

Iñaki Uriarte

# Metamorfosis del espacio portuario fluvial de Bilbao

20

## PUERTO Y RÍA

La configuración física del perfil de la costa vasca en el Golfo de Bizkaia frente al Océano Atlántico ofrece una enorme apertura entre elevados acantilados desde la costa occidental en Punta Lucero, Santurtzi, hasta la costa oriental en Punta Galea, Getxo, distantes 5,9 km. Asimismo, entre éste teórico frente dotado de una gran profundidad, hasta 30 m, y el final de la corriente fluvial, inicio del estuario del Ibaizabal, hay una distancia de 7,4 km. Este enorme espacio oceánico, en forma de embudo, constituye el Abra de la ría donde se crea una gran ensenada que por problemas de oleaje, vientos dominantes, NO y SO principalmente, no era un puerto natural de refugio con garantía. Un inmenso vacío repleto de mar. El río Ibaizabal que recibe, en Urbi (dos aguas) Basauri, el caudal procedente del Nerbioi forma un sinuoso cauce que fusiona y enfrenta sus aguas, entorno a la antigua isla de San Cristóbal, con las procedentes de la mar a través de su estuario en el paraje hasta donde llegaba el flujo y refluo de las mareas, a dos leguas y media (unos 15 km) de la mar. Aprovechando, según la historia, un lugar vadeable junto al camino de Castilla se construirá “la puente” de piedra de San Antón anexo a una peña sobre la que se edificó un alcázar, posteriormente iglesia de San Antón, donde existía un fondeadero natural para los barcos. El puente unía las orillas que acogían a dos pueblas diferentes. La de la izquierda, según la corriente del río, Bilbao Zaharra (la vieja) minera, ferrona e industrial; la derecha, un lugar constituido por una ermita dedicada al apóstol Santiago, vía marítima del camino de peregrinaje, con una casa solariega y algunas de pescadores, navegantes y



comerciantes. Ahí se creará el núcleo de Bilbao, al que en 1300 se otorgará su Carta Puebla que le distingue como Villa al decir: “con plazer de todos los vizcaynos ffago en Bilvao de parte de Begoña nuevamente población é villa que dicen el puerto de Bilbao”. Que, semánticamente, en un lenguaje contemporáneo podríamos interpretarlo, y así se ha conocido y transmitido, como que “fue antes puerto que villa”. El puente, la ría y la iglesia constituirán el emblema del burgo. Desde entonces el puerto y la villa participando de un origen, una evolución y una historia común han compartido conflictos y beneficios esenciales para su población, economía, cultura y urbanismo. Abandonada ya recientemente la Ría, como puerto, otra vez, simultáneamente, asumirán un nuevo y diferente futuro.

#### CONTENEDOR DE PATRIMONIO

En la reconversión de los antiguos espacios portuarios como trascendentales fachadas fluviales o marítimas públicas, es fundamental un riguroso análisis de su destino al ser lugares que redimidos por el trabajo están suficientemente amortizados, incluso económicamente, para destinarlos a fines sociales sostenibles. El puerto fluvial de Bilbao en toda su extensión ha sido hasta hace poco un gran espacio lineal de múltiples actividades laborales para la minería, industriales como la siderurgia, calderería y astilleros, y comercial. Desde la intensa implantación de la industrialización, a partir de 1876, se ha generado a lo largo de tantos años un urbanismo con muy variados componentes arquitectónicos, industriales y de obra pública que como

### Metamorphosis of the River Port Areas of Bilbao

Iñaki Uriarte

#### PORT AND RÍA

The physical configuration of the outline of the Basque coast in the Gulf of Biscay facing the Atlantic Ocean is an enormous opening between high cliffs from the west coast in Punta Lucero, Santurtzi, up to the east coast in Punta Galea, Getxo, 5.9 km apart. Likewise, between this theoretical front with its very deep waters, (up to 30 m), and the end of the river current, where the Ibaizabal estuary begins, there is a distance of 7.4 km. This enormous funnel-shaped ocean area makes up the Inlet of the *ría* or tidal inlet, forming a giant cove, which was not a natural guaranteed safe port, because of the waves and the dominant NE and SE winds. It is a great empty space full of sea. At Urbi (two waters) Basauri, the river Ibaizabal receives the water flowing down from the Nerbioi, which forms a sinuous flow mingling its waters and brings them face to face around the former island of San Cristóbal with the waters flowing from the sea through its estuary in the place where the ebb and flow of the tides meet, two and a half leagues (some 15 km) from the sea. History says that a fordable

place in the river next to the Castillo Road was used to build the San Antón stone “bridge” next to a crag on which was built a fortress, later turned into the church of San Antón, where there was a natural anchorage for boats. The bridge joined the banks upon which two different towns were built. On the left bank, going by the river current, Bilbao Zaharra (old Bilbao), which was a mining, iron-producing and industrial town; on the right bank, a place made up of a hermitage dedicated to the apostle St James, the sea path of the pilgrims’ route, with an ancestral home and some houses for fishermen, sailors and merchants. Here the centre of Bilbao was built, and in 1300 was granted its Charter, granting it the status of a City, which stated: “with the pleasure of the Biscayans I hereby make in Bilbao, part of Begoña, a new settlement and city, which is called the Port of Bilbao.” This name could be interpreted in semantic terms in a modern language, and in this way it has been known and passed on as that which “was a port before it was a town.” The bridge, *ría* and church were to make up the emblem of the town. From then on, the port and the town, sharing one origin, one development, and one history, have shared conflicts and benefits essential for their population, economy, culture and urban



Vista aérea de la ría y del Puerto de Bilbao  
Aerial view of the river and port of Bilbao





planning. Having recently been abandoned as a port, the *Ría* will now enjoy a new, shared future with the port.

## 22

### A CONTAINER OF HERITAGE

When restructuring old port areas into dazzling public river or maritime waterfronts, it is vital to analyse rigorously what they are to be turned into, as these are sites whose working lives are long over, and are therefore sufficiently amortised, even in financial terms, to be able to be turned over to sustainable social purposes. Throughout its entire length, the river port of Bilbao has until recently been a huge linear venue for a multitude of work activities, such as mining, steel working, boiler making and ship building, in addition to commercial activity. Since the intense implantation of industrial activities began in 1876, over the years there has been a type of urban planning with very varied architectural, industrial and public works components. This in its turn has led to a varied and substantial port heritage and landscape of great value in historical, documentary, technical, and symbolic terms. This neither could nor should disappear. It is fundamental for the future of Bilbao, as for many other ports, to energetically and rigorously maintain all the fundamental signs of its glorious past, which make up its fundamental idiosyncrasy as a port and an

important part of the memory of the City.

Along the *ría*, the port required other auxiliary elements and navigational mechanisms in order to be fully functional. And, though these machines are nothing more than humdrum equipment, they are both simple and beautiful. They make up small landmarks, which are unfortunately not recognised nor even listed and protected as cultural heritage.

Worthy of note in this respect are micro-structures such as the prefabricated concrete elements that make up the stairs of the numerous passing points between banks with the sheds of their loading platforms and the concrete structures of the old wharves, which have either replaced or hidden the original wooden structures as a result of subsequent extensions; the walls of stone ashlar which channelled the banks in different works and times. Another interesting element, because of its simple beauty, is the characteristic rail running along the edges of the river and the corresponding cast iron street lamps interspersed among them. The luminous red and green beacons accompany the course of the *ría* up to La Salve. There are port tools such as bollards, the oldest cannons, which complement all the banks where there were berthing points and the mooring rings. We could even mention the mechanical devices for loading and unloading

operations such as the wide range of cranes of all types that were located on their wharves and the very few remaining architectural witnesses to all those built by the works board at the time. The two remaining old sheds of La Sendeja (of the original eleven), dating back to 1885 and the extraordinary Free Warehouse of Uribitarte, built between 1917 and 1931, one of the most beautiful port architectures in Europe, currently being demolished to make way for an incomprehensible and speculative operation backed by the Bilbao City Council.

### BILBAO, *RÍA* AND BRIDGES

An important part of the history of Bilbao has been the challenge of how to cross the *ría*, while allowing shipping to pass. The bridges, those fundamental elements in the functionality of the city, have had the duty of joining the topographical differences from their banks to the distinct configuration of their respective urban stretches, the low level of their shores with respect to the water and, above all, the legendary port function of the riverside.

The condition of navigable river granted by the port and shipyard activities historically led to the building of bridges over the *ría*, from its outlet up to where the tide allows shipping. The first to be built was the San Antón Bridge. Each bridge has in its

time had to consider the possibility of the two types of traffic: the river, which always has preference, and the carriages and people. One traditional solution to this problem was to place the roadway or crossing at a compromise height somewhere between an appropriate gauge for the rigging of the ships and a point allowing access of vehicles and pedestrians. This involved mechanical systems allowing the level to be raised and dropped: lifting swing bridges, rotating bridges and ferries.

The bridges were built progressively as the city developed, following the flow of the river, with more bridges built over the years. When urban development made it necessary to fix the mobile bridges, the wharves upstream of these fell into disuse, as they were not so accessible from the river. Each new bridge would close a stretch to shipping and would open up a new urban era of the town. This is what happened in 1864 when the lifting mechanisms of the Isabel II bridge were removed, in El Arenal, reducing the activity of the Theatre wharf and again, in 1997 with the Euskalduna bridge, leaving the Abandoibarra wharf abandoned upstream, a port outpost in the centre of town. Bilbao's bridges are characteristic in their design, because even after they have crossed the river they continue until they connect with the city, allowing the wharves and railway lines to continue uninterrupted. The bridges represent specific periods of port activity, territorial expansion and the history of the city.

### PLANNING AND REGENERATION OF THE RIVER

The port and industrial *ría* in Bilbao has ceased to exist in a very short time. The recent dismantling and closing down of port activity on the left bank in the centre of the town has been a relentless and irreversible process because of their interdependence. Production ceased in the Euskalduna shipyards, built in 1900, which were subsequently demolished in 1993. The beautiful factory, built in 1908, was demolished in 1993, after being abandoned by the *Compañía de Maderas*. The port came to an end with the last ship leaving the Abando wharves, then the Deusto bridge was raised in 1995 to meet the needs of maritime traffic. The

consecuencia crearon un variado e importantísimo patrimonio y paisaje portuario que posee enormes valores históricos, documentales, técnicos, y simbólicos que no pueden ni deben desaparecer. Es fundamental en el futuro de Bilbao, como en muchos otros puertos, el mantenimiento enérgico, riguroso de todos los signos fundamentales de su espléndido pasado que constituyen su fundamental idiosincrasia portuaria y una parte trascendental de la memoria de la Villa. El puerto, especialmente a lo largo de la ría, necesitó de otros elementos auxiliares y mecanismos complementarios de la navegación para su total funcionalidad que, incluso, siendo rutinarios son, en su sencillez, de apreciable belleza y le otorgan una singular identidad constituyendo modestos hitos que, desafortunadamente, no están reconocidos ni por supuesto catalogados y protegidos como bienes culturales.

Así, destacan micro arquitecturas como los elementos prefabricados de hormigón que constituyen las escaleras de los numerosos puntos de pasaje entre orillas con los cobertizos de sus plataformas de embarque y los entramados de hormigón de los antiguos muelles, que por ampliaciones posteriores sustituyen u ocultan a los primitivos de madera; los lienzos de sillares de piedra que canalizaron los márgenes en diferentes obras y épocas. Es interesante, por su simplicidad y belleza la característica barandilla que limita los bordes del cauce y las correspondientes farolas de fundición que se intercalan entre ellas; las balizas luminosas, en rojo y verde, que por ambas orillas, acompañan el trazado de la ría hasta La Salve; los utilajes portuario como los norays o bolardos, los más antiguos viejos cañones, que complementan todas las orillas donde hubo puntos de atraque y las anillas de amarre; e incluso; los ingenios mecánicos para las operaciones de carga y descarga como el amplio repertorio de grúas de todo tipo que han tenido sus muelles y los escasísimos testimonios arquitectónicos existentes de todos los construidos por la Junta de Obras en su tiempo: los dos antiguos tinglados de la Sendeja, de 1885 (de los once instalados) y el extraordinario Deposito Franco de Uribitarte, edificado entre 1917-1931, una de las más bellas arquitecturas portuarias de Europa, en período de demolición por una incomprensible y especulativa operación favorecida por el Ayuntamiento de Bilbao.

#### BILBAO, RÍA Y PUENTES

Una parte importante de la historia de Bilbao ha sido el desafío de cómo cruzar la ría, respetando la navegación. Los puentes, elementos fundamentales en la funcionalidad urbana, han tenido el compromiso de salvar la diferencia topográfica de sus márgenes la distinta configuración de sus respectivas tramas urbanas, el nivel bajo de sus orillas respecto de la lámina de agua y, sobre todo, la legendaria

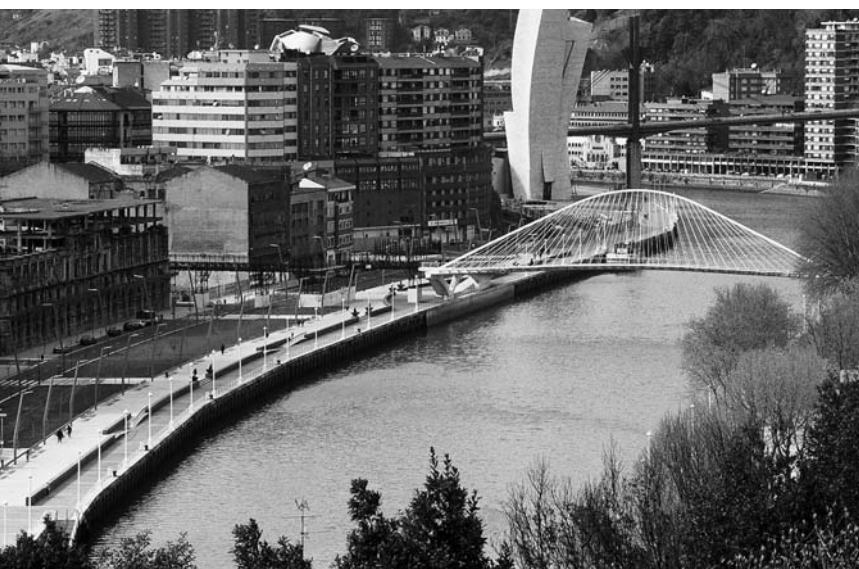
función portuaria de las riberas.

La condición de cauce navegable por las actividades portuarias y de astilleros condicionaron históricamente la construcción de puentes sobre la ría, desde su desembocadura hasta donde la marea permitía la navegación y se construyó el primero, el de San Antón. Cada puente ha debido considerar en su tiempo la posibilidad de los dos tránsitos: el fluvial, siempre preferente y el de carruajes y personas. Su resolución, tradicionalmente, ha sido posible, además de situando el paso o tablero a una altura de compromiso entre un galibo adecuado a la arboladura de los buques y a su accesibilidad rodada y peatonal, mediante sistemas mecánicos que permitiesen una alternatividad: puentes levadizos basculantes, giratorios, y transbordadores. Históricamente los puentes se han construido progresivamente en función del desarrollo de la urbe, en el sentido de la corriente fluvial, coincidiendo el orden cronológico con el secuencial. Cuando el desarrollo urbano ha obligado a hacer fijos los puentes móviles se inicia un proceso de abandono de los muelles que quedan aguas arriba del mismo, por su menor accesibilidad fluvial. Cada nuevo puente cerrará un tramo a la navegación y abrirá paso a una nueva era urbana de la villa. Así sucedió en 1864 al suprimir los mecanismos de elevación en el puente de Isabel II, en El Arenal, reduciendo la actividad del muelle del Teatro y de nuevo, en 1997, con el puente Euskalduna, abandonando, aguas arriba, el muelle de Abandoibarra, último reducto portuario en el centro de la villa. Los puentes de Bilbao se caracterizan en su concepción porque una vez superado el cauce fluvial todavía se prolongan hasta conectar con la trama urbana permitiendo, bajo esos extremos, la continuidad de los muelles y el paso de trazados de ferrocarril. Los puentes representan períodos concretos de la actividad portuaria, de la expansión territorial y de la historia de la urbe.

#### URBANISMO FLUVIAL Y REGENERACIÓN

La ría portuaria e industrial en Bilbao ha dejado de existir definitivamente en muy poco tiempo. Los recientes desmantelamientos fabriles y abandonos de la actividad portuaria en la orilla izquierda en el centro de la villa se han ido sucediendo progresiva e irremediamente por su interdependencia. El cierre de la producción en los astilleros de Euskalduna, creados en 1900, con su demolición (1993) y de la bellísima fábrica, construida en 1908 de La Compañía de Maderas derribada en 1993. El fin del puerto con la salida del último buque de los muelles de Abando y con el póstumo alzado del puente de Deusto por necesidades del tránsito marítimo (1995). La supresión del histórico trazado ferroviario, abierto en 1888, de la línea Bilbao-Santurzi (1999), por toda la orilla desde el Puente del Arenal hasta Olabeaga. Y, el traslado como recinto de





almacenaje de contenedores TECO de la campa de Abando (2002) han permitido la recuperación de una gigantesca extensión horizontal de terreno de 348.000 m<sup>2</sup> de enorme valor de posición, denominada Abandoibarra.

Para gestionar esta área y otras zonas a regenerar se creó en 1992 la sociedad de capital público Bilbao Ría-2000 participada en partes iguales por la administración española y las administraciones vascas. Esta gran oportunidad urbana y social será objeto de reivindicaciones ciudadanas por el deseo de su reconversión pública para satisfacer y suplir deficiencias de dotaciones colectivas, lúdicas, culturales y espacios públicos. Es un lugar que después de más de un siglo proporcionando enormes rendimientos económicos y redimido a costa del esfuerzo y trabajo de una sociedad con todas las servidumbres que originaron, merecía una consideración más socializante y no ser un espacio de especulación para obtener descomunales plusvalías

El urbanismo es el verdadero generador de la mejora de la cualidad de vida urbana. La arquitectura, incluso siendo de buena calidad, no garantiza en absoluto por sí sola la mejora de las ciudades y un edificio, aunque sea emblemático, mucho menos. Es por lo tanto un error habitual, fruto de la ligereza de los análisis, confundir espectacularidad arquitectónica, sensacionalismo mediático, mercadotecnia y difusión con regeneración urbana. La recuperación de una ciudad debe empezar por su sentido y compromiso con la naturaleza circundante. El lugar será más armónico, bello y humano cuando la inserción de los elementos artificiales, de lo construido, sea equilibrada considerando el entorno, el medio ambiente, las preexistencias como condicionantes valiosos. Asimismo, será más social, sensato y justo cuando la ciudadanía participe responsable y creativamente en su formalización. La inauguración del Guggenheim Bilbao Museo, en 1997, poco reivindicado como éxito político del Gobierno Vasco, propietario material de la concesión de la franquicia, es un afortunado acontecimiento exclusivamente arquitectónico, escasamente museístico y apenas cultural, de curiosidad colectiva, efectos lúdicos y sociales convulsivos cuya influencia durará todavía unos pocos años más. El espíritu mercantil americano que lo preside ha conseguido una extraordinaria e impensable difusión mundial que en otras circunstancias, incluso con la misma arquitectura, y mejor contenido artístico no hubiese alcanzado. Es, asimismo, evidente que ha beneficiado económicamente, en el sector terciario, y ha situado a Bilbao en un escaparate propagandístico que sirve, entre otras razones, para justificar y amparar, erróneamente, demasiadas cosas.

Pero la verdadera regeneración urbanística, incluso metropolitana, acontece en torno a la ría con tres proyectos trascendentales: el agua, el puerto y la movilidad.

historic rail route of the Bilbao-Santurzi line, opened in 1888 and running along the whole shore from the Arenal bridge up to Olabeaga was closed in 1999, and the Campa de Abando was moved as a teco container storage enclosure in 2002. All these events made it possible to recover a gigantic horizontal extension of land called Abandoibarra measuring 348,000 m<sup>2</sup> with an enormous value due to its location.

To manage this area, and other areas to be regenerated, the public capital company Bilbao Ría-2000 was set up in 1992, with the equal participation of the Spanish administration and the Basque administrations. This opportunity for the city and the citizenship will be subject to claims by the citizens who wish to see it converted to meet public needs and make up for the lack of public amenities, leisure, cultural and public areas. It is a site which provided enormous financial benefits for more than a century. Now it has been redeemed at the expense of the efforts and labor of a society with all the servitude that resulted from it, and deserved a more socially-minded consideration. It should not become a place of speculation, solely to bring in massive profits. Urban planning is the true generator of improvement in the quality of urban life. Architecture, even good quality architecture, does not guarantee *per se* an improvement in the cities and a building, however emblematic, less so. It is therefore a common error, resulting from too shallow an analysis, to confuse architectural spectacularity, media sensationalism, marketing and celebrity with urban regeneration. The recovery of a city must begin with its meaning and its commitment to the surrounding environment. The place will be more harmonious, beautiful and human when the artificial, built-up elements can be balanced with consideration for the surroundings, the environment, what was there beforehand, as valuable conditioning factors. Likewise, it will be more social, more judicious and fairer when the citizens participate responsibly and creatively in bringing about this change.

The opening of the *Guggenheim Bilbao Museum* in 1997, not overly claimed as a political success of the Basque Government, which is the

material owner of the leaseholding, is a fortunate event. However, it is an exclusively architectural event, scarcely museum-like and hardly cultural, of collective curiosity, and playful, convulsive social effects, the influence of which will last for a few more years to come. The American mercantile spirit that presides over it has achieved an extraordinary, and unthinkable, world celebrity that it would not have achieved in other circumstances, even with the same architecture, and better artistic content. It is therefore evident that it has benefited economically, in the tertiary sector, and has placed Bilbao in a propaganda shop-window that mistakenly serves, among other things, to justify and cover too many things. But the genuine urban, even metropolitan, regeneration is taking place around the *ría* with three far-reaching projects: water, port and mobility.

#### Water

The Overall Clean-up Plan of the *ría*, which is close to finishing, is not a dynamising leisure element, which would be covered by other analyses, but it is a momentous factor in the quality of life of a whole city. It is promoted by the Bilbao-Bizkaia water Consortium, created in 1967 to improve the supply of drinking water and mainly for water treatment. The *ría* was a metropolitan sewer, which directly received domestic and industrial waste waters. A fortunate synergetic balance between the polluting elements caused these to cancel each other out, producing an unstable balance that was supported for many years. It was one of the most polluted estuaries in Europe, in which there was no aquatic life, and from which gases and smells emanated, producing an intolerable situation.

After an international call for projects a Master Plan was drawn up and approved in 1979 and aimed to do the following: guarantee aquatic life; recover the coastline and beaches for bathing and leisure; achieve acceptable aesthetic conditions of the waters in terms of transparency, absence of oils and flotsam; ensure bacteriological conditions in bathing areas, reduce the tipping of toxic elements as much as possible. It was necessary to gather and clean up all this waste. Work began in 1984 and is scheduled to end in 2005. The



#### El agua

No como elemento dinamizador lúdico, que sería objeto de otro análisis, sino como factor trascendental en la cualidad de vida de toda una metrópoli es el objetivo del Plan Integral de Saneamiento de la ría a punto de finalizar. Impulsado por el Consorcio de Aguas Bilbao-Bizkaia, creado en 1967, para mejorar el suministro de agua potable y principalmente el saneamiento. La ría era una cloaca metropolitana que recibía directamente los vertidos de aguas domésticas e industriales donde un afortunado equilibrio sinérgico entre los elementos contaminantes se contrarrestaban produciendo un equilibrio inestable soportado durante muchos años. Uno de los estuarios más contaminados de Europa donde no existía vida acuática, se desprendían gases, olores etc. en una situación intolerable.

Tras un concurso internacional de proyectos se redactó un Plan Director que aprobado en 1979 pretendía: garantizar la vida acuática; recuperar el litoral y las playas para baños y recreo; lograr unas condiciones estéticas aceptables de las aguas en cuanto a transparencia, ausencia de grasas y flotantes; asegurar las condiciones bacteriológicas en zonas de baños, reducir al máximo el vertido de elementos tóxicos. Era necesario recoger y depurar tanto vertido. Iniciadas las obras en 1984 su terminación está prevista para 2005. La Estación Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) de Galindo y las de Muskiz y Leioa completan el complejo y completo sistema de conducciones por amplias zonas de ambos márgenes de la ría. Cuando concluya se habrá servido a una población de 951.000 habitantes, una obra colosal e imprescindible pero poco reconocida por sus especiales características y de altísima inversión económica.

#### El puerto

El cambio del tráfico marítimo, los modernos modos de transporte y manipulación de mercancías contenerizadas y





sistemas *roll-on-roll-off*; el calado de los buques, las servidumbres del tránsito de camiones... han acelerado el natural y progresivo desplazamiento del puerto aguas abajo, como históricamente ha sucedido, hasta llegar al Abra exterior donde se ha consolidado la actividad comercial y también un sector industrial. El puerto por fin llega al mar.

En un convenio de colaboración mutua entre el Ayuntamiento y el Puerto Autónomo de Bilbao firmado en 1985 ésta entidad expone “que es consciente de determinados muelles e instalaciones... aconsejan de momento el no proseguir con las actividades que se derivan de la explotación comercial portuaria” y el Ayuntamiento asume que “las instalaciones del Puerto Autónomo son un elemento fundamental de la estructura general del territorio, y consecuentemente, deben ser integradas en la ordenación urbanística correspondiente”. Exceptuaba en aquel momento cuatro zonas... al convenir que “reconoce la existencia actualmente de necesidades y usos comerciales portuarios... que quedarán ceñidos a los ámbitos siguientes: Abando, Muelle de la Helguera, Muelle de Zorroza, y Canal de Deusto”, prosigue diciendo

que “facilitará al Ayuntamiento de Bilbao su uso y aprovechamiento para equipamientos de interés público y social e infraestructuras...”.

Este traspaso de titularidad se formalizó con la firma de un acuerdo el pasado 5 de mayo de 2003 por el que definitivamente pasan a ser de titularidad municipal en la actualidad, unos 90.000 m<sup>2</sup> distribuidos en casi 9 km lineales entorno a ambas orillas. Quedan pendientes todavía varios tramos, entre ellos el canal de Deusto todavía en actividad portuaria. Es la gran oportunidad de disponer de largos tramos de ribera por ambas orillas, principalmente por la izquierda, para su conversión en espacios de uso público independientemente de la conveniencia, carácter y tratamiento que hayan hecho los receptores de las mismas, básicamente el Ayuntamiento de Bilbao. La Autoridad Portuaria de Bilbao ha sido históricamente el gran donante desinteresado fluvio-urbano a la ciudad y así en tal acto su presidente lo expresó: “Ceder a quien tenga interés todo lo que ya no es necesario para la explotación comercial del Puerto”.

#### *La movilidad. El Metro Bilbao*

La capacidad de comunicabilidad, intercambio, desplazamiento rápido y seguro queda realizada con la inauguración en 1995 del ferrocarril metropolitano, Metro Bilbao. Una costosísima obra en lo económico, de avanzada tecnología en lo constructivo y de gran valor arquitectónico. En un esquema que tomando la ría como su directriz se desarrollará, con sucesivas ampliaciones, en forma de Y desde un próximo origen común en el municipio de Basauri, aguas arriba en el tramo de río, abriéndose en dos ramales. Con un tronco común de 9,5 km se bifurca según la propia configuración de la ría y de los diez municipios asentados en su cauce, en dos líneas diversas la 1, con 20,5 km más y la 2, que se prolongará 10,5 una vez finalizada hacia 2010. Sus tres pasos subterráneos bajo la ría establecen la posibilidad de una total interconexión entre márgenes que tradicionalmente habían estado separadas, incluso socialmente, y unidas lenta y progresivamente, por los diversos puentes que han atravesado su cauce. El metro en realidad es un quebrado y ágil puente subterráneo metropolitano que sutura el territorio y las orillas.

#### NUEVOS ESPACIOS FLUVIALES. BILBAO SIGLO XXI

Las intervenciones recientes en bordes fluviales portuarios para su conversión en espacios públicos, con una solución de continuidad entre ellas han sido realizadas con criterios muy distintos. De contraste y contemporaneidad en la margen izquierda: Muelles de Marzana y La Merced, Ripa y Uribitarte, y Abandoibarra. De condescendencia y ambigüedad en la margen derecha: avenida de las Universidades y Botika Zaharra. A lo largo de todos ellos

Galindo Water Treatment Plant and those of Muskiz and Leioa complete the complex and full system of drains along broad areas of both banks of the *ría*. When finished, it will be able to serve a population of 951,000 inhabitants. This is an enormous and vital project, but scarcely recognised for its special characteristics and vast financial investment.

#### *The port*

The change in maritime traffic, modern means of transport and handling of containerised goods and *roll-on-roll-off* systems, the depth of ships, the rights of lorry traffic, and so on, have sped up the natural progressive displacement of the port downstream, as has occurred throughout history. It has been pushed out to the outer Inlet, which has seen the consolidation of commercial activity and also an industrial sector. The port finally goes right down to the sea. In a mutual co-operation agreement between the City Council and the Autonomous Port of Bilbao, signed in 1985, this entity stated "it is aware that certain wharves and facilities... would currently be advised not to continue with the activities derived from the port's commercial operations" and the City Council takes into account that "the facilities of The Autonomous Port are a fundamental element of the general structure of the territory, and as a result must be integrated into the corresponding urban spatial planning." At that time it did not include four areas... agreeing that "it recognises the current existence of commercial port needs and uses... that would be limited to the following fields: Abando, Helguera wharf, Zorroza wharf, and Deusto Channel." It goes on to state that "it will provide the Bilbao City Council with the land to use for providing amenities of public and social interest and infrastructures..." This change of ownership was formalised with the signing of an agreement on the 5th of May 2003, which thenceforth became the property of the municipality. This involves some 90,000 m<sup>2</sup> distributed along almost 9 linear km. around both banks. There are still various stretches pending, among which the Deusto channel is still involved in port activity. This is a great opportunity to have long stretches of riverbank

on both shores, mainly on the left, for conversion into public use areas regardless of the convenience, character and treatment that the bodies receiving this land, basically the Bilbao City Council, may assign to it. The Bilbao Port Authority has historically been the party that has handed over river-urban land to the City in return for nothing and, in doing so, its President stated the following: "To cede to anyone who is interested all that is no longer necessary for the commercial operation of the Port."

#### *Mobility. Metro Bilbao*

The capacity for communicability, exchange, fast and safe transport was guaranteed with the opening of the underground system, Metro Bilbao, in 1995. This was an extremely costly project to finance, very advanced technologically to build and of great architectural value. The structure was built following the line of the *ría*, and was developed, with successive extensions, in a Y shape from a common point in the municipality of Basauri, upstream in the stretch of river, subsequently opening up into two branches. With a common stretch of 9.5 km, it branches following the configuration of the *ría* and the ten municipalities situated along its course, into two different lines. Line 1 has 20.5 km. and line 2, which will stretch for 10.5 after work is complete in 2010. The three underground passages beneath the *ría* provide the possibility of full interconnection between banks, which were traditionally separate, even in social terms, and were united slowly and progressively, by the different bridges that have crossed its flow. The metro is really a crooked and agile underground metropolitan bridge linking the territory and the banks.

#### NEW RIVER AREAS.

##### BILBAO 21ST CENTURY

The recent projects to convert river port watersides into public areas with a certain degree of continuity between them, have been carried out following very different criteria. Contrast and modernity on the left bank: wharves of Marzana and La Merced; Ripa and Uribitarte; Abandoibarra. Condescendence and ambiguity on the right bank: Avenida de las Universidades and

previamente se han instalado colectores de saneamiento para evitar los vertidos directos a la *ría*.

#### *Muelles de Marzana y La Merced*

Una estrecha franja de la orilla izquierda, frente al centro histórico de la villa y al mercado donde antiguamente se descargaba bacalao, cacao, grano y sal para consumo de la población cuya tipología arquitectónica expresa todavía esta función y que mantenían su configuración de calle con calzada de tránsito. En su rehabilitación ha primado el concepto de regeneración social de un barrio muy degradado por diversas circunstancias socio-urbanísticas. Se trata de dos tramos de diferentes características, desde el puente de San Antón hasta el de la Merced, por su antiguo uso y diversa anchura a un lado y otro de la pasarela de la Ribera, vinculados peatonalmente como una continuidad con una urbanización realizada con diferente criterio, fue inaugurada en 2002, con una longitud de 450 m y una superficie de 5600 m<sup>2</sup>. El primer tramo está resuelto con un acertado carácter de espacialidad horizontal con el imprescindible mobiliario de concepción minimalista. El segundo, en un lugar muy angosto, es un sendero en voladizo a modo de embarcadero de estructura metálica con revestimiento de madera. Atrevida solución cuya duda es su buen mantenimiento con el paso del tiempo.

#### *Ripa-Uribitarte*

La supresión del paso del tren eliminando su infraestructura en 1999 permitió acceder a unos muelles que hacía muchos años no se usaban para actividades portuarias pero si para aparcamiento público. Es un espacio entre el Puente del Arenal y el Guggenheim, constituido por dos tramos en diferente alineación unidos en el paso bajo el puente del Ayuntamiento, en un proyecto unitario, de 1300 m de longitud con una superficie de 44.166 m<sup>2</sup> sensiblemente horizontal resuelto en dos niveles con escasa diferencia para absorber el desfase con el frente urbano edificado preexistente. Proyectado por el Gabinete de Arquitectura del Ayuntamiento es un espacio amplio, visualmente diáfano realizado con sobriedad y sensatez, sin concesiones a la frivolidad acorde a su identidad portuaria y con interesantes aportaciones de mobiliario urbano específico de nueva creación. Construido entre 1997 y 2000, por una franja intermedia entre paseo y calzada, circula un tranvía desde 2002.

#### *Abandoibarra*

Se trata del frente de una amplia operación urbanística que acapara, por su espectacularidad, la atención. Es la conjunción de dos sectores diferentes. Uno, el borde fluvial del Guggenheim vinculado como una prolongación espacial del edificio mediante un estanque





Botika Zaharra. Water treatment collectors were previously set up along these banks to avoid direct pouring of waste into the *ría*.

#### *Marzana and La Merced wharves*

A narrow strip on the left bank, opposite the historical centre of the town and the market where cod, cocoa, grain and salt used to be unloaded for consumption in the town. Its architecture still reflects this function and the street retains its configuration as a busy thoroughfare. When refurbishing this area, special attention has been paid to the concept of social regeneration of a district that is very degraded due to a whole series of social and urban planning circumstances. There are two stretches with different characteristics, from the San Antón bridge up to La Merced bridge, because of its former use and different width on either side of the Riverside walkway. Pedestrians can walk right along this continuous stretch, which was developed following different criteria, opened in 2002, is 450 m long and covers an area of 5,600 m<sup>2</sup>. The first stretch was developed using a successful horizontal spatial approach and the indispensable minimalist design urban furniture. The second, in a very narrow place, is a projecting path making up a kind of metal wood-covered jetty. This is a daring solution, but one which may not weather well over time.

#### *Ripa-Uribitarte*

The pulling up of the train line and removal of its infrastructure in 1999 made it possible to get to certain wharves which had not been used for port activities for many years, but rather for public parking space. This is an area between the Arenal bridge and the Guggenheim, made up of two stretches in different lines, that come together as they pass under the City Council bridge, in a single project, 1,300 m long and covering a fairly horizontal area of 44,166 m<sup>2</sup>, built on two planes on nearly the same level in order to even out the differences with the existing built-up urban front. Designed by the Architectural Office of the City Council, this is a wide space, visually uncluttered, sober and sensible, unfrivolous, in line with its port identity, and with interesting contributions of

sobre el que transcurre como borde una pasarela curvilínea paralela al cauce. Secuencial y formalmente es semejante por su austeridad al colindante paseo de Uribitarte. Sin grandes contrastes excepto la nueva barandilla de acero inoxidable que es una acertada interpretación del antiguo modelo tradicional de fundición y sin concesiones banales al adorno urbano. El otro tramo a continuación, aguas abajo, inicia el llamado Parque de Ribera, en realidad un parterre adosado al paseo que se extiende entre las dos pasarelas-senderos, paralelos a la ría, sobre los respectivos estanques de borde: desde el del Guggenheim hasta el del Euskalduna. Es el resultado de un Concurso de Ideas, abierto resuelto a principios de 1999, convocado por la sociedad de capital público Bilbao Ría-2000, responsable de la gestión de toda esta área. Ha sido inaugurado en marzo de 2003. Consiste en un trazado de 780 m levemente curvilíneo y convexo respecto a la ría y de anchura creciente desde los 40 m de su centro, bajo el puente de Deusto, hasta los 120 m de los extremos con una superficie total de 48.000 m<sup>2</sup> resuelto en tres niveles.

El de paseo del muelle, con anchura uniforme, pero escasa, continuación secuencial del frente del Guggenheim y de similar tratamiento; otro paralelo superior excepto en los extremos en que confluyen al mismo nivel tratado con adoquines rojos; y un jardín en talud de ancho variable, conectados entre sí por rampas y escaleras. Esta complejidad, en parte, es debida a la presencia de la pasarela que atraviesa la ría a un nivel excesivamente elevado y requiere complejas circulaciones de acceso. En esta franja se ha formalizado el denominado "paseo de la memoria" constituido por la implantación, a intervalos, de diversas esculturas de reconocidos artistas vascos y otros internacionales, que con diferentes estilos y fortuna, le otorgan un indudable interés. En los extremos del jardín se sitúan dos espacios de forma triangular y carácter más público. Uno, cerca del Guggenheim como zona de juegos infantiles aislado mediante arbolado, y el otro, con dos planos inclinados de hierba que convergen hacia una marquesina-escenario triangular a modo de recinto para posibles actuaciones al aire libre.

En conjunto adquiere un pronunciado protagonismo la verticalidad de las exageradas 15 linternas de acero corten y cristal de 12 m de altura y unas extrañas, por la climatología y la identidad arbórea de la ciudad, abundantes plantaciones de palmeras: algo sorprendentemente inquietante. La parte final del paseo, en el borde, interrumpiendo su continuidad y uniformidad se transforma a modo de pantalán en una superficie de madera de bolondo de 185 m de longitud y 9 de anchura. Predomina como argumento un exceso de formalismo de aparatoso diseño para funciones tan

elementales como iluminar un paseo y el conjunto adquiere el aspecto de los parques temáticos. La capacidad transformadora del área de Abandoibarra tenía unas inmensas posibilidades por sus favorables condiciones previas: por un lado el borde de un homogéneo Ensanche, limitado parcialmente por un parque realizado en 1907, recreación del bosque urbano, de 109.568 m<sup>2</sup>; por el otro, la ría. Su centro atravesado por el puente de Deusto, construido en 1936, de enorme elegancia ordenando el conjunto, ha sido alterado, acaparado como elemento central dinamizador de la composición de un absurdo y agobiante centro comercial. El resultado, ya perceptible, ha pervertido una extraordinaria zona ansiada socialmente como un espacio de oportunidad, en todos los sentidos, urbanístico, paisajístico, y cultural, y se ha convertido en la inoportunidad de una de las más mercenarias y miserables operaciones inmobiliarias que se pueda concebir en una ciudad democrática europea.

El parque, que tradicionalmente había sido el elemento de mediación entre la ciudad y la industria junto a la ría, exigía, sin duda alguna, su ampliación hasta el borde de la lámina fluvial convirtiéndose en una gran plaza hacia el agua. Esta es una habitual disposición en ciudades con río y muy tradicional en las villas vascas con un espacio de parque o alameda junto a su núcleo urbano con una dotación para esparcimiento casi siempre presidida y amenizada por un kiosco: Portugaleta, Plentzia, Bermeo, Lekeitio, Ondarroa, Deba, Zumaia, Orío, Errenteria... Así, además estaba ya previsto en el Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao aprobado en 1989, cuando se muestra esta lógica vinculación. Todo cambió radicalmente al realizarse la propuesta más convincente de la Consulta Internacional de Ordenación de Abandoibarra resuelta en 1993 que incompresiblemente ignoraba estas cualidades y condiciones del lugar.

Es por tanto, rotundamente rechazable esta manipulación al ser interrumpida su lógica expansión y quedar cerrado como un espacio residual, apropiándose del parque convertido en un gran jardín interior de una agrupación de manzanas de una promoción inmobiliaria. Ha perdido radicalmente su indudable cualidad de espacialidad y apertura de visuales. Lo que en principio podía haber sido el encuentro entre dos componentes de la naturaleza, el parque y el agua, se ha transformado en un incidente lamentable entre la geografía y la especulación, cuyas nefastas consecuencias urbanas son, además de repugnantes y palpables, irreversibles.

La reciente inauguración, en noviembre de 2003, del Museo Marítimo de la Ría de Bilbao, ha permitido prolongar, aguas abajo, más espacios públicos de ribera con la incorporación de las infraestructuras industriales



Paseo de Botika Zaharra  
Botika Zaharra Walk

Grúa del antiguo  
astillero Euskalduna  
The crane in the  
ancient Euskalduna  
shipyard

30



de los antiguos diques y muelles y una sola grúa del que fue desde 1900 astillero Euskalduna. Únicos elementos de un importante patrimonio industrial que se han salvado de una brutal demolición en 1995 por una desafortunada inserción del puente Euskalduna, obra promovida y de responsabilidad del Departamento de Obras Públicas de la Diputación Foral de Bizkaia. Junto con diversas embarcaciones, como elementos expositivos externos, han permitido amenizar como hito el tramo final del paseo con una cierta amplitud. Es el único espacio fluvial con un contexto de relativa autenticidad portuaria y valor patrimonial cultural.

La ría es un espacio metropolitano donde además de todas las actividades, ya reducidas, de un puerto fluvial comercial e industrial, coinciden y convergen los intereses propios de cada uno de los ocho municipios limítrofes con ella, no siempre coincidentes y menos coordinados.

Sobre este gran espacio en los últimos años se había previsto una propuesta de ámbito supramunicipal que ha sido afortunadamente olvidada por su planteamiento, básica y contundentemente, viario y con un aspecto formal de lugar foráneo, ajeno totalmente a una identidad social y una memoria industrial. Asimismo, sobre sus orillas sorprendente y simultáneamente se realizan ampliaciones de empresas siderúrgicas implantadas recientemente en 1997, a la vez que se prevén, a pocos metros, nuevos desarrollos residenciales donde ahora funcionan unos astilleros.

Por todo ello es necesario que el Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano, actualmente en fase de información pública tras su aprobación inicial, entienda la ría específicamente, con un plan especial, con sus peculiaridades de navegabilidad, no como una sucesión de espacios predispuestos a la especulación, atravesados con puentes bajos, sino como un nexo urbanístico de múltiples relaciones, lúdicas y socioculturales metropolitanas de interés territorial.

Finalmente conviene recordar en esta reivindicación del espacio público que la ría, como todos los estuarios, ofrece desde el aspecto paisajístico una característica peculiar: su carrera de mareas. Esos 4,60 m que de media permite una visión de la y desde la lámina de agua muy distinta. Asimismo, conviene recordar aquella popular canción dedicada a las sardineras que desde el puerto pesquero de Santurtzi iban vendiendo su pescado: "Desde Santurce a Bilbao vengo por toda la orilla con la falda...". Que no sea solamente una estrofa sino el enunciado de un decidido propósito de dar continuidad como senderos peatonales de ribera, a los ya existentes, a lo largo de ambas orillas.

Que se establezca una adecuada relación del ser humano con la corriente de agua en la metamorfosis del espacio portuario fluvial de Bilbao.

newly created specific urban furniture. It was built between 1997 and 2000. A tram has run along the strip between the walkway and the road since 2002.

#### *Abandoibarra*

This is the front of a wide-ranging urban operation, which draws the watcher's attention because of its spectacularity. It is the joining of two different sectors. One, the riverside of the Guggenheim, linked as the spatial extension of the building using a pond over which there passes a curved walkway parallel to the river's flow. Both sequentially and formally it is similar in its austerity to the neighbouring Urbitarte walkway. There are no great contrasts, except the new stainless steel railings, which are a successful interpretation of the old traditional model of cast iron, and no banal concessions made to urban adornment.

The other stretch that continues downstream begins the so-called Parque de Ribera, or Riverside Park, which is in fact an ornamental garden attached to the walkway, and stretches between the two walkways-paths parallel to the *ría* on the respective ponds on each side: from the Guggenheim pond to the Euskalduna pond. This is the result of a

Competition for Ideas, opened in early 1999, organised by the public-financed company Bilbao Ría-2000, in charge of the management of this whole area. It was opened in March 2003. It comprises a stretch of 780 m, slightly curved and convex with respect to the *ría* and with a width that increases from 40 m in the centre, under the Deusto bridge, up to 120 m at the ends, with a total area of 48,000 m<sup>2</sup>, resolved on three levels.

Then there is the wharf walkway, with a continuous narrow width, the sequential continuation of the front of the Guggenheim and treated in a similar way; another parallel upper walkway, the end of which joins the other at the same level which is finished with red cobblestones, and a sloping garden of varying width, all connected between each other using ramps and steps. This complexity is due in part to the presence of the walkway that crosses the *ría* at too high a level and requires complex manoeuvres to access it. It is along this strip that the so-called "walk down memory lane" has been built. It features different sculptures by

recognised Basque and international artists, spread out at intervals, which make it a very interesting site because of its different styles. At both ends of the garden are two triangular areas of a more public nature. One of these, close to the Guggenheim is a children's play area closed off with trees, and the other, with two sloping grass lawns that converge towards a bandstand – a triangular stage that acts as a kind of enclosure for possible open-air events.

On the whole, one inescapable feature is the verticality of the 15 extravagant 12 m high steel and glass street lamps and some abundant palm tree plantations, which are most strange in the light of the city's climate and tree-lined identity, and are surprisingly disturbing. The end of the walkway, interrupting its continuity and uniformity on the river edge, turns into a kind of jetty in an area of Missanda wood 185 m long and 9 m wide. There is an excessive formalism in the flamboyant design for functions so elemental as lighting a walkway and the whole takes on the appearance of a theme park.

The transforming capacity of the Abandoibarra area offered immense possibilities thanks to its favourable starting conditions. On the one hand, its location on the edge of a homogeneous city extension area, partly limited by a park built in 1907, which is the recreation of the urban forest, covering 109,568 m<sup>2</sup>. On the other, the *ría*. Its centre, crossed by the incredibly elegant 1936 Deusto bridge, which ordered the ensemble, has been altered, captured as the central dynamising element of the composition by an absurd and tiring Commercial Centre. The result, which was already perceptible, has perverted an extraordinary area, so coveted socially as an area of opportunity, in all senses: urban, landscape, and cultural. It has become the inappropriateness of one of the most mercenary and miserable real estate operations imaginable in a democratic European city. The park, traditionally the element of mediation between city and industry along with the *ría*, certainly demanded to be extended up to the edge of the river strip, turning into a great square facing the water. This is a usual layout in river cities, and very traditional in the Basque towns with a park space or tree-

lined avenue next to its town centre with a recreation area almost always presided over and livened up with a newspaper stand: Portugaleta, Plentzia, Bermeo, Lekeitio, Ondarroa, Deba, Zumaia, Orio, Errenteria... In fact, it had already been decided in the Preview of the General Urban Spatial Plan of Bilbao, approved in 1989, when this logical link was seen. Everything changed radically when the most convincing proposal was made at the International Consultation on Spatial Planning of Abandoibarra held in 1993, which for some unknown reason ignored these qualities and conditions of the place.

This manipulation is therefore to be rejected outright, as it interrupted its logical expansion and closed it off as a residual area, appropriating the park which had been turned into a great inner garden of a group of blocks in a real estate project. It has radically lost its unquestionably special and far-seeing quality. What could in principle have been a meeting between two components of nature – park and water – has been turned into a shameful incident, between geography and speculation, the disastrous urban consequences of which are not only condemnable and palpable, but irreversible.

The recent opening, in November 2003, of the Maritime Museum of the *ría* of Bilbao, has made it possible to extend more public riverside areas downstream with the incorporation of the industrial infrastructures of the old seawalls and wharves and a single crane from what up until 1900 was the Euskalduna shipyard. These are unique elements of a considerable industrial heritage which were saved from brutal demolition in 1995 by the unfortunate insertion of the Euskalduna bridge, a project promoted by, and also the responsibility of the Department of Public Works of the Bizkaia Provincial Government. Along with different vessels, like external elements of an exhibition, they have made it possible to liven up the final stretch of the walkway by widening it somewhat. It is the only river area with a context of relative port authenticity and value as cultural heritage.

The *ría* is a metropolitan space in which, in addition to the already reduced activities of a commercial and industrial river port, there is a coincidence and convergence of

the own interests of each of the eight neighbouring municipalities, which do not always coincide, nor are they co-ordinated. On this great space over the last few years there had been a supramunicipal proposal which fortunately was forgotten due to its basic road-based approach and a formal appearance that was totally divorced from any local social identity and industrial memory. Also on its banks, a surprising coincidence of events was taking place: steel companies set up in 1997 were expanding, whilst, a few metres further on, new residential developments are planned where shipyards are still working.

For all of these reasons it is for necessary the Partial Territorial Plan of Metropolitan Bilbao, which is currently in public information phase after its initial approval, to understand the *ría* specifically, with a special plan, with its particular shipping needs, not as a succession of areas open to speculation, crossed by low bridges, but as an urban link involving multiple metropolitan leisure and socio-cultural relations of territorial interest.

Finally it should be remembered as we make this claim for a public space, that the *ría*, like all estuaries, offers as a unique feature from the landscape point of view: its racing tides. One can get a very different view of the strip of water over these 4.60 m on average. Likewise, we should not forget a popular song dedicated to the sardine sellers who brought their wares from the fishing port of Santurtzi to sell: "From Santurce to Bilbao I come right along the shore with my skirts..." This should not just be a chorus but the statement of a decided objective consisting of providing continuity to the existing riverside walkways along both banks. People must establish an appropriate relationship with the water current in the metamorphosis of the river port area of Bilbao.