

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

SERRANO ABAD, Susana: "El puerto de Bilbao: poder local y transformaciones urbanas (1876-1936)", ***Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco***, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 229-248.



El puerto de Bilbao: poder local y transformaciones urbanas (1876-1936)

Susana Serrano Abad

Universidad del País Vasco

Recep.: 15.05.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 229-248]

Acep.: 03.07.12

Resumen

A impulsos del proceso de industrialización de finales del siglo XIX y principios del XX, Bilbao se configura como centro financiero y de servicios y asume las funciones de cabeza rectora de la aglomeración urbana que se extiende hasta El Abra. Asimismo, la ciudad moderna se reafirma como ciudad portuaria dada la tradición que acumula, el fuerte desarrollo de las actividades ligadas a su puerto y la influencia que éste ejerce, tanto sobre la administración local, como en la conformación del espacio urbano. El puerto institucional intervendrá durante esta etapa en la gestión y la planificación urbanística, condicionando en consecuencia el crecimiento y la expansión de la ciudad, la distribución y organización de sus usos del suelo, su fisonomía y paisaje. De ahí que, por tanto, se imponga el análisis del juego de relaciones entre la Junta de Obras del Puerto de Bilbao y otras instituciones locales, así como de las dinámicas generadas entre las mismas en la toma de decisiones que afectan a la ciudad.

Palabras clave: puerto, ciudad, planificación urbana, poder local.

Laburpena

XIX. mendearen amaierako eta XX. mendearen hasierako industrializazioaren bultzadarekin, Bilbo finantza eta zerbitzu gune bilakatu zen, eta Abraraino zabaltzen den hiri aglomerazioaren gidari izan zen. Era berean, hiri modernoak portu hiri izateari eutsi zion, kontuan hartuta tradizioa, portuari lotutako jardueren garapena eta portuak berak zuen eragina, eragina bai toki administrazioan bai hiri espazioaren eraketan. Etapa horretan, portu instituzionalak esku hartu zuen hiriaren kudeaketan eta planifikazioan, eta, ondorioz, baldintzatu egin zituen hiriaren hazkundea eta zabalkundea, lurzuaren erabileren antolamendua eta banaketa, eta fisionomia eta paisaia. Hori dela eta, aztertu egin dira Bilboko Portuko Obra Batzordearen eta tokiko beste erakundeen arteko harremanak, eta baita ere horien artean hirian eragina zuten erabakiak hartzerakoan sortzen ziren dinamikak.

Gako-hitzak: portu, hiri, hiri plangintza, tokiko botere.

Abstract

Driven by the industrialisation process of the end of the 19th century and beginning of the 20th, Bilbao became a centre for finance and services and assumed its role as the seat of government for the urban agglomeration that extended to the Abra. The modern city also confirmed its character of port city thanks to its tradition, the intense development of business associated with its port and the influence it had on local government and the urban structure. During this period, the institutional port was part of urban planning and management and conditioned the city's growth and expansion. It also affected the distribution of its ground space and how it was used and its appearance and landscape. This leads to an analysis of the relationship between the Junta de Obras del Puerto de Bilbao (Works Board of the Port of Bilbao) and other local institutions, as well as the dynamic between them in the decision-taking processes that affected the city.

Key words: port, city, urban planning, local power.

Tras años de gestiones, la Ley de 7 de abril de 1861 reconocía la expansión de Bilbao y otorgaba a la villa el derecho de llevarla a cabo en detrimento de las anteiglesias próximas de Abando y Begoña. Las 32 hectáreas de superficie del Bilbao originario resultaban ya insignificantes para una población que alcanzaba los 18.000 habitantes y unas actividades comerciales e industriales que, ante la escasez de suelo, habían ido ocupando los terrenos ribereños de las anteiglesias mencionadas, así como de la de Deusto. En concreto, los suelos de la orilla izquierda de la ría, en su discurrir desde La Peña hasta Zorroza, habían permitido el desarrollo de la construcción naval que, aunque ligada en principio a la expansión del comercio bilbaíno, había alcanzado una independencia propia. Construcción naval que contaba ya con una larga tradición procedente de los astilleros de ribera que venían trabajando en las orillas de la ría, apoyándose en una industria auxiliar de amplia diversificación y especialización (cordelería, jarcia, fundición, herraje, etc.). El impulso había alcanzado a la margen contraria, que albergaba similares usos en la ribera de Deusto. Asimismo, fondeaderos y diques de Olabeaga y Zorroza prestaban servicio en este curso alto de la ría a la navegación, que se encontraba entorpecida por los depósitos acumulados en el cauce y la ausencia de muelles y puntos de atraque, obstáculos que impedían a las embarcaciones de mayor porte discurrir y fondear aguas arriba. Tanto es así que era preciso recurrir al servicio de gabarras y embarcaciones menores desde Atxuri hasta los buques que habían de exportar el mineral.

De acuerdo con dicha Ley de ampliación de límites jurisdiccionales, fue encomendada la formación de un proyecto de Ensanche al Ingeniero Provincial de Vizcaya, Amado Lázaro, que concluyó sus trabajos en 1862. El Plan fue finalmente rechazado y se acometió un nuevo expediente en el que se fijaba una reducción de la superficie a anexionar de las anteiglesias de Abando y Begoña. Las 254 hectáreas que preveía Amado Lázaro para la ampliación de la ciudad se redujeron a 154. Fue el 19 de diciembre de 1869 cuando el Ministerio de la Gobernación ordenó al gobernador civil, Miguel Rodríguez Ferrer, dar posesión al Ayuntamiento de Bilbao de los nuevos límites a costa de las mencionadas anteiglesias, acto de posesión que tuvo lugar el 2 de abril de 1870, haciéndose entrega al alcalde Félix Aguirre del bastón de mando. En adelante, comenzaba la expansión territorial de Bilbao con las sucesivas anexionaciones; de Abando obtenía entonces 80 hectáreas y de Begoña 78, lo que hacía una superficie total de 190 hectáreas. En noviembre de 1871 fueron designados por el Ayuntamiento los ingenieros Pablo Alzola y Ernesto Hoffmeyer y el arquitecto Severino Achúcarro para elaborar un nuevo plan de Ensanche, trabajos que concluyeron en 1873, pero cuya aprobación, debido a la guerra, se retrasó hasta 1876.

Para entonces, la explotación y exportación de mineral se hallaba ya en marcha, con salida desde el puerto interior de Bilbao dada la actividad de los cotos mineros radicados en las inmediaciones de la villa, tráfico portuario que se completaba con productos como madera, bacalao o vino. Era un puerto, sin embargo, pendiente de mejora, ampliación y modernización, tanto en lo que al cauce de la ría se refiere como a la construcción y habilitación de muelles y zonas de servicio (atraques, tinglados, grúas, etc.). Plan integral que no fue acometido hasta que, una vez constituida la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, autorizada la recaudación de arbitrios para su financiación y designado el ingeniero Director que había de encargarse de las mencionadas obras, se iniciara en torno a 1877-1878 una nueva etapa en el desarrollo de dicho puerto.

Aún así, se habían dado los primeros pasos para adaptarse a las urgentes necesidades del puerto comercial bilbaíno, actuaciones de encauzamiento y habilitación de muelles en Atxuri, Mercado, Concepción y Sendija cuya tramitación inició el Ayuntamiento de Bilbao en torno a 1862. No constituía el primer intento, una iniciativa con similares fines se había gestionado en torno a 1855-1857 - el conocido proyecto de Peironcely-, iniciativa frustrada finalmente¹. El nuevo proyecto de recorte de la ría, tras la aprobación de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, iniciaba su marcha un año después, paralizándose, sin embargo, su ejecución en 1865 por problemas económicos de la empresa concesionaria, la Sociedad de Crédito Castellano, que quebró ese mismo año, cuando tan sólo se habían construido 595 mts. de los 1.435 proyectados². Ante la penuria del erario estatal, el Ayuntamiento tomó la iniciativa de continuar con las obras, que confirmó la R. O. de 23 de marzo de

1. Es preciso señalar el interés en dichas fechas por la reforma del puerto y ría, próximo como estaba a construirse el ferrocarril de Bilbao a Tudela, que había de conectar el puerto con la meseta castellana y la ribera del Ebro. Ambos elementos, puerto y ferrocarril, eran claves para el comercio bilbaíno, como así lo manifestó Pablo Epalza, presidente del Consejo de Administración del mencionado ferrocarril. NOVO, P. A.: *La explotación de la red ferroviaria del País Vasco. Mercado y Ordenación del Territorio*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 1995, pp. 136-137.

2. SALAZAR, J. I.: *La Ría de Bilbao en el siglo XIX. Tendiendo puentes, abriendo caminos*, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Bizkaia-Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 2003, pp. 72 y ss.

1867, por la cual se accedía asimismo a la petición de la administración local de obtener en compensación los terrenos que se ganaran con la modificación del cauce, si bien el Estado se reservaba la propiedad del muelle y la zona de servicio marítimo.

En 1870 finalizaban los trabajos de canalización de la ría en las secciones mencionadas de Atxuri, Mercado, Concepción y Sendeja, al tiempo que se llevaba a cabo la urbanización de la isleta de Uribitarte. El cierre de la misma, formada en 1654 para evitar los riesgos de inundaciones de la villa, y su unión con la ribera suponían obtener 28.000 m² de suelo urbanizable, en un enclave industrial que contaba con la presencia de talleres y astilleros, lo que permitía su ampliación, mejorar la salubridad de la zona y establecer la conexión ferroviaria desde Ripa hasta Zorroza, vital para el tráfico de mercancías. Las obras dieron comienzo en 1869, pese a la desaprobación de ciertos industriales y comerciantes -entre los cuales se encontraban Ezequiel Urigüen, Santiago Arana y Bernabé Larrinaga-, que veían perjudicados sus intereses debido a que con el cierre de la isleta perdían el acceso directo a la ría³. Bajo la dirección técnica de Pablo Alzola, dicha actuación concluyó en 1873.

La margen derecha de la ría había iniciado el cambio de fisonomía, el refuerzo de su orilla y la obtención de terrenos para el ocio, el comercio y la navegación, aunque limitados éstos debido a la saturación del casco urbano tradicional. Su contraria, la izquierda, en diversos tramos aún libre de muros y con la presencia de pequeñas playas y zonas de cieno (Ripa, Uribitarte, Abando-Ibarra), disponía, sin embargo, de suelos aptos para la urbanización, lo que convertía a este espacio en la alternativa para el moderno puerto, como también lo era para la ciudad nueva.

1. EL PUERTO EN LA CONFIGURACIÓN URBANA DEL BILBAO MODERNO

1.1. El Plan de Ensanche de Bilbao (1876): la ciudad residencial y portuaria

Los ensanches del siglo XIX nacían con la función específica de ordenar el crecimiento de la población, luego, prácticamente estaban dirigidos, destinados a regular la edificación. Por su parte, el Plan de Ensanche de Bilbao⁴, encomendado a los ingenieros Pablo Alzola y Ernesto Hoffmeyer y al arquitecto Severino Achúcarro y aprobado por R. D. de 5 de junio de 1876, planteaba también intervenciones para impulsar aquellos elementos que estaban llamados a propiciar el crecimiento económico de la nueva ciudad, esto es, la ría, el puerto y los enlaces ferroviarios, en estrecha conexión. Así quedaba expresado en el arranque del epígrafe VI del capítulo III que, en el proyecto de Plan de Ensanche de Bilbao, se dedicaba al “Ferrocarril, dársena, docks y trazado de los muelles de la ría”⁵, epígrafe que confiere al Plan una particularidad significativa: “Prometimos ocuparnos del ferrocarril, la dársena y los docks y lo hacemos en este artículo, siquiera brevemente, pues no nos permite pasarlos por alto por la gran importancia que tienen para el porvenir de la villa”. Para a continuación proseguir con el detalle de las obras de encauzamiento de la ría, en base al proyecto elaborado por Manuel Peironcely -aún no había sido redactado el de Evaristo Churruca-, la construcción de dársenas y de una línea ferroviaria, indispensable esta última para enlazar con la existente del ferrocarril Bilbao-Tudela (estación de Abando) y que pasara “por los principales surgideros, continuándola cuando sea necesario hasta el de Portugalete”. Ferrocarril de Bilbao a Portugalete todavía sin construir, pero del que precisamente Pablo Alzola era autor del trazado de su línea⁶, que contó desde su funcionamiento en 1888 con estación en Ripa. Esta arteria que conformaban la ría y el puerto, considerada como el motor de la economía bilbaína, se disponía en el Plan a lo largo de la ribera baja de la vega de Abando, en su extensión desde Ripa hasta Olabeaga, sector sin las condiciones higiénicas óptimas para establecer unos usos residenciales, dada su humedad y su proximidad a la ría, ferrocarril y muelles, pero sí favorable para el establecimiento de usos industriales.

3. *Ibidem*, pp. 81-82.

4. Sobre el mismo destacar: BASURTO, N.: *Bilbao 1876-1900. Historia de su Ensanche y su Arquitectura*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 1989 (Tesis Doctoral inédita), RODRÍGUEZ-ESCUADERO, P.: *El Ensanche de Bilbao*, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, 1990 (Tesis Doctoral inédita) y GONZÁLEZ PORTILLA, M.: *Bilbao en la formación del País Vasco Contemporáneo (Economía, Población y Ciudad)*, Fundación BBV, Bilbao, 1995.

5. CÁRCAMO, J. (ed.): *Memoria del Proyecto de Ensanche de Bilbao 1876. Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer*, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos de Vizcaya y Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 1988, pp. 102-104.

6. NOVO, P. A.: *La explotación de la red ferroviaria del País Vasco...*, op. cit., p. 316. Por R. O. de 15 de junio de 1881 Federico Solaegui obtenía la concesión para la explotación de dicha línea ferroviaria, concesión que había solicitado en 1871 y que cedía a la Compañía Anónima del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete.

Epígrafe que, sin duda, fue obra de Pablo Alzola. Dada su actividad profesional, ligada al puerto bilbaíno, conocía bien los obstáculos que, para la navegación y el tráfico mercantil, planteaban el irregular cauce de la ría y sus deficientes zonas de servicio. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, tras su graduación en Madrid (1863) y el inicio de su carrera profesional en Málaga, en 1869 había sido destinado a Bilbao, donde residía, por tanto, desde hacía pocos años. Desde la Jefatura de las Provincias Vascongadas se le encomendó entonces a este joven técnico “la construcción de los muelles de Uribitarte, las reparaciones de los diversos trozos derruidos, la inspección de los trabajos que ejecutaba la Diputación Foral de Vizcaya en los cargaderos del ferrocarril de Triano y varios concesionarios y, además, la conservación del Puerto y Ría de Bilbao”, al tiempo que fue nombrado Capitán del Puerto, “con motivo del régimen peculiar del País Vasco, en donde no había en aquella época Comandantes de Marina, ni oficiales de la Armada encargados del servicio civil de los Puertos”⁷. Realizó asimismo un estudio para mejora de la navegabilidad de la ría, solicitado por la Junta de Comercio de Bilbao que, aunque no se llevó a cabo, sirvió de base para las futuras obras de modernización de la ría y puerto interior de Bilbao y para la petición de creación de la Junta de Obras del Puerto (1872). En 1871 la corporación municipal bilbaína le encargaba, junto al ingeniero Ernesto Hoffmeyer, el proyecto de nuevo puente de San Antón (1871-1877), que sustituiría al medieval representado en el escudo de la villa. No obstante, al margen de su actividad y experiencia profesional, Pablo Alzola con su proyecto estaba también expresando el sentir de la burguesía bilbaína, de la nueva burguesía, líder del proceso de industrialización en Bizkaia, que veía en la ría y el puerto bilbaíno el elemento clave de la expansión futura y pretendía asegurarse su control⁸.

Habida cuenta de las funciones portuarias de la villa y de la necesidad de impulsarlas, el Plan de Ensanche disponía el emplazamiento de una dársena, “único y verdadero puerto de Bilbao”, así como la regulación de la urbanización de los suelos destinados para tales fines desde Ripa hasta Olabeaga. Zona portuaria e industrial que adoptaba una trama urbana en cuadrícula, en sintonía y continuidad con el Ensanche residencial, y que se estructuraba en dos subáreas: la de Ripa, próxima a la plaza Circular articuladora de las vías de comunicación de la nueva población de Abando y con solares ya edificados, pero carentes de ordenación, y la que se extendía desde Uribitarte hasta enlazar con los Diques Secos (Olabeaga), de nueva configuración en terrenos que se ganarían al acometerse las obras de mejora de la ría (cegamiento de la isleta de Uribitarte y encauzamiento del curso de agua en Abando-Ibarra). Conectaba la misma con la red ferroviaria y viaria –salidas por carretera desde la plaza Circular y San Mamés– y obraba en su favor la ausencia de nuevos puentes, al limitarse los enlaces del casco antiguo con la ciudad del Ensanche a los ya existentes desde San Antón hasta El Arenal, factor clave que explica la opción determinante por la ciudad portuaria.

Si el puerto industrial, emplazado en el sector central, representaba el poder económico de la burguesía en la nueva ciudad, la “hermosa meseta” de la vega de Abando, elevada sobre el nivel de la ría y con unas condiciones favorables para la edificación y la salubridad, constituía la reserva para la configuración de un asentamiento residencial de calidad. Las fuertes rampas de Uribitarte, no perceptibles en el plano, y el proyectado boulevard de Mazarredo actuarían como barrera entre estos usos residenciales burgueses y el sector portuario e industrial de la ribera. Ensanche de población que se organizaba en base a un trazado reticular, propio de los ensanches decimonónicos que, como el de Barcelona (1859), Madrid (1860) o San Sebastián (1862), suponía un diseño simple para el crecimiento ordenado de la ciudad, propio de la mentalidad burguesa, que perseguía la claridad y la precisión⁹. Asimismo, para encajar dentro de este modelo que perseguía el equilibrio, la ciudad igualitaria, fueron proyectados el Parque, paseos, plazas y edificios públicos, muchos edificios públicos si Bilbao había “de ponerse al nivel que por su floreciente comercio y número de habitantes” le correspondían¹⁰, tales eran: la Casa Consistorial, un nuevo Teatro, la Aduana, la Alhóndiga, el matadero, el Mercado cubierto, Lavaderos, Escuelas públicas y Juzgados, “pues de los enunciados, unos no existen y otros como el Teatro y las Casas Consistoriales son de malísimas condiciones e impropias de una villa de importancia”. Aunque sin establecer una zonificación para estos edificios públicos, se propo-

7. *Reseña biográfica de la labor realizada por Pablo de Alzola y Minondo*, Imprenta y Encuadernación de la Casa de Misericordia, Bilbao, 1911, p. 14.

8. Pablo Alzola alcanzaba en 1883 la presidencia del Comité Liberal de Bilbao, en el cual estaba representada esa burguesía proclive a las ideas de paz, progreso y desarrollo de la minería, la industria y el comercio, esencia del programa que defendían. Más tarde, abandonaría las filas del Partido Liberal para ingresar en el Partido Conservador de Bilbao, pero gozó siempre de un talante flexible y un espíritu abierto a las corrientes e influencias extranjeras, sinónimo de modernidad en la época.

9. CÁRCAMO, J. (ed.): *Memoria del Proyecto de Ensanche ...*, op. cit., p. 11.

10. *Ibidem*, p. 100.

nía el emplazamiento del Matadero y de la Aduana fuera del casco urbano, en el sector ribereño destinado para unos usos industriales y portuarios (Uribitarte), mientras los restantes se repartían por la zona alta y residencial de Albia.

Meses después de la aprobación del Plan de Ensanche, por R.O. de 27 de marzo de 1877, Pablo Alzola (1841-1912) era nombrado alcalde de Bilbao¹¹. En sus ocho años de residencia en la ciudad, había captado la dirección que ésta debía tomar para encauzar su desarrollo económico, al tiempo que su nivel de relaciones le permitía acceder a la Alcaldía. El nombramiento de Pablo Alzola como alcalde se producía en un momento clave, momento histórico como él lo calificaba¹², consciente de las oportunidades que brindaba. El mismo día 1 de abril en que tomaba posesión del cargo, anunciaba la inauguración de una nueva etapa en la administración municipal en el momento histórico en que, tras 80 años marcados por la guerra y la inestabilidad, llegaba la paz, cuyos beneficios había que aprovechar; en que el largo proceso de siglos para conseguir la ampliación territorial de la villa había reportado la anexión parcial de las anteiglesias de Abando y de Begoña, consumada en 1870, y en que el crecimiento económico y demográfico de Bilbao y su puerto era ya palpable.

Y como no había sido habitual en la cultura política de los responsables municipales hasta pasada la mitad del siglo XIX, la idea del desarrollo de la ciudad era la meta a alcanzar que proponía el alcalde a la nueva corporación, máxime cuando se trataba de una población como era “la metrópoli de Vizcaya”, que contaba con pueblos, situados a lo largo de la ría entre Bilbao y Portugalete, que veían aumentar su vida y movimiento como si fueran barrios de aquella primera villa. Bilbao y lo que se llamaba puerto no bajaba de los 50.000 habitantes, siendo ya la capital más importante del norte de España¹³. Constituía la formulación primera de la dimensión metropolitana de Bilbao, de su proyección más allá de los puros límites administrativos y motor de su área de influencia. En su concepción de la nueva ciudad subyacen aspectos que serán cruciales en el futuro, fundamentalmente a lo largo del primer tercio del siglo XX: por un lado, la visión de la que había de ser la organización territorial de Bilbao, ciudad central que extendía su ámbito de influencia por la ría hacia El Abra, y por el otro, la condición portuaria de la ciudad, puerto que constituía el motor del futuro desarrollo económico y que actuaría al mismo tiempo como eje vertebrador de la futura metrópoli bilbaína a lo largo de 14 kms., al que se irían ensamblando ferrocarriles e industrias. Desde esta perspectiva, Pablo Alzola fue un visionario, supo ver ya en 1877 el discurrir de la expansión territorial de Bilbao hacia El Abra, fruto de la cual será la configuración de metrópoli industrial y portuaria de la Ría de Bilbao, de la que ya podemos hablar llegado el primer tercio del siglo XX.

En función de las ideas de progreso y desarrollo esbozadas líneas arriba, Pablo Alzola estableció unas claras directrices a seguir durante el bienio de su mandato que, aunque no quiso darles el calificativo de programa de gestión municipal, ya que en su opinión, carecía de la necesaria autoridad para ello, se planteaban como tal: difusión de la instrucción pública, a nivel de la instrucción primaria y, en mayor medida, de la orientada a las artes y oficios, que constituían la especialidad local y, en suma, habían de favorecer el crecimiento y el progreso; construcción de edificios públicos, ejecución del Ensanche y mejora y modernización de la ría y puerto de Bilbao, obras éstas dos últimas a las que había que dirigir los recursos disponibles, propios de la hacienda local, pese a los problemas derivados de la deuda contraída con motivo de la última guerra¹⁴, deuda acumulada durante dicha contienda que alcanzaba los 2.600.000 de pts.¹⁵.

11. A falta de una biografía amplia y global de Pablo Alzola, señalar las siguientes reseñas biográficas sobre el mismo: ALONSO, E.: “Pablo Alzola y la modernidad”, en *Bidebarrieta*, nº 4 (1999), pp. 209-226; ALONSO, E.: “Pablo de Alzola y Minondo. Ideas y realidad de los Derechos Históricos (1841-1912)”, en *I Symposium del Instituto de Historia del Derecho de Vasconia: Protagonistas y artífices del derecho de los territorios de Vasconia*, Publicado en *Notitia Vasconiae*, 1 (2002), pp. 411-434; EREÑO, J. A. e ISASI, A.: *La cuestión del Ensanche de Bilbao. Miguel de Unamuno y Jugo. Pablo de Alzola y Minondo*, Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 2000; LÓPEZ ATXURRA, R.: “Pablo de Alzola. Un Hombre de acción abierto al mundo”, en ALONSO, E. (Ed.): *El régimen económico-administrativo antiguo y moderno de Vizcaya y Guipúzcoa*, Clásicos de la Hacienda Foral 7, Diputación Foral de Bizkaia y Universidad del País Vasco, Bilbao, 2008, pp. XLV-LXII; SERRANO, S.: “Alzola Minondo, Pablo”, en *Bilbao desde sus alcaldes. Diccionario biográfico de los alcaldes de Bilbao y gestión municipal en tiempos de revolución liberal e industrial Vol. I: 1836-1901*, Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 2002, pp. 489-508; SERRANO, S.: “Pablo Alzola, un perfil biográfico”, en ALONSO, E. (ed.): *El régimen económico-administrativo antiguo y moderno de Vizcaya y Guipúzcoa*, Clásicos de la Hacienda Foral 7, Diputación Foral de Bizkaia y Universidad del País Vasco, Bilbao, 2008, pp. XIII-XXXIX.

12. A.H.F.B. Municipal Bilbao. Bilbao Actas 0310 (1877-1878).

13. A.H.F.B. Municipal Bilbao. Bilbao Actas 0310 (1877-1878).

14. A.H.F.B. Municipal Bilbao. Bilbao Actas 0310 (1877-1878).

15. SERRANO, S.: “Alzola Minondo, Pablo”, en *Bilbao desde sus alcaldes. Diccionario biográfico de los alcaldes de Bilbao y gestión municipal en tiempos de revolución liberal...*, op. cit., p. 505. Para afrontar ésta y emprender las obras de anexión y ensanche se recurrió al recargo de ciertos artículos de consumo, a la subida y a la creación de determinados impuestos, medidas que conllevaron el encarecimiento de la vida en la capital vizcaína y la consiguiente protesta, cuando menos, de los comerciantes.

1.2. La creación de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao (1877)

El Puerto institucional, cuyos orígenes se remontan al siglo XVI, fue objeto de cambios a partir de 1829 hasta la constitución en 1877 de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao. Extinguido el Consulado de Bilbao en aquella primera fecha, el alcalde de la villa asumió las obras portuarias hasta la creación ese mismo año del Tribunal de Comercio y de la Real Junta de Comercio, que se repartían funciones, las jurídicas recaían en el primero y las económico-administrativas en la segunda. En 1868, las de aquel Tribunal pasaron al Juzgado de Primera Instancia, y las de ésta a la Junta de Agricultura, Industria y Comercio que, en 1886, finalmente fueron asumidas por la entonces recién creada Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao.

A instancias de la citada Junta de Agricultura, Industria y Comercio se constituía en 1872 la Junta de Obras del Puerto de Bilbao que, debido a la guerra carlista, comenzaba su andadura en 1877, instaurándose un nuevo marco institucional como órgano delegado que era de la Administración General del Estado, dependiente del Ministerio de Fomento, primero, del de Obras Públicas, después, y desde 1932 de la nueva Dirección General de Puertos. En 1968 la Ley sobre Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía, que se completó en 1970 con el Reglamento de Ejecución del Título Primero de la citada Ley, supuso el inicio de un proceso hacia la autonomía portuaria respecto de la Administración pública, que llegaría en 1978 al Puerto de Bilbao, en adelante, Puerto Autónomo. Por tanto, un siglo en la trayectoria de dicha institución, de 1877 a 1978, que se correspondió con el proceso de formación y consolidación de la metrópoli bilbaína, a impulsos de la industrialización y del desarrollo urbano que tuvieron lugar en este espacio vertebrado por la ría y el puerto.

En su Reglamento quedaba definida la organización, atribuciones y deberes de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao que, como se lee en el artículo primero, tenía por objeto "procurar la mejora de la ría y puerto, administrando los fondos destinados a las obras, así interiores como exteriores, y realizando en la forma que se determine los empréstitos necesarios"¹⁶. En cuanto a la organización de la Junta, en la composición de misma se hallaban representados los sectores socioeconómicos de mayor peso en la villa: propietarios, comerciantes, navieros, industriales y agricultores, como vocales electivos; el gobernador de la provincia, el Comandante de Marina, el presidente de la Junta de Comercio, el arquitecto provincial, un representante de la Junta de Sanidad, el director de las obras del puerto, nombrado por el gobierno, y el secretario, como vocales natos. La presidencia la ocuparía el gobernador civil y el vicepresidente sería elegido por el gobierno de entre la terna propuesta por la Junta. La participación del Ayuntamiento de Bilbao quedaba garantizada a través de dos vocales elegidos por la administración local que, a fecha de la creación de la Junta, nombró a Severino Achúcarro¹⁷, teniente de alcalde (1874-1877) y arquitecto coautor del Plan de Ensanche de Bilbao, y a Laureano Gómez Santa María¹⁸, teniente de alcalde (1877-1885) y miembro de la comisión municipal de Ensanche. La sintonía de intereses entre ambas instituciones fue clara y manifiesta en esta fase inicial de expansión de la ciudad y puerto de Bilbao.

Respecto a las atribuciones de la Junta de Obras, contenidas en el Capítulo III, éstas evidencian la capacidad de la misma para influir en la planificación de la ciudad, aunque no se formule de forma explícita, ni se le reconozcan tales funciones urbanas, como queda recogido en los artículos 12 y 13 del citado Reglamento. Es de valorar, por tanto, el juego de poderes que se producirá en la toma de decisiones que afecten a la puesta en marcha y desarrollo de los planes y proyectos que terminarán por conformar la ciudad.

"Artículo 12 "Disponer con la debida autorización del Gobierno y con arreglo a los proyectos que se aprobasen, el modo y forma de aprovechar los terrenos que se ganen a la ría y al mar, para procurar todos los recursos posibles con destino a la ejecución de obras que exija el mejor servicio del puerto.

Artículo 13 "La Junta será precisamente oída en todos los asuntos que puedan afectar directa o indirectamente a las obras y servicios del puerto, y a su mejora y ensanche".

16. A.H.F.B. Municipal Bilbao. Bilbao Segunda 0498/077.

17. A.H.F.B. Municipal Bilbao. Bilbao Primera 0193/074.

18. A.H.F.B. Municipal Bilbao. Bilbao Primera 0188/078.

1.2.1. El "salto" del puerto a la nueva ciudad del Ensanche

Una vez constituida la Junta de Obras del Puerto, autorizada la recaudación de arbitrios para su financiación y designado el ingeniero director que había de encargarse de las obras de mejora de la ría y puerto de Bilbao (1877), Evaristo Churruca, compañero de promoción de Pablo Alzola, se iniciaba una nueva etapa de desarrollo, marcada por la expansión y modernización de las estructuras portuarias. Al tiempo que la ciudad iniciaba su expansión por los nuevos terrenos anexionados de la margen izquierda de la ría, el puerto acometía la propia siguiendo el mismo eje y, por tanto, manifestando una comunidad de intereses y una existencia ligada a aquélla, que había quedado manifiesta desde la misma elaboración del Plan de Ensanche. Obras de mejora de la ría y puerto interior de Bilbao que, siguiendo el proyecto de Evaristo Churruca y en coordinación con las practicadas por el Ayuntamiento, fueron cometidas a lo largo de la década de los años 80¹⁹.

La construcción del puerto moderno no tropezó con obstáculos, alcanzando un rápido desarrollo en su sector interior, desde El Arenal y Ripa, donde conectaba con los enlaces ferroviarios que partían de la estación de Abando, hasta los diques de San Mamés (Olabeaga). La Junta de Obras del Puerto, en base al plan de mejora de la ría y puerto interior de Bilbao elaborado por E. Churruca, entablaba negociaciones con el Ayuntamiento para acometer dichas obras. El dictamen emitido por la comisión municipal de Ensanche fue favorable, resultando, en consecuencia, aprobadas las mismas en sesión de 14 de febrero de 1881. Asimismo, adoptó la corporación el compromiso de construir el muelle de Ripa hasta el límite con la Compañía del Ferrocarril del Norte (estación de Abando), obteniendo de ésta en compensación terrenos para las obras del Ensanche (calle Bailén y Plaza Circular). De la gestión municipal derivó también la urbanización de la zona municipal de Uribitarte, así como el afirmado y mejora de los muelles de Marzana, Merced y La Naja, es decir, el frente portuario del barrio de San Francisco.

Para finales de la década de los 80, fruto del conjunto de actuaciones practicadas, además de la rectificación del cauce y la eliminación de depósitos acumulados en el fondo de la ría, se había conseguido en este sector del puerto interior: la habilitación de los muelles de Ripa y Uribitarte, así como del que se extendía en la margen derecha desde el Arenal hasta La Salve²⁰, donde se dispuso de un fondeadero de 1.500 m., lo que hacía un total de 1.750 m. lineales para atraque y cargaderos; la planchada de Uribitarte y el adoquinado de la zona de servicio; la instalación de cuatro embarcaderos salientes de madera, de 26 m. de longitud, desde La Salve hasta Ripa, y finalmente la construcción de instalaciones y mecanismos de servicio, tinglados para depósito de mercancías y grúas, móviles y a vapor, además de una fija de gran potencia instalada en La Salve (1886). Hasta entonces se dispuso tan sólo de cuatro grúas, fijas y de mano, que se localizaban en los muelles del Teatro, Arenal y Ripa, más tres que eran propiedad de la Compañía del Ferrocarril del Norte (Ripa) y una móvil de la Junta de Obras del Puerto en el Arenal. Respecto a los tinglados, dada la naturaleza de las mercancías que circulaban (bacalao, granos, cacao, azúcar, café y tejidos), bastaba con tinglados abiertos. De manera que se colocaron cuatro en la margen derecha (Teatro, Arenal y La Salve) y dos en la izquierda (Ripa y Uribitarte), para posteriormente ser ampliados debido al desarrollo del tráfico portuario, añadiéndose tres más en Uribitarte. El ensanchamiento de la vuelta de La Salve, la rectificación del cauce en la Ribera de Deusto, el corte y nuevo trazado de la curva de Elorrieta y la construcción de muelles, por ambas márgenes en su recorrido a lo largo de este sector, terminaron por configurar el moderno puerto interior.

En definitiva, la ría se convertía en un canal transitable hasta los muelles del Arenal para los buques de hasta 6 metros de calado y 90 metros de eslora, cuando hasta entonces tan sólo había sido posible para aquellos que no alcanzaban ni la mitad de calado, buques cuya capacidad media rondaba las 2.000-2.500 Tn., lo que permitió la reducción de los precios de los fletes y de los gastos en el tránsito por la ría. Era más que suficiente, dado que el 80% del tráfico se realizaba en la mitad inferior de la ría, por donde transitaban las embarcaciones de mayor porte dedicadas al transporte del carbón y del mineral de hierro²¹.

19. La obra *Bilbao 1860-1895*. Pedro Telesforo Errazquin, publicada por el Museo Vasco (Bilbao, 2000) con fotografías del fondo P. T. Errazquin que se conserva en dicha institución desde 1995, permite visualizar los cambios operados en el cauce de la ría y su evolución hasta la configuración del puerto moderno.

20. Como se ha dicho, el trazado de muelle y encauzamiento de la ría en la Sendeya estuvo ya concluido en torno a 1870, lo que dio lugar también a un paseo que daba continuación al del Arenal y enlazaba con el del Campo Volantín.

21. Memoria de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao 1879-1880, p. 56.

Este sector portuario de Ripa-Uribitarte comenzaba asimismo a asumir unas funciones industriales y terciarias, autorizándose la construcción de almacenes y talleres diversos (maderas, carpintería y aserrado, bacalao, etc.), líneas ferroviarias, la aduana (1890) y demás usos similares. La Compañía de los Ferrocarriles del Norte (1878), con su estación en Abando, y la del Ferrocarril Bilbao-Portugalete (1888), con la propia en Ripa, establecieron un servicio de transporte combinado mediante un pequeño ramal que unía ambas estaciones²², ramal, en pendiente y en plena travesía urbana, que era motivo de retrasos, accidentes y averías. El Plan de Ensanche contemplaba dichos usos no residenciales, pero aún y todo se introdujeron modificaciones respecto al proyecto original y se procedió a la formación de un expediente especial (18.01.1883), dadas las limitaciones de espacio. La saturación, el conflicto de usos del suelo, la disparidad edificatoria y la degradación se harían presentes en esta ribera industrial y portuaria, localizada en el espacio central de la ciudad, interfiriendo en los usos residenciales contiguos, Ensanche de Abando y casco antiguo, y rompiendo su comunicación e imagen de conjunto (rampas de Uribitarte). No es de extrañar que, para inicios de los años 90, resultaran ya mezquinas las zonas marítimas de estos nuevos muelles de la margen izquierda de la ría, por lo que se acometerá durante el primer tercio del siglo XX, en diferentes fases, la organización portuaria de la vega de San Mamés, Zorroza y Deusto, una vez consumada la anexión total de Abando (1890) y la de Deusto (1924).

1.2.2. La configuración de la "columna vertebral" del espacio urbano de la Ría

No obstante, las mejoras del puerto interior no eran la solución, había que sacar el puerto al exterior, más allá de la desembocadura de la ría para conseguir una zona abrigada de grandes dimensiones y con buenas condiciones de calado donde pudieran recalar las embarcaciones de mayor porte. Se imponía la construcción del puerto exterior en El Abra, obras que dieron comienzo a finales de la década de los ochenta, no sin las reticencias de un sector de la Junta de Obras del Puerto, al que pertenecía el empresario Ramón de la Sota²³, que apostaba por potenciar el área portuaria interna bilbaína, unida por ferrocarril a Castilla, el Mediterráneo y Francia.

Desde el frente contrario, Julio Lazurtegui llamaba a desechar el temor sentido por algunos de que el importante centro comercial que se formase al pie del Serantes hiciera disminuir la actividad fabril y comercial existente a lo largo de la ría²⁴. En sus estudios marítimos y económicos, mostraba los cambios adoptados por los "mayores monstruos del Océano", Londres, Hamburgo, Bremen, Burdeos, distanciados de sus respectivas metrópolis. Cambios que venían a confirmar la tendencia manifiesta en las grandes urbes marítimas de la necesidad de desdoblarse, de relegar al interior el tráfico realizado por vapores de menor calado y de establecer "sucursales o antepuertos" cerca o en la embocadura de sus vías de acceso para uso de las embarcaciones mayores, "para los cuales la economía de tiempo y la supresión del grave riesgo, que correrían penetrando Ría adentro, son base esencial de su negocio"²⁵. Desde esta perspectiva, basaba sus propuestas de desarrollo territorial para Bilbao en el impulso del comercio internacional a través del puerto exterior, motor del desarrollo económico al generar la creación de industrias transformadoras en las márgenes de la ría y éstas a su vez propiciar la actividad comercial y dar movimiento a los ferrocarriles y a la navegación por dicho curso fluvial.

Finalmente, la Junta de Obras del Puerto resolvió dar comienzo a la construcción del puerto exterior de El Abra, contando con el apoyo activo del Ayuntamiento de Bilbao. En concreto, a Madrid se trasladaron en 1888 el entonces alcalde Celestino Ortiz de la Riva y el teniente de alcalde José María Lizana, junto a otros comisionados de la Diputación y de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, para negociar la subvención de las obras con el Ministerio de Fomento, a las cuales contribuyó también la corporación municipal con el abono de un 3,27% del presupuesto, lo que

22. NOVO, P. A.: *La explotación de la red ferroviaria del País Vasco...*, op. cit., pp. 325-326.

23. PUERTA, N. de la: *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya 1857-1913*, Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao, 1994, p. 99.

24. El sentir de J. Lazurtegui, presidente del Círculo Minero y vicepresidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, queda recogido especialmente en sus obras *Un modelo para España: cartas alemanas (1902-1903)*, *La idea de la Unión Ibero-Americana y su desenvolvimiento en Vizcaya (1904)* y *El comercio ibero-americano por el Puerto de Bilbao (1907)*, en las que su proyecto de modelo territorial alcanza la máxima concreción, como ha sido analizado con detalle en GONZÁLEZ PORTILLA, M. (ed.): *La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao*, Fundación BBVA, Bilbao, 2009, Vol. II, pp. 204-206.

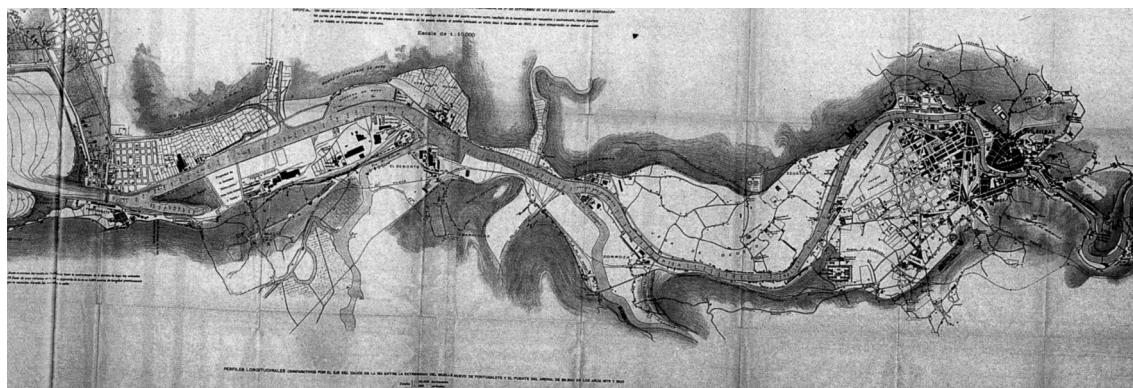
25. LAZURTEGUI, J.: *El comercio Iberoamericano por el Puerto de Bilbao*, Sociedad Bilbaína de Artes Gráficas, Bilbao, 1907, p. 158.

hacia un total de un millón de pts²⁶. En septiembre de 1889, la Reina María Cristina, en su visita a Bilbao, inauguraba las mismas.

En esta etapa inicial, el aprovechamiento comprometió a una zona de aproximadamente 300 ha., de un total de 2.000²⁷. Con el “muelle de hierro” se eliminó la barra de Portugaleta y se fijó un canal de navegación permanente que, en pleamar, permitía el acceso a las embarcaciones de más de 7 metros de calado, 90 metros de eslora y capacidad de transporte de 3.000 toneladas. El dique de Santurtzi y el contradique de Algorta estuvieron concluidos en 1903, lo que permitió contar con aguas al abrigo y con profundo calado, de entre 9 y 15 metros, que posibilitaban recalar a los navíos de 7.000 toneladas de peso muerto²⁸. Para la organización de esta área abrigada se dispuso de un muelle de atraque adosado a Santurtzi, el muelle Reina Victoria Eugenia (1906-1913), que acogía al depósito franco (1910), y de una dársena para embarcaciones menores en Algorta. Portugaleta y Santurtzi pasaban a formar parte del puerto exterior de Bilbao, lo que supuso para la villa portugaluga la pérdida paulatina de las funciones turísticas que había desempeñado, debido a la desaparición de la playa y a la proliferación de las actividades portuarias e industriales en su entorno²⁹.

A la configuración de la estructura portuaria de la mitad inferior de la ría contribuyeron las obras, fundamentalmente de construcción de muelles, llevadas a cabo por compañías mineras (Orconera Iron Ore C. L., Franco Belga, Luchana-Mining, The Bilbao River & Cantabrian Railway Co.) e industriales (A.H.B., San Francisco, La Vizcaya) instaladas en la margen izquierda de la ría desde el Kada-gua hasta las que habían sido playa y marismas de Sestao, que fueron desecadas. A continuación, aguas abajo, se habilitó una amplia dársena, que daba paso al cargadero de mineral del ferrocarril de Galdames³⁰. En cuanto a la margen derecha, para 1860 se habían practicado ya el saneamiento, la desecación y nuevos cauces de la marisma de Lamiako, comprendida dentro de la gran propiedad de Máximo Aguirre, que se extendía desde el monte Axpe en Erandio hasta las dunas de la playa de Areta y que era defendida por un muelle y el camino de sirga, terrenos donde aquel proyectaba levantar la *Nueva Población de Baños llamada de Lamiako*³¹. Paralelo a este muelle interior que defendía la vega, se construyó un dique sumergible en las pleamares vivas, alineándose esta orilla hasta Areta³², y aguas arriba, se rectificó el cauce en Axpe y se dispuso una dársena.

Se configuraba, en consecuencia, la “columna vertebral” del espacio urbano que desde Bilbao se extendía hacia el mar, con una nueva ría y puerto construido que constituían la estructura básica de la futura aglomeración urbana bilbaína, a la que se irían insertando ferrocarriles, carreteras, industrias.



Fuente: “Evaristo de Churrua Plano General del Abra y Ría de Bilbao. Bilbao 1905”, en *La Cartografía Urbanística en Bizkaia entre 1857 y 1956*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1999, Figura 12.

26. SERRANO, S.: “Ortiz de la Riva Allendesalazar, Celestino”, en *Bilbao desde sus alcaldes. Diccionario biográfico de los alcaldes de Bilbao y gestión municipal en tiempos de revolución liberal...*, op. cit., pp. 539-548.

27. GARCÍA MERINO, L. V.: *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, IVAP, Oñati, 1987, p. 188.

28. CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO: *El puerto de Bilbao y su área de influencia*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, Bilbao, 1970, p. 515.

29. GONZÁLEZ PORTILLA, M. (dir.): *Los orígenes de una metrópoli industrial: La Ría de Bilbao*, Fundación BBV, Bilbao, 2001, Vol. II, pp. 503 y ss.

30. Los pormenores de dichas obras se pueden seguir en el volumen II de la anteriormente citada GONZÁLEZ PORTILLA, M. (dir.): *Los orígenes de una metrópoli industrial: La Ría de Bilbao*.

31. J. M^o BEASCOECHEA analiza el proyecto en su obra *Propiedad, Burguesía y Territorio. La conformación urbana de Getxo en la Ría de Bilbao (1850-1900)*, Universidad del País Vasco, Bilbao, 2007.

32. GARCÍA MERINO, L. V.: *La formación de una ciudad industrial...*, op. cit., p. 176.

2. LOS PLANES DE EXTENSIÓN DE BILBAO (1890-1927): LAS NUEVAS ANEXIONES TERRITORIALES Y LA CIUDAD PORTUARIA

El Bilbao moderno representaba a la ciudad financiera y de servicios, no obstante, más allá de su caracterización funcional Bilbao era un puerto, dada su fuerte presencia física, el impulso de sus actividades y su significativo papel institucional. Un puerto que fue creciendo a medida que la ciudad extendía sus límites y que asimismo asumiría la gestión de la planificación urbana, entrando en un juego de intereses con la administración local, una vez que se iniciara el camino hacia la ordenación del crecimiento de Bilbao y su área de influencia.

2.1. Un puerto en expansión: la vega de San Mamés, Zorroza y el futuro canal de Deusto

El moderno Ensanche de Bilbao llevaba una marcha lenta. A comienzos de la década de los 90, es decir, quince años después de la aprobación del Plan, tan sólo la cuarta parte de la vega de Abando se encontraba cubierta con construcciones, 294 construcciones para ser más exactos, según datos que proporciona el Padrón de Fincas Urbanas de 1892, esto es, “menos del 17% del total de la ciudad, lo que daba una media de 18 edificios anuales desde la aprobación del proyecto”³³. Dicho de otro modo, sólo uno de cada seis edificios de Bilbao (1.758) se localizaba en el Ensanche. Pero incluso la mencionada cifra de 294 edificios debe ser matizada, como apunta J. M^a Beascochea, “ya que al menos el 10% eran de uso industrial exclusivo (almacenes, talleres, fábricas...) y una parte importante -sobre todo en la zona de las calles Estación (Navarra), Amistad y Sierra (Buenos Aires)- se levantaron antes de 1876”³⁴. Será este sector próximo a la ría y a los enlaces ferroviarios el que, desde el arranque de Ripa, irá adquiriendo un máximo desarrollo industrial y portuario en la década de los 90. De ahí que dicho autor señale como Ensanche “real” el comprendido dentro de la línea que marcan las calles Alameda Recalde, Plaza Elíptica, Elcano y Alameda Urquijo, límite de la zona edificada o próxima a edificarse en dicha fecha, marcando la Plaza Elíptica la frontera de lo urbano.

En el seno de este nuevo Ensanche, la calle Estación se distinguía por el nivel de precios de sus viviendas, 1.605 pts. de valor medio, por encima de la Gran Vía (1.237 pts.). Dicha vía de enlace entre el casco antiguo y la ciudad nueva, así como la Plaza Circular articulaban las comunicaciones del Ensanche y del puerto. En las cercanías, se levantaba la Alhóndiga Principal, conocida también como Alhóndiga de Barroeta Aldamar (1887), que gozaba, por tanto, de emplazamiento ventajoso, cerca de los muelles de la ría y de los enlaces ferroviarios de la Compañía del Norte y del Ferrocarril Bilbao-Portugalete, que daban servicio al puerto.

Junto a la nueva alhóndiga, reforzando la orientación portuaria e industrial que estaba tomando este sector de la ribera de Abando, se ubicaría la nueva aduana³⁵. En el debate generado en torno al proyecto para su construcción, planteado por la Junta de Obras del Puerto hacia 1883, se dejaban traslucir los recelos ante el “salto” de Bilbao a la otra orilla. Las diferencias surgían a la hora de decidir su emplazamiento, que enfrentó a los defensores del casco antiguo y a los partidarios de su localización externa en la zona portuaria del nuevo Ensanche, en Uribitarte. Y es que la aduana era uno de los símbolos de la ciudad tradicional y mercantil. Finalmente daban comienzo sus obras en 1890 en Uribitarte, junto a los muelles y los enlaces ferroviarios.

Sin embargo, el sector portuario e industrial de Ripa-Uribitarte, colindante con el “Ensanche privilegiado”, se había desarrollado al margen de la ordenación contemplada en el Plan, caracterizándose, como se ha dicho, por la diversidad edificatoria, la amalgama de usos y la falta de cohesión con el entorno residencial, lo cual se agravaba por el hecho de su localización en una zona central y privilegiada de la ciudad. El propio Pablo Alzola, en un artículo publicado en *La República* en 1893, se lamentaba del sacrificio que en el centro de la ciudad, el Arenal y el Campo Volantín, se había realizado para beneficio de la navegación y el comercio y en perjuicio de los espacios públicos de recreo y ocio, “siendo así que sobran en la Ría fondeaderos para un comercio muchísimo mayor que el de

33. BEASCOECHEA GANGOITI, J. M^a: “La Construcción urbana del nuevo hospital en Basurto y su inserción urbana en Bilbao”, en GONZÁLEZ PORTILLA, M. y ZÁRRAGA SANGRONIZ, K. (eds.): *Hospital de Bilbao y transición sanitaria. Enfermedad y muerte en Vizcaya, 1884-1936*, Ikur S.A., Bilbao, 1998, p. 167. Dicho autor nos remite también a la fuente A.F.B. Administrativo, Fondo de Hacienda, Estadística Territorial y Comercial, nº 2, así como a BEASCOECHEA GANGOTI, J. M^a “Propiedad y élites urbanas en Bilbao a finales del ochocientos”, en *II Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea*, Barcelona, 1994.

34. GONZÁLEZ PORTILLA, M. (dir.): *Bilbao en la formación del País Vasco...*, op. cit., p. 379.

35. La aduana se estableció en 1841 en el antiguo convento de Agustinas de Santa María, en la trasera de la iglesia de San Nicolás.

Valores medios de Rentas Brutas en Viviendas Individuales (1892)

Distritos y calles	Valor medio (pts.)
BILBAO LA VIEJA Cantarrana, Cantarrana Alta y Cantarrana San Esteban	154
SAN FRANCISCO San Francisco Hernani	446 433
LAS CORTES Cortes Gimnasio y Amparo Zugastinovia, Vista Alegre, Machín y Plaza de la República	307 243 215
HOSPITAL Achuri	324
MERCADO Tendería Belosticalle	501 576
SANTIAGO Correo Bidebarrieta Lotería y Banco de España Nueva y Santa María	1.785 1.559 1.824 1.051
SAN NICOLÁS Campo Volantín y Huertas (Chalés) Campo Volantín y Huertas (no Chalés), Zona de Tívoli-Castaños y Cristo Estufa	2.916 326 1.612
ENSANCHE Gran Vía Estación Hurtado de Amézaga Gardoqui, A. Urquijo y Bertendona (Chalés) Ibañez de Bilbao Alameda San Mamés Fernández del Campo Rivero Gordóniz San Nicolás de Olabeaga y Fray Juan de Zorroza	1.237 1.605 854 4.169 1.007 260 353 224 235 139

Fuente: GONZÁLEZ PORTILLA, M. (dir.): *Bilbao en la formación del País Vasco Contemporáneo*, Fundación BBV, Bilbao, 1995, p. 387 y datos proporcionados por el autor J. M^a Beascochea.

esta plaza y, en cambio, faltan a Bilbao paseos”, al tiempo que resultaban ya escasas las zonas marítimas de los nuevos muelles de la ría³⁶.

En cuanto al sector portuario que desde Uribitarte se extendía hasta Olabeaga, aunque activo en cuanto a la actividad marítima se refería, sin embargo, se hallaba sin urbanizar y con un grado de ocupación muy bajo, limitado a ciertas instalaciones de madera y aserrado (fábrica de aserrar madera de Arana e Hijos y la Compañía de Maderas) y, ya en Olabeaga, en torno a los Diques Secos, diversos talleres de fundición, maquinaria y calderería naval (Juan de Anduiza, Viuda de Cortina y Vidaurrázaga, Averly y Cía.).

Por estas fechas, concretamente en 1890, la anteiglesia de Abando se había incorporado en su totalidad al municipio bilbaíno y, en consecuencia, seis años después se iniciaba el proceso de ampliación del Plan de Ensanche, que incluiría los nuevos terrenos anexionados de Basurto, Olabea-

36. EREÑO, J. A. e ISASI, A. (eds.): *La cuestión del Ensanche de Bilbao*, Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 2000, p. 224.

ga y Zorroza. Dicho proceso se demoró hasta quedar fijados los límites del nuevo plan y someterse a concurso público la elección del proyecto, resultando ganador en 1905 el de Federico Ugalde. Un proyecto que suponía dar continuidad al anterior de Alzola, Hoffmeyer y Achúcarro, al primar la cuadrícula sobre las necesidades circulatorias y los condicionamientos topográficos, ordenación que se hizo extensiva al frente portuario de Abando-Ibarra hasta Olabeaga. Dicho frente adoptaba una trama similar a la proyectada en 1876 en base a manzanas ordenadas y regulares en toda su extensión, pero se prescindía de la dársena de flotación contemplada con anterioridad, cuadrícula que se aplicaba también en el sector portuario de Zorroza. Sin embargo, terminó imponiéndose una realidad bien distinta.

Por su parte, la Junta de Obras del Puerto había redactado ya a lo largo de esta primera década del XX su proyecto para habilitar el frente portuario de la llamada vega de San Mamés (Abando-Ibarra hasta Olabeaga), que suponía dar continuidad al sector de Uribitarte y comprendía los muelles de Churruca, Abando y Helguera hasta dar con las instalaciones de la factoría naval Euskalduna. Dicha Compañía, constituida en 1900, reformó las instalaciones adquiridas a la sociedad Diques Secos de Bilbao, construyó un muelle a lo largo de la margen izquierda de la ría, ensanchó los dos diques antiguos, reformó los talleres y construyó un tercer nuevo dique, "además de que poco a poco se fueron adquiriendo pequeños terrenos colindantes para dar forma a la superficie que había de ocupar el astillero"³⁷. De manera que eran prácticamente nulas las posibilidades de un aprovechamiento portuario en dicho enclave, condicionado como estaba además por una topografía abrupta que reducía el suelo urbano a una estrecha franja a orillas de la ría.

En torno a 1915 dieron comienzo los trabajos en Abando-Ibarra, que se prolongaron en la posterior década (tinglados, viales, ferrocarril, grúas), al tiempo que se barajaban alternativas de uso para esta vega urbanizable. El proyecto incluía la creación, en la llamada Campa de los Ingleses, de una zona comercial de grandes almacenes, plan para cuya ejecución la Junta de Obras del Puerto trató de atraerse al Ayuntamiento y a propietarios privados de los terrenos de dicha vega. La falta de espacios para esparcimiento y ocio y la irregular edificación llevada a cabo en la zona portuaria de Ripa y Uribitarte fueron los argumentos esgrimidos en un debate municipal que, sin duda, trascendió a la opinión pública. El rechazo mostrado no era contra el proyecto en sí mismo, sino contra una posible ejecución práctica que no contemplara ambos factores, haciéndose hincapié en los perjuicios que reportaría a la ciudad su realización sin la aplicación de una normativa específica al respecto:

"Si la construcción de los proyectados almacenes se acomete aun dentro de lo permitido por las Ordenanzas municipales, fácil es que alcancen una excesiva altura y tengan un aspecto caprichoso y arbitrario, del que cada dueño de a la conveniencia particular de su destino, y de ello se han de deducir grandes males: el de que, por exceso de elevación, se cierre el horizonte del Parque, tapando la grata perspectiva que le da la vista de Artxanda con sus estribaciones. Si la altura de las edificaciones es alta tendrá aquel paraje un aspecto antiestético, agravado por el lugar del emplazamiento, semejante al que tienen las edificaciones acometidas desde la Aduana hasta la Grúa Grande [La Salve]" (La Gaceta del Norte, 27.11.1920)

Se quería garantizar que la zona comercial proyectada se construyera en las mejores condiciones técnicas, sujetándose a "especiales reglas" mediante las cuales "se debía imponer a las construcciones una altura menor y uniforme" y a los almacenes una disposición que pudiera dar lugar a "una serie de inmensas terrazas, lo menos discontinuas posibles, enlazadas entre sí y con el Parque". Uniformidad de las construcciones, regular distribución y cuidada estética que suponían preservar este espacio central de la ciudad y proporcionar en él alternativas de ocio para la población joven bilbaína, que encontraría en las terrazas mencionadas el "sustitutivo del campo" del que se les iba a privar. Un debate, de tintes similares, que ha "resucitado" casi un siglo después con motivo de las diferentes actuaciones llevadas a cabo en el nuevo Abando-Ibarra (Centro comercial Zubiarte, torre de Iberdrola, plaza Euskadi).

Para entonces, se haría manifiesto un problema que estaba convirtiéndose en crónico en el puerto de Bilbao, la necesidad de suelo para dar mayor amplitud a las zonas de servicio, de sección reducida, una media de 16,50 mts. En las mismas, se debía dar cobertura a las voluminosas descargas de los buques que, como los de la Compañía Vasco Andaluza, transportaban maderas y productos colo-

³⁷. HOUPY, S. y ORTIZ-VILLAJOS, J. M^º (dirs.): *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*, LID Editorial, Madrid, 1998, p. 82.

niales. Necesidad de suelo que tropezaba también con la ocupación y la actividad derivada de las fábricas y talleres de madera que se levantaban en estos muelles de Churrua y Abando. Finalmente, por Real Orden de 13 de febrero de 1931 se daba a la vega de San Mamés un aprovechamiento predominantemente portuario y, considerada ésta como única posible zona de expansión del puerto interior de Bilbao, se planteaba el aprovechamiento racional de sus terrenos. No obstante, la ampliación de este sector portuario se vio supeditada a los intereses ferroviarios existentes y manifiestos desde la constitución de la Comisión de Enlaces Ferroviarios de la provincia a comienzos de la década de los años 30, cuyo objetivo era conseguir el enlace directo de los muelles de Bilbao con la red de ferrocarriles de Bizkaia y la creación de una estación marítimo-ferroviaria en San Mamés, lo que supuso más adelante privar al puerto de suelo para su expansión, que hubo de compartir con Renfe.

En cuanto al desarrollo del sector de Zorroza, se preveía el ensanche de la ría, la construcción de un muelle longitudinal en condiciones de prestar servicio a embarcaciones de gran tonelaje, proyecto primitivo de 1915, y la conexión con la red de ferrocarriles. El frente portuario fue habilitado en toda su extensión en 1935, obteniéndose una zona de atraque con calado de 7 mts. en bajamar y otra de servicio, de 30 mts. de ancho, dotada de grúas y líneas ferroviarias. En este puntal de Zorroza, libre de los condicionamientos físicos del monte Cobetas, el puerto compartió suelo con la industria desde fechas tempranas. Durante el proceso de industrialización moderna fueron levantando sus instalaciones en esta orilla izquierda de la ría Jabonera Tapia (1863), Electra Nervión (1894), Talleres de Zorroza (1894) y Molinos Vascos (1924), configurando con las de la margen contraria de la ribera de Deusto (Talleres de Deusto, Tubos Forjados, Talleres Ibaizabal, etc.), uno de los ya entonces más significativos asentamientos industriales de la aglomeración bilbaína.

Por último, la Junta de Obras del Puerto abordaba un nuevo proyecto para su expansión en el momento en que Diputación y Ayuntamiento de Bilbao sometían a debate la elaboración de un plan urbanístico, de carácter comarcal, que incluyese a Bilbao y su área de influencia, en breve ampliada con las anexiones de Begoña, Deusto y la parcial de Lutxana (Erandio) en 1925. Las tres instituciones aunarían esfuerzos e intereses para la elaboración definitiva de un verdadero plan urbanístico, por entender que la problemática debía ser abordada desde un ámbito institucional más amplio que el del municipio³⁸.

Pese a que el proyecto definitivo para llevar a cabo un plan de extensión de Bilbao y las nuevas zonas anexionadas fue sometido a concurso por el Ayuntamiento de Bilbao, en las bases del mismo se exigía como condición seguir los estudios realizados años atrás por la Comisión de Accesos que, tras su reestructuración en 1924, integraban Diputación de Bizkaia, Ayuntamiento de Bilbao y Junta de Obras del Puerto³⁹. Éstas dos últimas instituciones fueron las directas responsables de la definición del proyecto final, manifiesto en el Plan de Extensión de Bilbao de 1927-29, que supuso el triunfo de la ciudad portuaria. La aprobación de dicho Plan supuso para el Ayuntamiento descartar la habilitación de los muelles de Ripa, Sendeja y el Arenal como espacios verdes o para esparcimiento y ocio; proyectar los nuevos puentes de Buenos Aires y de Deusto que enlazaban con las zonas anexionadas como móviles para facilitar el paso de las embarcaciones, y modificar el plan de Ensanche de Deusto para incluir en el mismo el canal de Deusto, ya aprobado por la Junta de Obras del Puerto (1927), creándose una comisión mixta con tales fines.

El proyectado canal de la ría en Deusto contemplaba como objetivos⁴⁰: la creación de una zona marítimo-industrial conectada con los medios de transporte, la habilitación de un área comercial en la vega de Deusto, necesaria para la población contigua, el paso de ferrocarriles de vía ancha a la margen derecha de la ría para comunicar todas las zonas industriales y unir todos los muelles entre sí, el aprovechamiento del cauce existente como dársena industrial y de almacenamiento de gabarras, dar facilidades para que remontasen hasta los muelles de Abando los buques de 10.000 tn. de carga y favorecer las comunicaciones para el tráfico rodado entre ambas márgenes de la ría a través de un puente elevado que conectaría desde el Hospital civil hasta el Colegio de Sordomudos de Deusto. En definitiva, un plan ambicioso que pretendía dar solución a las necesidades del Puerto, a falta de muelles de atraque, pero además, solventar la falta de conexión entre ambas orillas y habilitar nuevos espacios para usos comerciales e industriales. También se trataba de un plan de elevado presupuesto y para cuya materialización había que conjugar los intereses urbanísticos, ferroviarios y

38. AZPIRI, A.: *Urbanismo en Bilbao 1900-1930*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2000, p. 205.

39. *Ibidem*, p. 195.

40. Una exposición detallada del proyecto se encuentra en la Memoria de la Junta de Obras del Puerto correspondiente al año 1927.

privados, de ahí que fuera objeto de numerosas modificaciones y de un terrible retraso en su ejecución, de hecho no fue hasta 1968 cuando se inauguró la simple dársena a que quedó reducido el ambicioso canal.

2.2. La fractura interna de la ciudad

A comienzos del siglo XX Bilbao era una ciudad que había triplicado su tamaño, fundamentalmente con las ampliaciones de la margen izquierda de la ría, donde sin embargo, la población crecía despacio (Ensanche, Basurto, Olabeaga, Zorroza). Una población que alcanzaba los 100.000 habitantes y cuyas mayores densidades se concentraban en el casco viejo y en los barrios obreros próximos (Bilbao la Vieja, san Francisco, Cortes). Si éstos últimos se encontraban afectados por la falta de higiene y de saneamiento, las enfermedades y la mortalidad, el centro neurálgico de la ciudad, que aún continuaba siendo el casco antiguo, si bien iniciaba su desplazamiento hacia el Ensanche (plaza Circular), lo estaba por el tráfico intenso de personas y mercancías, la conflictividad de usos (ferroviarios, portuarios, industriales, residenciales) y la carencia de espacios públicos para ocio y esparcimiento. Los sucesivos intentos de reforma que se fueron planteando se centraron en la ciudad antigua, por tratarse de operaciones más lucrativas que las posibles a efectuar en los barrios obreros.

Evolución de la población de Bilbao 1877-1930 (cifras, porcentaje, r)

Años	Habitantes	r	%
1877	39.695		100,00
1887	60.421	4,29	152,21
1900	93.250	3,39	234,92
1910	106.592	1,35	268,53
1920	131.827	2,15	332,10
1930	161.987	2,08	408,08

Fuente: GONZÁLEZ PORTILLA, M. (ed.): *La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao*, Fundación BBVA, Bilbao, 2009, Vol. I, p. 81.

En 1902 el grupo socialista en el Ayuntamiento valoraba las oportunidades de negocio que brindaban ciertas actuaciones inmobiliarias, derivadas de la Ley de Reforma interior de 1895. Dicha ley permitía expropiar la superficie necesaria para ensanchar los viales de los cascos antiguos, financiándose la operación mediante el aprovechamiento de los nuevos solares resultantes, que se revalorizaban y en los que se podían construir oficinas o viviendas. De ahí que los concejales socialistas presentaran ante el consistorio la propuesta de reforma interior de Bilbao, una propuesta que resultaba lucrativa para el Ayuntamiento y que evitaba que los intereses privados se beneficiaran: "¿Podemos permanecer en esta indiferencia sin añadir nada nuevo, sin meter la piqueta del progreso en esas ruinas de la antigüedad [casco viejo] para construir en su lugar viviendas modernas, amplias y cómodas?"⁴¹. Pese a ser aprobada la moción, se dilató en el tiempo la elaboración de un proyecto concreto y definitivo.

Posteriores intentos de reforma interior urbana fueron los emitidos por Pablo Alzola en 1904, Pedro Guimón en 1916 y Antonio Bandrés en 1920 ante la falta de salubridad urbana, los problemas circulatorios y la desconexión entre las dos orillas de la ría, anteproyectos que tampoco encontraron respaldo y fueron archivados. En 1922 la reforma fue planteada de nuevo, esta vez era el arquitecto y urbanista Secundino Zuazo el que lo presentaba. Su proyecto se centraba en dos áreas⁴²: el casco antiguo y el sector portuario de Ripa. La actuación propuesta para el casco antiguo no constituía sino una síntesis de las diseñadas previamente por Pablo Alzola y Pedro Guimón, al plantear el trazado de una avenida central que penetraba por el casco desde el Arenal hasta San Antón. Sin embargo, el proyecto de Zuazo ha de ser valorado porque, más allá de plantear una reforma viaria, incidía en la

41. Archivo Municipal de Bilbao. ES48020AMB-BUA310814, 311555 y 316685. Propuesta y evolución de su moción.

42. *Reforma viaria parcial del interior de Bilbao* [Manuel C. Mañas y Secundino de Zuazo Ugalde], Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Vizcaya, Bilbao, 1987, p. 65 y 76.

adopción de un nuevo modelo de trama urbana, un modelo que tomaba a la línea portuaria como eje central, fundamentándose precisamente en la centralidad geográfica y urbanística de dicho enclave, así como en la expansión económica que vivían las actividades vinculadas al mismo en torno a los años de la Primera Guerra Mundial. Su reforma suponía la inserción del puerto en la ciudad, en la ciudad habitada, reordenando las márgenes de la ría y potenciando asimismo la actividad naval. Como ha señalado C. Sambricio, Zuazo tomó como referencia el crecimiento de la ciudad alemana de Hamburgo, cuya prosperidad se basó en los grandes depósitos en las márgenes del río⁴³.

Para potenciar las funciones portuarias de Ripa, Secundino Zuazo ideaba crear dos niveles de usos: uno inferior al pie de la ría, destinado a muelles, ferrocarriles y áreas de carga y descarga con acceso al muelle de Uribitarte, y otro superior, donde proponía una nueva composición de manzanas para levantar un rascacielos, dividido en cuatro bloques y con cubierta común, destinado a usos comerciales, que eran reclamados por el municipio en sustitución de los viejos almacenes, talleres y tinglados de Ripa. Un símil de las ciudades americanas que seguían modelos arquitectónicos de la Escuela de Chicago, ciudad norteamericana a la que miraban los artífices del Bilbao moderno para emular, como así lo hicieron Pablo Alzola o Ricardo Bastida.

La reforma de Zuazo era la apuesta por el Bilbao del futuro, por la nueva ciudad portuaria. El arquitecto captaba la función portuaria bilbaína, en ascenso, potenciaba el carácter central del puerto, redefinía sus usos, sumando e integrando el comercial (oficinas, servicios, comercios), necesario para una población urbana en fase de crecimiento, y eliminaba el factor de segregación espacial existente, contribuyendo con ello a propiciar la conexión entre el Bilbao antiguo y el Ensanche. La unión se veía reforzada en su propuesta con la apertura del puente de la calle Sierra -actual Buenos Aires-, que ya no desembocaría en el ayuntamiento, puesto que proyectaba levantar una nueva casa consistorial en el corazón de la ciudad, en el Arenal.

En consecuencia, se trataba de un proyecto de reforma más novedoso que los presentados hasta la fecha, al plantear un nuevo modelo de trama urbana con clara visión de futuro, fundamentalmente por el hecho de recuperar el puerto para la vida pública (servicios y comercios), para los ciudadanos (tránsito y comunicaciones), y por la conexión mediante puentes que preveía, hasta entonces omitida, factor de cohesión para una ciudad con problemas de segregación. Pero, la oportunidad se perdió, de hecho, no ha sido hasta la reciente regeneración urbana acometida en Bilbao cuando se han solventado estos problemas y se han “devuelto” la ría y el puerto a la ciudad.

Progresivamente el proyecto fue perdiendo los iniciales apoyos institucionales, básicamente del Ayuntamiento y de la Junta de Obras del Puerto, al cargar sobre los presupuestos municipales un gasto de parte de las obras que ascendía a 10 millones de pesetas. Ello, sumado a las 236 reclamaciones presentadas, entre las cuales se encontraban las sociedades, corporaciones y bancos más importantes de Bilbao, derivó en la negativa de la administración local a tramitar el proyecto. Como apunta C. Sambricio, las voces discordantes “destacaron que nada se solucionaba con derribar casas modestas para levantar edificaciones caras”⁴⁴. Tras un largo proceso de recursos y alegaciones, finalmente en 1927 el Ministerio de Gobernación emitía un dictamen desfavorable al concesionario, basado en que no resolvía los problemas de salubridad del casco urbano, ni los circulatorios, lo que significaba dar la razón al Ayuntamiento.

3. LAS TENTATIVAS DE UNA PLANIFICACIÓN COMARCAL

Pablo Alzola, el ideólogo de la ciudad moderna, no dedicó ninguno de sus escritos, numerosos y de variada temática por otro lado, a exponer con mayor concreción su modelo metropolitano. Las ideas contenidas en ciertos artículos permiten intuir el indudable referente que para él constituían las ciudades norteamericanas, creadas “con sujeción a planos, en los que se admira la grandiosidad de las miras expansivas y la previsión del acrecentamiento extraordinario de los primitivos núcleos urbanos”⁴⁵. Incidía en el cuidado de la administración pública de aquellas poblaciones nacientes en la

43. SAMBRICIO, C.: *Madrid y sus anhelos urbanísticos. Memorias inéditas de Secundino Zuazo, 1919-1940*, Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional-Ed. Nerea, Madrid, 2003, p. 41.

44. *Ibidem*, p. 44.

45. ALZOLA, P.: “Los parques americanos y Bilbao”, en *Euskal-Erria: revista bascongada*, t. 29 (2º sem. 1893), p. 226.

preparación de los planos y la apertura de las arterias y vías principales; la instalación de ferrocarriles y tranvías para facilitar las comunicaciones del centro con los suburbios; el drenaje o saneamiento del terreno en las zonas dedicadas a la edificación, y sólo obrando con previsión para crear las grandes avenidas con antelación a las construcciones". Idea básica que subyace en el concepto metropolitano de articular una red viaria y ferroviaria que favorezca el enlace entre la ciudad central y sus diferentes unidades en la que Pablo Alzola se reafirma con la entrada en funcionamiento del ferrocarril Bilbao-Portugalete, concebido por él: "La vía férrea de Portugalete se asemeja por la densidad de la población y los elementos de vida de la zona que recorre [margen izquierda de la ría de Bilbao], a los ferrocarriles metropolitanos del interior y arrabales de las grandes ciudades"⁴⁶. Ferrocarril que, desde el centro bilbaíno, realizaba su recorrido siguiendo la ría y el puerto, en estrecha simbiosis, hasta la desembocadura.

En cuanto a la organización interna de la ciudad central de las metrópolis norteamericanas que Alzola tomaba como modelo, la misma se articulaba en base a un distrito de negocios, sede de edificios donde albergar bancos, escritorios y oficinas, para así "evitar la pérdida de tiempo inherente a los largos recorridos", distrito que se rodeaba de barrios residenciales de baja densidad. Sus ejemplos hacían referencia a la ciudad de Chicago, aunque admitía que se pudiera dar como respuesta que ni "estamos en el país de los yankees, ni Bilbao es Chicago", pero similar organización se apreciaba descendiendo a escalas menores.

Ciertamente, su visión de la metrópoli bilbaína no dejó de ser sino una mera formulación, en el sentido de que no derivó en la plasmación práctica de un proyecto o plan que contemplara la organización y planificación futura del territorio que se extendía desde Bilbao a El Abra. No obstante, en el propio trazado de la línea ferroviaria de la margen izquierda, ya señalada, en el diseño que proponía de "cinturón verde" urbano, al estilo americano, con paseos y parques encadenados para esparcimiento y ocio, o del propio Ensanche, convertido en lugar central donde había de levantarse una población "bella, elegante y sujeta a principios científicos", se perciben algunos de los elementos que aportan una dimensión metropolitana a la ciudad.

Esta idea de la proyección territorial de la ciudad comenzó a ser objeto de debate en Bilbao a inicios del siglo XX. Defensor de la misma, Julio Lazurtegui⁴⁷, dibujaba el contorno de la que calificaba como metrópoli industrial⁴⁸, con centro en la plaza mercantil de Bilbao, desde la cual habían de extenderse "sus anillos, ininterrumpidos, de intensa actividad económica, por todos y cada uno de los 16 kilómetros que median desde el puente del Arenal hasta el rompeolas de Santurce"⁴⁹. Para este territorio que se extendía hasta El Abra planteaba, no un plan de urbanismo que definiera su estructura, la disposición de la trama urbana, la distribución de usos, sino el modelo de organización, de desarrollo económico a seguir. En este sentido, los modelos de las ciudades alemanas que él proponía, en concreto el de Düsseldorf, no lo eran por su trazado o por su forma, sino por ser centros de organización económica y rápido desarrollo⁵⁰. Desde esta perspectiva, sus propuestas ahondaban en la idea de impulsar el comercio internacional a través del puerto exterior, al cual consideraba como el motor que ponía en marcha el engranaje del desarrollo, de la prosperidad económica, al generar la creación de industrias transformadoras en las márgenes de la ría y éstas, a su vez, propiciar la actividad comercial y dar movimiento a los ferrocarriles y a la navegación por dicho curso fluvial. Este proyecto de lo que había de ser el Bilbao del futuro, formulado por Lazurtegui en diversos escritos a lo largo de la primera década del siglo XX⁵¹, se soportaba sobre un esqueleto, un eje terri-

46. Memoria presentada por el Consejo de Administración del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete a la Junta General de Accionistas, celebrada el día 30 de mayo de 1890, Imp. de la Casa de Misericordia, Bilbao, 1890, p. 8.

47. Julio Lazurtegui (1859-1943) inició en Bilbao sus estudios, que continuó en Burdeos, Inglaterra y Hamburgo, sin llegar a alcanzar un título universitario. Fue presidente del Centro de la Unión Iberoamericana en Vizcaya, presidente del Círculo Minero, vicepresidente de la Cámara de Comercio y miembro del Instituto del Hierro y el Acero.

48. LAZURTEGUI, J.: *Un modelo para España: cartas alemanas*, Imp. Revista Bilbao, Mercantil Minera, Industrial y Marítima, Bilbao, 1902-1903, p. 313.

49. LAZURTEGUI, J.: *El comercio ibero-americano ...op. cit.*, p. 158.

50. AZPIRI, A.: *Urbanismo en Bilbao...op. cit.*, pp. 90-91.

51. La definición y defensa que J. Lazurtegui hizo de este modelo de desarrollo territorial para Bilbao, basado en su condición de ciudad portuaria y, por tanto, proyectando su ámbito de influencia hasta el Abra, ha quedado plasmada en los múltiples trabajos que publicó a principios del siglo XX. *El Nervión* (1902) difundió su idea de organizar una gran exposición Iberoamericana, en la cual, el puerto que se extendía desde Bilbao hasta Portugalete, adquirió el papel protagonista, como así consta también en el informe que J. Lazurtegui dirigió al presidente de la Comisión del Fomento del Ayuntamiento de Bilbao (1902). Papel básico del puerto para el desarrollo económico de Bilbao y la provincia de Bizkaia que asimismo se trasluce en los artículos que, en la primera década de siglo, escribió en la Revista *Baskonia*, aunque es en sus obras *Un modelo para España: cartas alemanas* (1902-1903), *La idea de la Unión Ibero-Americana y su desenvolvimiento en Vizcaya* (1904) y *El comercio ibero-americano por el Puerto de Bilbao* (1907) en las que su proyecto de modelo de desarrollo territorial alcanza la máxima concreción.

torial que vertebraba el conjunto metropolitano, esto es, la ría y el puerto, junto a los que discurría parejo el ferrocarril que, desde el centro bilbaíno, recorría ambos márgenes del bajo Nervión-Ibaizabal hasta su desembocadura. Población e industrias, diseminadas a lo largo de esta arteria, reforzaban con sus flujos ese ámbito de influencia metropolitana, cuyo límite natural lo marcaba el puerto exterior.

Posteriormente, será Ricardo Bastida, arquitecto jefe de construcciones civiles del Ayuntamiento de Bilbao, quien formule, a instancias de la Diputación vizcaína, el primer plan de ordenación de Bilbao y pueblos colindantes en 1923, conocido como Plan de Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes. Plan cuyo punto de partida era el diseño adecuado de las conexiones interiores y exteriores de Bilbao, teniendo en cuenta el crecimiento de los municipios próximos a la capital. Además de fijar el esqueleto circulatorio a nivel comarcal e interno de la ciudad, abordaba el problema de conectar ambos márgenes de la ría mediante puentes. Es decir, la solución no pasaba por circunscribirse al casco y al Ensanche, sino por ordenar toda la cuenca de la ría de Bilbao⁵². Como apunta A. Azpiri, “ante la supervivencia del puerto comercial y el desarrollo del territorio de Bilbao, el arquitecto optaba por el segundo”, desplazando el puerto hacia el mar y las actividades comerciales e industriales hacia el exterior del casco urbano⁵³.

En definitiva, sobre el soporte de dicho Plan de Enlaces, Ricardo Bastida proponía “un plan completo de urbanización, un verdadero plan de urbanización”, el modelo de la futura capital vizcaína, que quedó plasmado en *El problema urbanístico de Bilbao. Conferencia pronunciada en el salón de las Asociaciones de Arquitectos y de Ingenieros Industriales de Vizcaya*⁵⁴. También es verdad que, a diferencia de Pablo Alzola, el arquitecto bilbaíno podía contemplar cuarenta años después en qué se había convertido la ciudad, dónde estaban los errores y cuáles eran las posibles soluciones. El Plan se adelantaba en más de veinte años a la idea del Gran Bilbao, pero quedó a expensas de la decisión de la institución provincial, del Ayuntamiento de Bilbao y de la Junta de Obras del Puerto y, finalmente, el cambio de régimen lo dejó en suspenso. El Plan General de Ordenación de la Comarca de Bilbao, redactado por P. Bidagor, primer instrumento de planificación vigente a escala comarcal, no nacería hasta 1945.

3.1. Hacia la consolidación urbana y portuaria

En 1945 era aprobado el Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao, primer instrumento de planeamiento y gestión urbanística que suponía, además, el reconocimiento de la unidad territorial que conformaban los municipios radicados en el eje de la ría y el puerto. En el esquema orgánico adoptado en el Plan, esta ría y puerto representaban la “columna vertebral” del conjunto urbano metropolitano. El alcalde de Bilbao, Joaquín Zuazagoitia, hacía resaltar que dicho plan había sido trazado en base a tres grandes proyectos de la Junta de Obras del Puerto –canal de Deusto y dársenas de Asua y del Galindo–, institución que, junto con la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, recogía la tradición del antiguo Consulado⁵⁵. Suponía el reconocimiento de la función rectora de la Junta de Obras del Puerto en la planificación del territorio metropolitano, que quedó ratificada con la creación de la Corporación Administrativa del Gran Bilbao, nuevo órgano administrativo para la ejecución y gestión del Plan en el que estaban representados el Estado, el Puerto, los municipios y las fuerzas económicas⁵⁶.

52. GONZÁLEZ PORTILLA, M.: *Bilbao en la formación del País Vasco Contemporáneo (Economía, población y ciudad)*, Fundación BBV, Bilbao, 1995, p. 444-446.

53. AZPIRI, A.: *Urbanismo en Bilbao...*, op. cit., p. 176.

54. BASTIDA, R.: *El problema urbanístico de Bilbao. Conferencia pronunciada en el salón de las Asociaciones de Arquitectos y de Ingenieros Industriales de Vizcaya*, Bilbao, 1923. Tratado por AZPIRI, A.: “En torno al urbanismo de Ricardo Bastida: criterios y procedimientos”, en *El Symposium, Bilbao 700 años de memoria: arte, patrimonio monumental y ciudad, Bidebarrieta: anuario de Humanidades y Ciencias Sociales de Bilbao*, 2 (1997), pp. 163-169, BASURTO, N.: “Bastida en Bilbao: entre el monumento y la modernidad”, en *El problema urbanístico de Bilbao 1923 R. Bastida*, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Vizcaya, Bilbao, red. 1991 y MAS, E.: *Ricardo Bastida un arquitecto para Bilbao*, Bilbao Bizkaia Kutxa, Bilbao, 2000.

55. ZUAZAGOITIA, J.: *Problemas urbanísticos de Bilbao y su zona de influencia*, Instituto de la Administración Local, Madrid, 1946, p. 11.

56. Su órgano ejecutivo, el Consejo General, era presidido por el gobernador civil, el alcalde de Bilbao era vicepresidente y como vocales, intervenían los ingenieros jefes de Industria, Obras Públicas, Minas y Obras del Puerto, junto al delegado de Hacienda, jefe de Sanidad, presidente de la Cámara de la Propiedad Urbana y algunos técnicos. Los municipios estaban representados muy desigualmente: cuatro concejales del Ayuntamiento de Bilbao, los alcaldes de Barakaldo, Getxo, Sestao y Portugalete y un vocal más en representación de los restantes. En cuanto a la comisión ejecutiva, sólo la componían representantes y técnicos del municipio de Bilbao (alcalde, dos concejales y el director de Arquitectura) y de los cuerpos técnicos del Estado (Obras Públicas, Puerto y Dirección General de Arquitectura).

Posteriormente, con la revisión del Plan y su correspondiente aprobación en 1964, en adelante Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca, se consolidó el anterior modelo de desarrollo urbano, basado en la expansión del suelo industrial por ambos márgenes de la ría desde la confluencia del Nervión y el Ibaizabal hasta la desembocadura. Pero, para inicios de dicha década la infraestructura portuaria acuciaba una grave problemática, concretada en unos muelles escasos y de poco calado, más del 70% de la longitud de los mismos poseía menos de 6 mts. de calado⁵⁷. Debido a la insuficiencia de líneas de atraque, el tráfico no podía ordenarse por especies, mientras que la escasez de fondos obligaba a alijar parte de la carga para transportarla luego en gabarras (puerto exterior, dársena de Galdames y Zorroza), con el incremento de gastos que ello suponía. Asimismo eran escasas las zonas de servicio y defectuosas en "habilitación y armamento"⁵⁸. De ahí que el Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca hiciera hincapié en la necesidad de potenciar el puerto exterior.

El fuerte crecimiento demográfico e industrial de la década de los años 60 agravó la presión ante la falta de suelo, forzando al Puerto de Bilbao a acometer su reestructuración integral en vista de las escasas alternativas de su saturado sector interior. En la vega de San Mamés, el área portuaria hubo de compartir espacio con la estación ferroviaria de Renfe, y en Zorroza, la ocupación se hallaba al máximo. El proyectado canal de Deusto, inaugurado en 1968, quedó reducido a una dársena, aún inconclusa, y las dársenas de Asua y del Galindo no alcanzaron su materialización práctica.

Evolución de la población de Bilbao y Ría 1930-1975

Años	Bilbao	r	Ría	r
1930	161.987	2,08	304.364	2,30
1940	183.886	1,28	328.364	0,76
1950	217.275	1,68	378.147	1,42
1960	282.296	2,65	535.786	3,55
1970	377.052	2,94	762.246	3,59
1975	394.439	0,91	846.326	2,11

Fuente: GONZÁLEZ PORTILLA, M. (ed.): *La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao*, Fundación BBVA, Bilbao, 2009, Vol. I, p. 81.

En definitiva, a los problemas propios del puerto, se sumaban los derivados del desarrollo urbano que iban adquiriendo las poblaciones que, desde el centro bilbaíno, se extendían por las márgenes de la ría, conocidas entonces como el Gran Bilbao. Dicho factor limitaba las posibles soluciones para ampliar el puerto, dada la escasez de espacio libre disponible y los obstáculos provocados por un entramado fabril y urbano día a día más complejo, cuyas edificaciones y construcciones lindaban con las instalaciones portuarias. Por otra parte, se generaba el enfrentamiento de aquellos intereses implicados en el uso y la organización de los suelos urbanos (portuarios, industriales, ferroviarios, etc.). La solución para el Puerto, ya no estaba sólo en consolidar al máximo las unidades portuarias existentes, sino que se hallaba en la expansión hacia las aguas libres de El Abra.

57. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao. *Análisis de la economía vizcaína y su proyección 1968/1971*, La Editorial Vizcaína, Bilbao, 1969, Vol. I, p. 82. De un total de 10.989 mts. de muelles, 5.102 eran particulares y 5.887 del servicio del puerto, y de los mismos 7.817 mts. tenían un calado inferior a 6 mts.

58. CAMARÓN: "El puerto de Bilbao. Mejoramiento de sus servicios", en *Vizcaya: Revista de la Excelentísima Diputación Provincial de Vizcaya*, 18 (1962), p. 144.

Perímetro del Puerto (metros de muelles)

Puerto exterior		2.500
Muelles comerciales	2.305	
Reina Victoria	627	
Desguace	903	
Otros	775	
Muelles pesqueros y deportivos	195	
Puerto interior		8.489
Muelles comerciales	3.387	
Zorroza	550	
Abando	400	
Churruga	459	
Uribitarte	537	
Otros	1.441	
Muelles particulares	5.102	
Río Nervión	4.184	
Río Galindo	264	
Río Asua	200	
Río Kadagua	454	
Total		10.989

Fuente: Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao. *Análisis de la economía vizcaína y su proyección 1968/1971*, La Editorial Vizcaína, Bilbao, 1969, Vol. I, pp. 81-82.

Tras la aprobación en 1962 de un Plan de Ordenación de Obras del Puerto –ampliación de la zona abrigada del puerto exterior de Santurtzi– y de las contempladas en el II Plan de Desarrollo de 1968-1971 –dársena de Lamiako y de Sestao–, se desarrollaría el aprovechamiento integral de la bahía de El Abra, una vez decidida la implantación de la refinería de Petronor en Muskiz (1968), actuación que quedó sellada con el acuerdo entre ésta y el Ministerio de Obras Públicas en 1971. Cuatro años después estaba listo el dique de Punta Lucero para dar servicio a los grandes petroleros, más tarde irían llegando las infraestructuras viarias de apoyo (Solución Sur y Solución Ugaldebieta), que fueron incrustándose en el área urbana de la margen izquierda de la ría, objeto de los desajustes y desequilibrios derivados del fuerte y continuado proceso de industrialización y urbanización a lo largo de un siglo.

BIBLIOGRAFÍA

- AZPIRI, A.: *Urbanismo en Bilbao 1900-1930*, Gobierno Vasco Vitoria-Gasteiz, 2000.
- BASTIDA, R.: *El problema urbanístico de Bilbao. 1923. Ricardo Bastida* / Introducciones a cargo de N. Basurto, E. Leira y D. Quero, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Vizcaya, Bilbao, 1991.
- CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO. *Análisis de la economía vizcaína y su proyección 1968/1971*, La Editorial Vizcaína, Bilbao, 1969.
- CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO: *El puerto de Bilbao y su área de influencia*, Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, Bilbao, 1977.
- CÁRCAMO, J. (ed.): *Memoria del Proyecto de Ensanche de Bilbao 1876. Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer*, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos de Vizcaya y Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 1988.
- CORPORACIÓN DEL GRAN BILBAO: *Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao y su Comarca 1961*, Copygraf, Madrid, 1961.
- CHURRUCA, A.: *Apuntes de la ría de Bilbao*, Huecograbado Arte, Bilbao, 1947

- CHURRUCA, A.: *Pasado, presente y futuro del puerto de Bilbao*, Junta de Obras del Puerto, Bilbao, 1964.
- CHURRUCA, E.: *Proyecto de Mejora de la mitad superior de la Ría de Bilbao: Memoria descriptiva*, Establecimiento Tipográfico de los sucesores de Rivadeneyra, Madrid, 1882.
- DIRECCIÓN GENERAL DE ARQUITECTURA: "Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao de 1945", en *Revista Nacional de Arquitectura* 4, nº 45 (septiembre 1945), pp. 319-356.
- GARCÍA MERINO, L. V.: "Ría, Puerto Exterior, Superpuerto: Tres etapas de la proyección de Bilbao hacia el mar", en *Lurralde: investigación y espacio* nº 4 (1981), pp. 129-166.
- GARCÍA MERINO, L. V.: *La formación de una ciudad industrial. El despegue urbano de Bilbao*, Ivap, Oñati, 1987.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M. (dir.): *Bilbao en la formación del País Vasco Contemporáneo*, Fundación BBV, Bilbao, 1995.
- GONZÁLEZ PORTILLA, M. (ed.): *La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao*, Fundación BBVA, Bilbao, 2009.
- Memoria del proyecto de Ensanche de la Villa de Bilbao, 1927*. Redactado por las Direcciones Municipales de Ensanche y Topográfica a partir de los anteproyectos premiados por el Jurado calificador en el concurso de 24 de marzo de 1926.
- PUERTA, N. de la: *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya 1857-1913*, Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao, 1994.
- RAMÍREZ, J. L.: *Bilboko Portua. Ayer, hoy, Bilbao*, Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao, 2004.
- SALAZAR, J. I.: *La Ría de Bilbao en el siglo XIX. Tendiendo puentes, abriendo caminos*, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Bizkaia, Bilbao, 2003.
- SANTOS, M.: "El Puerto de Bilbao, desde 1939 hasta el umbral del siglo XXI", en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, nº 4 (2003), Untzi Museoa-Museo Naval, San Sebastián, pp. 473-488.
- UGALDE, F.: *Memoria del proyecto de ampliación del Ensanche de Bilbao*, Bilbao, 1904.