a entenderse y transformarse como el Centro Histórico de la Villa, a

pesar de que ya en 1972 había sido declarado Conjunto Histórico-Artístico. Se constituirá la Sociedad Urbanística de Rehabilitación de Bilbao, (SURBISA), en 1985 y se acometerá un Plan Especial de Rehabilitación del Casco Viejo (PER) aprobado en 1990, que contribuirá a mejorar y dignificar dicha área tanto en la reforma y acondicionamiento de edificios, viviendas y locales comerciales como los espacios públicos, paisaje urbano de su interior y los elementos monumentales.



Inundaciones en Bilbao, 1983.

Poco después en 1985 se crea la Oficina del Plan General de Bilbao y, casi a la vez, se inicia una trayectoria de proyectos que ha ido aumentando con el encargo de grandes equipamientos públicos y más recientemente también privados, a destacados arquitectos extranjeros, *starchitects*, en un afán de notoriedad y con

resultados en varios casos bastante mediocres. Se inició con el contrato de James Stirling para un atractivo proyecto de Estación Intermodal en Abando presentado en 1986 pero no realizado. Unos años más tarde, en 1988, se convocó el concurso de proyectos para transformar un ferrocarril suburbano que comunicaba la margen derecha de la metrópoli, en el Metro de Bilbao de ámbito metropolitano, con la participación de varios arquitectos internacionales. En este mismo año, se empieza a discutir sobre el destino de dos grandes y céntricos edificios industriales en desuso, que ocupan una manzana, la Alhóndiga, un almacén de vinos de 1909 en el Ensanche y el Depósito Franco, un almacén portuario de 1931 en el centro de la villa frente a la Ría. En ambos casos las intervenciones recientes han sido más que desafortunadas, desgraciadas, el legado industrial no interesa a las administraciones no solo políticas sino incluso culturales que son las responsables de su tutela.

En esta década de los años 80 se puede situar la percepción real, inmediata de que la crisis del tradicional sector primario de la metrópoli no es temporal, tiene precedentes en otras ciudades del mundo, y sus consecuencias económicas, laborales, sociales crean un ambiente de pesimismo. Es a partir de entonces cuando surge una voluntad de superación, de cambio de orientación hacia una terciarización inicialmente muy radical, actualmente más matizada y aparecen las primeras intenciones de proyectos más concretos.

Entre diciembre de 1991 y febrero de 1992 se tomarán dos decisiones de gran envergadura: el Concurso de Ideas de Euskalduna Jauregia palacio de congresos y teatro, y el acuerdo-contrato definitivo con la Guggenheim Foundatión. Ambos darán paso a dos días muy próximos y trascendentales de distinto significado en febrero de 1993: la voladura de las instalaciones de la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques, más conocida como Astilleros Euskalduna y la espectacular presentación de la maqueta del proyecto básico del Guggenheim.

Con la desaparición, muy contestada laboralmente, del astillero emplazado muy céntricamente se inicia un drástico, dramático y amplio proceso de desmantelamiento industrial que tendrá al menos tres hechos anecdóticos pero significativos que señalan el fin de una era industrial en la Ría. La última botadura

de una embarcación en Euskalduna (27.09.1984), el último alzado del puente de Deusto para la salida de un barco carguero del muelle de Abando (04.05.1995) y el apagado definitivo del horno alto nº 1 de la gigantesca empresa Altos Hornos de Vizcaya en Sestao (04.07.1996).

La inauguración del Guggenheim hace ahora 20 años, una audaz arquitectura oportunamente emplazada destinada a museo supone un cambio rotundo de la imagen de Bilbao “bello en su misma fealdad”, como lo definía el gran artista Jorge Oteiza y se convierte en un potentísimo y seductor reclamo turístico pero no es ni mucho menos el artífice de la transformación de la villa como un periodismo sensacionalista, precipitado e indocumentado ha propagado, algunos más repiten y que tiene como vemos otros motivos y estímulos. Simultáneamente se está confundiendo la cultura con el espectáculo, el ocio y el entretenimiento. El erróneamente llamado “efecto Guggenheim” que solo tiene sentido aplicado a la hostelería.



Guggenheim espacio vacío.

En 1994 se aprobó definitivamente el Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao (PGOUB) para controlar la caótica expansión urbana del desarrollismo de los años 70 a la que sólo una fuerte crisis económica posterior frenó. En él, se contiene una decisión de recuperación total, aprovechando los espacios libres que el gran desmantelamiento industrial, principalmente en la siderurgia, construcción naval y sector industrial, así como el paulatino desplazamiento del puerto hacia la desembocadura de la ría, propiciará en corto plazo la disponibilidad de enormes superficies de terreno. Estas nuevas áreas de oportunidad urbanística y arquitectónica se sitúan en la orilla izquierda de la Ría que bordea la villa junto al Ensanche completado ya tras la guerra civil y en la segunda mitad del siglo XX. En dicho Plan ya se anticipan las intenciones de dotarse de nuevos equipamientos sociales y culturales.

El proyecto del Ensanche de 1876 ya citado dejó muy definida su relación con la Ría donde incide por la orilla izquierda desde el Puente del Arenal hasta los Diques Secos de Olabeaga, posteriormente Compañía Euskalduna, a lo largo de un trazado de 2.850 m. en tramos de anchura variable, a cota inferior y en paralelo al borde curvilíneo del Ensanche que queda como cornisa. Está acaparado por el paso del ferrocarril de Bilbao a Portugalete, lo que permitió dedicar estos terrenos para muelles, almacenes y algunas industrias, algo lógico dado su escaso interés inmobiliario.

La orilla derecha a través del Arenal, la Sendeja, Campo del Volantín, avenida Universidades y Botika Zaharrra permanece esencialmente igual que entonces con su continuidad secuencial como un frente residencial favorecida por su orientación sur sin instalaciones portuarias ni industriales excepto en el muelle del Arenal. Anteriormente utilizado por su emplazamiento frente a la ciudad histórica y que perdió su actividad portuaria al hacerse fijo el puente levadizo del Ayuntamiento en 1969, circunstancia ya acontecida años años atrás cuando ocurrió lo mismo en el Puente del Arenal. Los puentes sobre la Ría en Bilbao señalan sucesivos periodos de obsolescencia y desplazamientos portuarios aguas abajo.

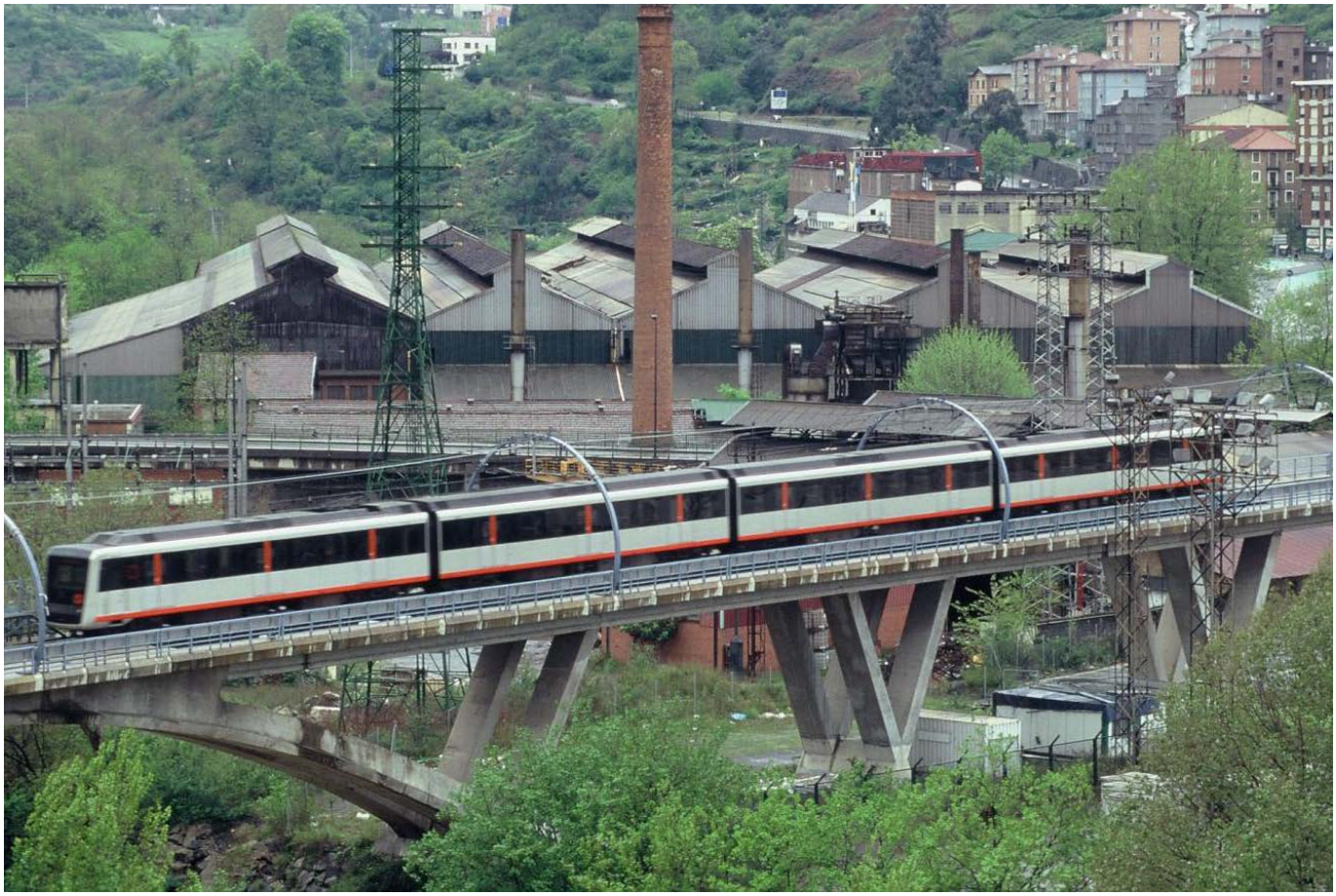
Por lo tanto, Bilbao como otras tantas ciudades portuarias fluviales no ha estado jamás de espaldas a la Ría sino que a lo largo de su historia ha sabido aprovechar los espacios de ribera para el uso más conveniente y rentable en cada época entonces como puerto y asentamientos industriales. Es ahora cuando quedando sin actividad estos recintos donan sus terrenos para una nueva configuración urbana, La Naja, Uribitarte, Abandoibarra, como antes aconteció en el Arenal y Sendeja.

Entre estos nuevos espacios destaca por su centralidad, representatividad y extensión, 348.507 m2, el área de Abandoibarra, que como consecuencia de una Consulta Internacional de Ordenación, restringida a cinco arquitectos, fue adjudicada en junio de 1993 a Cesar Pelli & Associates Inc. Hubo necesidad de redactar un Plan Especial de Reforma Interior (PERI) que fue aprobado en abril de 1997. Posteriormente, en octubre, la sociedad Bilbao Ría-2000, constituida por entidades públicas y privadas estatales y vascas para la gestión urbanística de determinadas áreas en regeneración de Bilbao y su metrópoli, firmó un acuerdo con Cesar Pelli & Associates, Balmori Associates, y Aguinaga y Asociados Arquitectos S.L. para la redacción del Master Plan del desarrollo y la concreción del área modificando el PERI vigente.

En los extremos de dicho ámbito ya estaba decidido por el PGOUB el emplazamiento de los dos equipamientos sociales más significativos y arquitectónicamente más singulares, Guggenheim Bilbao Museoa (1997) y Euskalduna Jauregia (1999). Los otros límites son el Parque que será ampliado y el nuevo borde de la Ría. En esta nueva área urbana se sitúan recientes edificaciones con muy desigual fortuna. En el lado del Puente de Deusto más próximo a Euskalduna se sitúa el centro comercial Zubiarte (2004) y cinco bloques de viviendas cercanos que colapsaron la ansiada expansión del Parque hacia la Ría, aunque fue parcialmente extendido y al otro lado del puente que perdió la elegante presencia estructural metálica de su extremo frente a una anodina plaza Euskadi, en realidad rotonda, con una concurrencia de arquitectura eclécticas ya existentes, otras actuales muy contrastadas y acaparada por la torre Iberdrola (2012) un rascacielos que no aporta, al margen de su hazaña constructiva, nada interesante al frente arquitectónico fluvial y muy próximos la Biblioteca de la Universidad de Deusto (2009) colindante con Bizkaia Aretoa, aulario de Euskal Herriko Unibertsitatea/Universidad Pública Vasca (2011).

Visión metropolitana

El Metro, tras una fase de estudios previos, alternativas y siete años de obras, se inaugurará en 1995 siendo la primera y la más trascendental gran obra que satisfará necesidades sociales de comunicación recorriendo desde un tramo común que se inicia próximo al tramo fluvial no navegable, en Basauri y se bifurca en un extremo de Bilbao en dos líneas que recorren ambas márgenes de la ría respectivamente por el centro de sus diversos municipios. Resuelto con audaces y novedosas soluciones de ingeniería en los tres pasos subfluviales y la excavación de las estaciones proyectados por ingenieros de Imebisa (Ingeniería Metro Bilbao), trascendental aportación apenas reconocida, mostrará un contemporáneo lenguaje arquitectónico en el revestimiento de estaciones y vestíbulos proyectados por Foster&Associates. Se crea incluso una nueva identidad urbana como un hito a la vez que aporta un sentimiento colectivo de pertenencia a una metrópoli.



El metro atraviesa el río ibaizabal, límite del término municipal de Bilbao.

Asimismo, otro hecho destacado es la inauguración en dos años de tres puentes: el de Miraflores gran altura como parte de una arteria periférica en 1995, el Euskalduna junto al edificio homónimo y la pasarela de Uribitarte en el centro urbano ambos en 1997. Posteriormente en 2003 se abrirá la pasarela de Abandoibarra. Años antes en 1983 entró en servicio el largo puente de Rontegi a gran altura, entre Barakaldo y Erandio que ha resultado crucial para la movilidad del territorio al conectar sendas autopistas de ambas márgenes.

En un análisis de la la cuenca fluvial debe mencionarse inexcusablemente el Plan Integral de Saneamiento de la Ría trascendental obra realizada por el Consorcio de Aguas Bilbao-Bizkaia que mediante un plan director aprobado en 1979 ha permitido

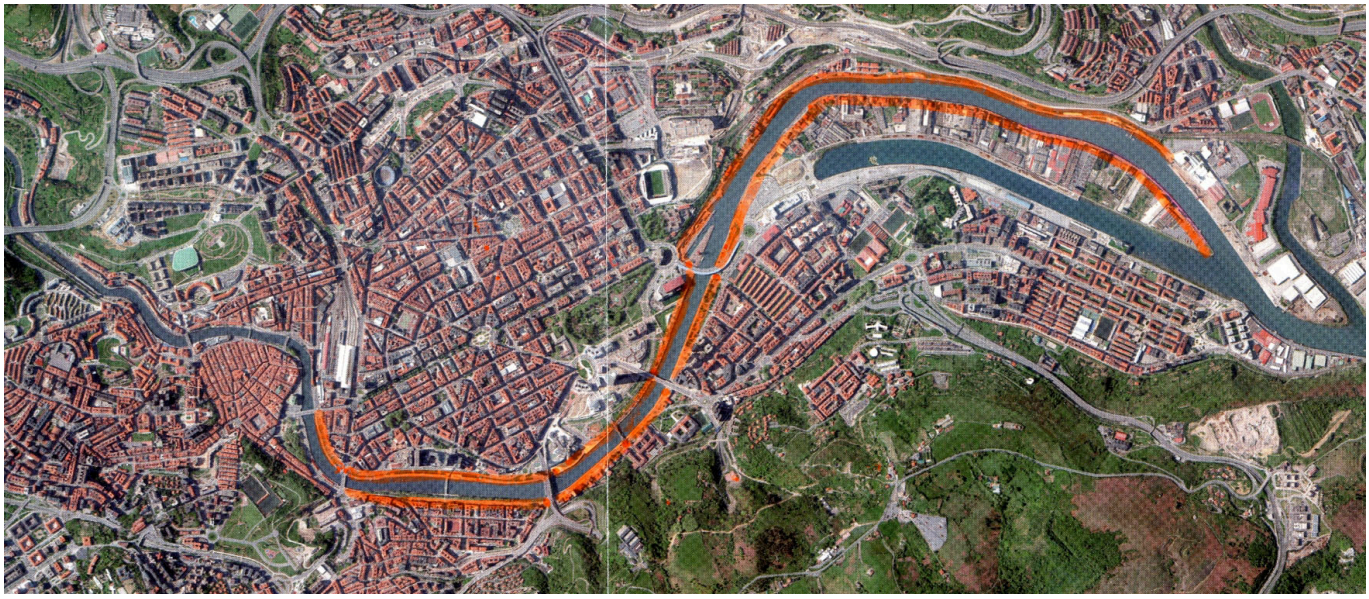
garantizar la vida acuática, recuperar el litoral, las playas para baños y recreo y lograr unas condiciones aceptables de las aguas en cuanto a trasparencia, ausencia de grasas, flotantes, condiciones bacteriológicas y de elementos tóxicos. Para recoger y tratar los vertidos se han construido desde 1984 una extensa red de colectores por toda la metrópoli que finaliza en la gran estación depuradora de Galindo en Sestao. Una obra colosal, costosa e imprescindible de alta rentabilidad social, semejante a la del metro, que son los dos proyectos más valorados por la población, pagada con el recibo del suministro de agua, pero quizá menos reconocida ya que por sus características de conducciones subterráneas no se visibiliza.

Una nueva etapa se inicia en la última área disponible en el ámbito de la villa, la Ribera de Deusto y Zorrotzaurre en la margen derecha en un área alargada de 576.482 m2 con un frente fluvial de 2.520 metros lineales y anchura ente 194 y 266 metros con apenas 500 habitantes escasísimo comercio, pequeños talleres y solares vacíos pero con unos rasgos muy peculiares tanto en los aspectos históricos, tipológicos e identitarios. Actualmente en configuración de dársena que se transformará en isla cuando finalice este año la apertura de lo que antaño (1968) quiso ser el Canal de Deusto, sometido a un proyecto adjudicado directamente a la arquitecta anglo-iraquí Zaha Hadid muy discutido desde su inicio por su concepción básicamente inmobiliaria que en la actualidad se está parcialmente iniciando.



Zorrotzaurre, que se transformará en isla según un proyecto de Zaha Hadid.

Estas riberas portuarias ya desocupadas, gracias a la generosa cesión de sus terrenos por el, entonces, Puerto Autónomo de Bilbao que se inicio en 1985 son en la actualidad por ambas orillas desde los puentes del Arenal por la izquierda y del Ayuntamiento por la derecha una sucesión de variados espacios públicos a lo largo de más de cinco kilómetros, el lugar de asentamiento de las innovaciones arquitectónicas y urbanas descritas dentro del término municipal. También simultáneamente, aguas abajo ha habido importantes implantaciones industriales recientes como la Acería Compacta de Bizkaia, actualmente Arcelor Mittal en Sestao (1997), Navacel en la ribera de Axpe en Erandio (2012) y Vicinay Cadenas en Sestao (2014) además de la tradicional industria naval ya asentada desde hace años en ambas márgenes de Sestao y Erandio.



Itinerarios peatonales continuos a lo largo de las dos orillas de la Ría en Bilbao.

Una preocupación de algunos colectivos culturales a la vez que un deseo personal es que este cauce en la actualidad de una navegabilidad reducida por el escaso gálibo del Puente Euskalduna no se vea aún más limitada por algún puentes bajo previsto por el Ayuntamiento de Bilbao y que se pueda garantizar la llegada de embarcaciones hasta el citado puente donde se encuentra el Bilboko Itsasadarra Itsas Museoa / Museo Marítimo Ría de Bilbao.



Navegabilidad reducida, un problema a resolver.

Durante casi 150 años pero especialmente en el “siglo de oro industrial 1876-1975” se había constituido un impresionante imperio industrial entorno a la Ría principalmente entre Barakaldo y Sestao con grandes instalaciones incluso vinculadas mutua y funcionalmente formalizando una sucesión de recintos con una contundente presencia significativos de una capacidad e identidad tecnológica, productiva, laboral y económica. Lo que antaño era el escenario de la industrialización de Bizkaia, un rotundo, complejo y espectacular paraje pleno de interesantes edificaciones e ingenios que le otorgaban un singular carácter han sido desgraciadamente desposeído de sus más significativos elementos, algunos reutilizables, convirtiendo la margen izquierda de la Ría en un rutinario paisaje sin apenas referencias históricas.

Este valioso y singular patrimonio y paisaje metropolitano dotado de un atractivo figurativo incomprensiblemente apenas apreciado por su estética poco convencional de una anónima belleza ha sido desafortunada y precipitadamente destruido o alterado, en contra de las tendencias de los países y ciudades cultas y sensibles garantes de su historia y legado más representativo. Esta gran catástrofe, sino urbicidio patrimonial por una absoluta carencia de valores culturales tiene sus responsables en las diversas administraciones con competencias desde el final de la dictadura otorgadas por el Estatuto de Autonomía, para proteger este legado sin favorecer operaciones inmobiliarias especulativas incluso delictivas. Bilbao y Bizkaia no han dejado sitio a la memoria.

Ahora este largo lugar fluvial, es el territorio de esta segunda, la acontecida entre 1983 y el momento actual, metamorfosis de la metrópoli de Bilbao que tiene su razón de ser y virtud en el planeamiento urbanístico y que con sus diversas vicisitudes mantiene en la Ría y su desembocadura en un amplio espacio marítimo, el Abra, el elemento articulador de una fecunda historia, portuaria, comercial e industrial y el anticipo de una nueva era. El puerto de Bilbao por fin ha llegado a la mar después de una larga travesía de 700 años.

Bilbao se encuentra a sí misma cuando se mira en la Ría, por donde fluye el pasado y el futuro. *Una Ría de Hierro*.

Head Image: Ambito de la Ría. (Foto de la Autoridad Portuaria de Bilbao)