

- PAÍS VASCO -

JOSEBA JUARISTI

**LA REVITALIZACIÓN DEL ÁREA
METROPOLITANA DE BILBAO
1990-2010**

2 DE JULIO DE 2010

La revitalización del área metropolitana de Bilbao 1990-2010

Joseba Juaristi

Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea

Introducción

Entre las aglomeraciones urbanas del norte de España, el área metropolitana de Bilbao ha mostrado desde hace mucho tiempo un dinamismo territorial que fue destacado por los primeros estudiosos de los sistemas urbanos regionales.

Bilbao llegó al estatus urbano con su fundación en el año 1300 por el Señor de Vizcaya, don Diego López de Haro. Del contenido de la Carta Puebla otorgada por él se deduce que el motivo de esta fundación fue el carácter portuario que tenía este enclave, lugar o varadero hasta dónde alcanzan las mareas de la Ría, a unos catorce kilómetros de la barra en la desembocadura en el estuario o bahía del Abra. El “locus” originario o fundacional está representado en el escudo de la villa: un puente sobre el río que marca la encrucijada del camino de Castilla con la vía fluvial que se abre al mar.

En el año 1511 se crea el Consulado, institución que defenderá los intereses de los mercaderes y marinos, y que actuaba como tribunal de comercio.

Así, Bilbao fue, al menos desde el siglo XVI, una “ciudad europea” por su comercio activo con Inglaterra y el mar del Norte, puerto de salida de las lanas y el grano de Castilla, exportadora de productos elaborados con el hierro vizcaíno. Más adelante, con la industrialización de finales del siglo XIX y comienzos del XX, el área de la Ría de Bilbao recibió una abundante inmigración proveniente del norte de Castilla, de Galicia y de otras regiones, y los recursos del capital vizcaíno se invirtieron en infraestructuras ferroviarias para traer carbón desde la cuenca minera leonesa, y más adelante, en hidroelectricidad en la cuenca del Duero. La industrialización fue también el motor de la formación de empresas financieras de alcance nacional durante aquella época, y que tras distintos procesos de fusiones han dado lugar a un grupo financiero de alcance internacional, aunque en el mismo la participación del capital de origen local ha disminuido en los años recientes.

Las relaciones que configuran el espacio metropolitano en la Ría de Bilbao se establecen en esta etapa industrial: el Bilbao mercantil, que tiene sus escritorios y oficinas en las proximidades del Casco Viejo de la villa, va a ir viendo incrementar los espacios portuarios a lo largo del eje fluvial, hasta la desembocadura en la bahía del Abra en la que se creará en la primera década del siglo XX, un puerto exterior. A lo largo de ese espacio se establecerán las plantas siderúrgicas y los astilleros, y también diversos cargaderos de mineral de hierro que es llevado desde la zona de Somorrostro a través de ferrocarriles y tranvías aéreos. Pero también las nuevas clases burguesas localizan su residencias dentro del amplio espacio metropolitano: así, en Getxo se creará, desde la segunda mitad del siglo XIX el barrio de Las Arenas, sobre extensos arenales próximos a la desembocadura de la Ría, en la Margen Derecha, y más adelante, a comienzos del siglo XX, el barrio de Neguri, en el mismo municipio. En la Margen Derecha, la villa de Portugalete mantendrá ese mismo carácter residencial burgués. Las Arenas, Neguri y Portugalete unen su carácter residencial al de enclaves balnearios, durante la época de la moda de los baños de mar.

La Ría es el eje de la metrópoli y la razón de ser de la configuración de este espacio como una urbanización continuada, si bien con contrastes fuertes entre espacios industriales, residenciales y de transporte. También la Ría fue una barrera para la segregación residencial y funcional durante la etapa industrial que llega prácticamente hasta comienzos de los años 1990, si bien las diferencias entre las dos riberas se van

atenuando en nuestros días. Este estereotipo dual de una Margen Izquierda industrial y proletaria y una Margen Derecha residencial y burguesa se va difuminando, aunque quedan abundantes huellas de esa división del pasado reflejadas en la variada morfología urbana.

1. El Área Metropolitana

A pesar de la disposición longitudinal del tejido urbano, condicionado por el eje fluvial, el área metropolitana de Bilbao tiene un carácter compacto, formada por más de una treintena de municipios. Un factor aglutinador de este tejido urbano es la red de transporte público que se basa fundamentalmente en infraestructuras ferroviarias: la red del Metro, la red de RENFE-Cercanías, Eusko-Trenbideak, y FEVE. El transporte por autobús, con la red provincial, Bizkaibus, o el local, Bilbobus completan la oferta. La compacidad funcional del área se muestra a través del uso del transporte público. En el reparto modal transporte público/transporte privado, Bilbao alcanza una cifra del 44,2% de uso del transporte público en los movimientos diarios, cifra que, si bien no es comparable a la del AM de Madrid (54%), se encuentra ligeramente por encima de la de Barcelona (43,1%), y muy por encima de las de Sevilla (26%), o Valencia (24,4%) (García Palomares y Gutiérrez Puebla, 2007).

La delimitación espacial o territorial del área metropolitana es diferente si atendemos a distintos criterios. Ya que no existe ningún organismo administrativo específico para la gestión de esta área, podemos describir las dos delimitaciones más usuales: la estadística y la de planificación.

La delimitación estadística corresponde al territorio de la comarca del Gran Bilbao, utilizada en las agregaciones de datos por la estadística oficial de la Comunidad Autónoma (Eustat). La denominación “Gran Bilbao” deriva de la Corporación Administrativa del Gran Bilbao, ente creado el año 1945 para la gestión del Plan General de Ordenación Comarcal del año 1943, en el contexto de los planes urbanísticos de posguerra creados para las mayores áreas metropolitanas, en las que la novedad de la planificación a esta escala estaba inspirada en los modelos británicos: Gran Londres, Gran Manchester, etc. Aunque hoy en día esta denominación está algo en desuso (por redundante para la mayoría de los bilbaínos), la estadística oficial ha fosilizado este nombre (no sabemos hasta cuando), nombre que llega a tener cierto aire nostálgico: uno de los nuevos hoteles de la villa lo ha adoptado.

La comarca del Gran Bilbao está formada por 26 municipios sobre una superficie de 355 kms², que en el año 2009 contaba con una población de 869.842 habitantes. El municipio de Bilbao tenía ese año una población de 354.860 habitantes. La figura nº 1 recoge la extensión de este ámbito territorial.

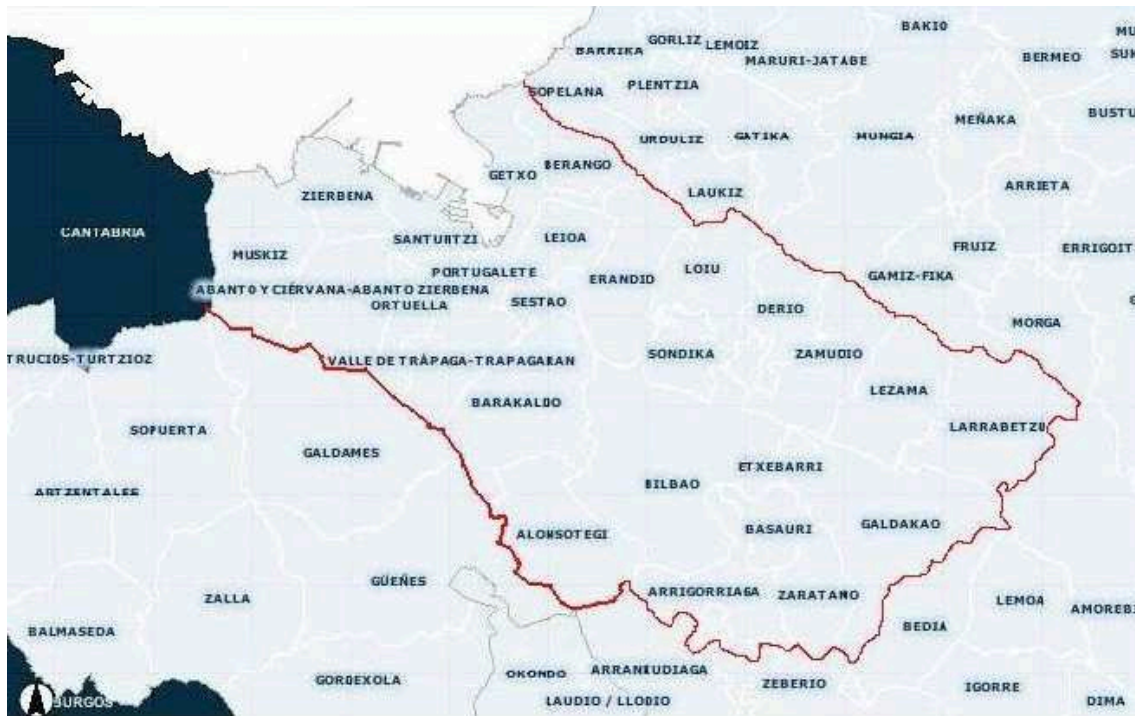


Figura nº 1: La Comarca del Gran Bilbao formada por 26 municipios. Fuente: Eustat.

La delimitación de la planificación urbanística actual la constituye la llamada “Área funcional del Bilbao Metropolitano”, que incluye, además de la comarca del Gran Bilbao, seis municipios más a lo largo de la costa, prolongando la Margen Derecha de la Ría, y tres municipios más vinculados al valle del Nervión aguas arriba de Bilbao, sumando así un total de 35 municipios, y 910.298 habitantes sobre una superficie de 499 kms² (figura nº 2).

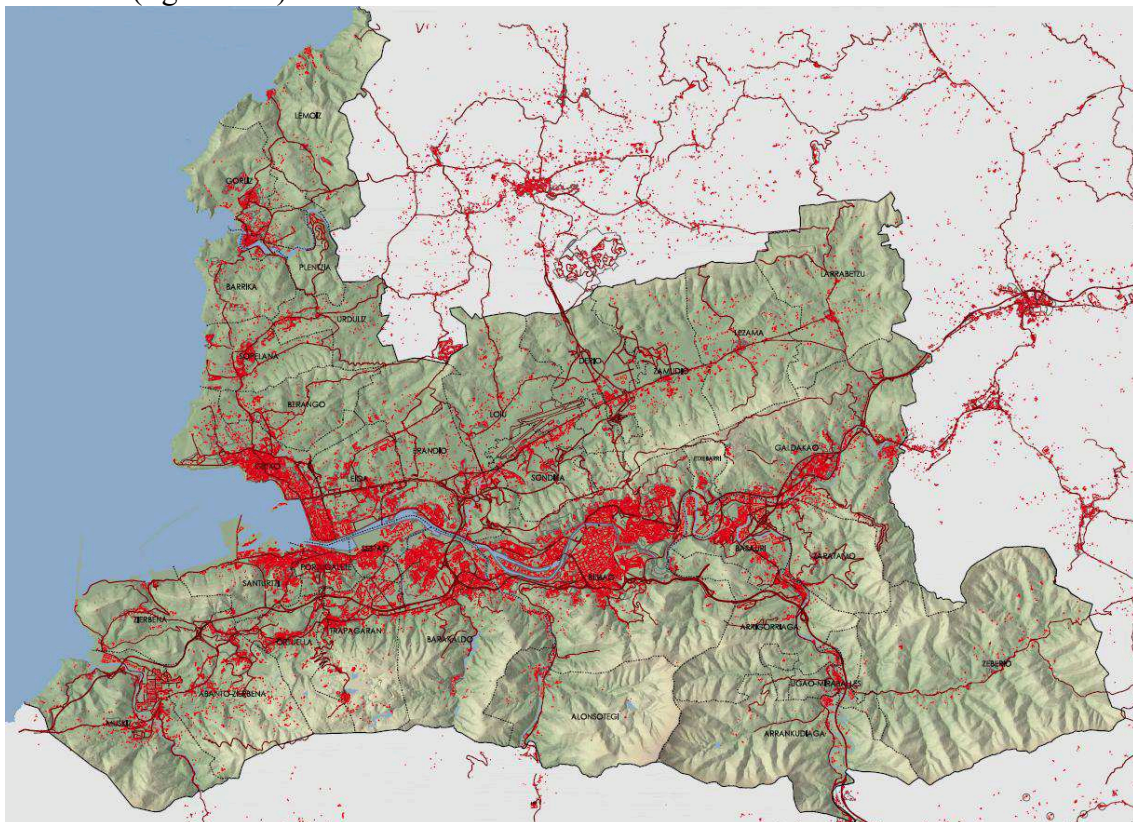


Figura nº 2. Área Funcional del Bilbao Metropolitano. Fuente: Diputación Foral de Bizkaia

El Bilbao Metropolitano como área funcional deriva de la subdivisión del territorio de la Comunidad Autónoma establecido en las Directrices de Ordenación Territorial del País Vasco, aprobadas definitivamente el año 1997. Dichas Directrices se desarrollan en Planes Territoriales Parciales para cada una de las áreas funcionales. Una de las pegas de esta delimitación, que fue realizada en los años 1980, es que la funcionalidad de estas áreas ha cambiado considerablemente desde entonces, en especial por el aumento de la movilidad y los cambios en los esquemas residenciales, produciéndose un contraste entre el aumento de la “mancha urbana” y una movilidad de carácter más “satelital”, ya que han surgido vínculos con enclaves urbanos separados del área metropolitana, tal como vemos en el ejemplo de Castro Urdiales, vínculos que comprenden también los movimientos entre capitales de provincia, y movimientos a núcleos próximos como Mungia, contiguo, aunque no incluido en el área funcional.

La dinámica demográfica del área metropolitana puede resumirse de la siguiente manera. A comienzos del siglo XX cuando en el valle de la Ría de Bilbao ya se han iniciado los procesos de creación de grandes empresas siderúrgicas y de construcción naval, y está en un momento de auge la minería del hierro, la ciudad de Bilbao contaba con 83.306 habitantes y el territorio del área metropolitana con 178.630. Esas cifras sobrepasan la duplicación hacia 1950 cuando Bilbao alcanza los 236.565 y el área los 405.248. En los siguiente veinte años, entre 1950 y 1970 la población se vuelve a duplicar, alcanzándose las cifras máximas el año 1981: Bilbao llegó a tener 433.030 habitantes (incluyendo los municipios del valle de Asua o Txorierri, además de Erandio, entonces anexionados a Bilbao), y el conjunto del área 936.608 habitantes. Hay, así, a lo largo del siglo XX dos momentos de auge industrial, con llegada masiva de inmigrantes: los años 1920, y las décadas de los años 1960 y 1970. Con posterioridad, y debido a la crisis de la industria y las reconversiones de empresas se producirá un descenso de la población de unos 60.000 habitantes en el conjunto metropolitano, hasta llegar a las cifras actuales citadas arriba. Este decrecimiento ha sido desigual, afectando especialmente a la capital y a los municipios industriales, y produciéndose ganancias de población en los municipios que tenían anteriormente un carácter residencial.

2. La subdivisión del área metropolitana

La diferente especialización funcional del área ha dado lugar a una subdivisión del espacio metropolitano que no tiene que ver con modelos como los de la Escuela de Chicago u otros esquemas funcionales basados en aureolas o coronas, de acuerdo con la accesibilidad al centro. Esta subdivisión ha llegado a ser popular, y suele estar recogida en los documentos de planificación.

Hay que subrayar aquí el carácter de especialización funcional que imprime la industria en el espacio metropolitano. Las superficies planas formadas por sedimentos fluviomarinos de la colmatación flandriense a lo largo de la Ría fueron el asentamiento de la industria, que ya se localizaba con anterioridad aguas arriba de los ríos en la época de la siderurgia de pequeña escala, las ferrerías, que dependían de la energía hidráulica. Este tipo de instalaciones se extendía por los ríos Cadagua, y Galindo en la Margen Izquierda. Aguas arriba de Bilbao, en Bolueta tuvo su asentamiento la primera siderurgia de carácter “moderno” la factoría Santa Ana, en la primera mitad del siglo XIX.

La superficie próxima a la Ría facilita el transporte fluvial de materias primas pesadas, como el mineral de hierro y el carbón, y la instalación de fábricas de gran escala. Junto

a estas vegas y arenas crecen las poblaciones obreras alrededor de núcleos rurales, como en los casos de las anteiglesias¹ de Barakaldo, o Erandio. Desde el eje fluvial de la Ría la industria penetrará por valles más pequeños, como el de Asúa, o seguirá las superficies planas de colmatación, como la vega del río Galindo, que instala su curso bajo en un antiguo meandro abandonado que circunda el núcleo urbano de Barakaldo.

La Ría divide, aguas abajo de Bilbao, dos de las áreas que adquieren diferente personalidad en la etapa industrial, la Margen Izquierda y la Margen Derecha.

En tercer lugar tenemos que considerar el Txorierri, o valle de Asúa, contiguo a Bilbao, y separado del mismo por las alineaciones de Artxanda y Santo Domingo. Está formado por municipios que conservaban un carácter marcadamente rural en las primeras etapas de crecimiento metropolitano, pero que fueron cobrando un carácter más dependiente de Bilbao a partir de los años 1940, con la localización del cementerio de Bilbao, en Derio, y el aeródromo (más adelante aeropuerto) de Sondika, y hoy en día aeropuerto de Loiu. De hecho, como hemos señalado anteriormente, estos municipios estuvieron anexionados a Bilbao².

En cuarto lugar tenemos el área urbana aguas arriba de Bilbao, que durante algún tiempo se llamó “Nerviión-Ibaizabal”, por la confluencia aquí de estos dos ríos: el Nerviión, proveniente de Orduña, da nombre al valle que marca el camino de Castilla. El Ibaizabal, proveniente del Duranguesado marca el camino hacia Guipúzcoa y hacia Francia. Ambos ríos confluyen en el lugar de Ariz, en Basauri, principal municipio residencial e industrial de esta área. La documentación del PTP del Bilbao Metropolitano denomina a esta área “Bajo Nerviión”.

La figura nº 3 nos muestra estas subdivisiones del espacio metropolitano.



Figura nº 3. Subdivisión del Área Metropolitana de Bilbao. Fuente: PTP .Diputación Foral de Bizkaia

¹ Son dos, fundamentalmente, las categorías administrativas de los municipios de Vizcaya: por un lado las anteiglesias (municipios de carácter rural) y villas (de carácter urbano, fundadas en la Edad Media). En Vizcaya hay veinte municipios que ostentan el rango de villa, y uno el rango de ciudad (Orduña, enclave externo al territorio provincial en el límite entre Alava y Burgos, de carácter aduanero, por estar localizada en el camino de Castilla). Dentro del Área Metropolitana de Bilbao, tan solo Bilbao y Portugaleta son villas. Junto con la villas y anteiglesias hay que considerar la figura de los concejos, que se dan en el territorio de las Encartaciones, y que en esta área están representados por los concejos del Valle de Somorrostro, que forman parte de la Margen Izquierda.

²Los municipios de Derio, Loiu, Sondika y Zamudio, se anexionaron a Bilbao en la década de 1960. Erandio, aunque no pertenece a esta área estuvo anexionado desde la década de 1930. En los años 1980 todos ellos se desanexionaron.

3. Desindustrialización y renovación urbana

Los cambios estructurales en la economía del área metropolitana de Bilbao desde 1980 hasta la actualidad no han sido muy diferentes a los de otras áreas similares, industriales y portuarias. La transición, llamada por algunos “postfordista”, ha sido relativamente rápida, pero las consecuencias sobre el tejido urbano y la imagen de la ciudad están a la vista, en un proceso que se prolongará algunas décadas más.

Las características de la transformación económica son conocidas: reducción del empleo en las grandes empresas industriales, externalización de la mano de obra y subcontratación de funciones en el mercado de los servicios especializados, cierre de plantas y reestructuración de sectores industriales, etc. La internacionalización de la propiedad del capital industrial y financiero también se ha hecho notar en esta zona en la que algunas empresas de origen regional han pasado a grupos mundiales (en el caso del sector metalúrgico), o en el caso del sector financiero, la menor participación en el capital local en el grupo BBVA ha supuesto un menor control sobre la dirección, aunque se conserven los nombres de las empresas que recuerdan su origen, o las sedes simbólicas.

Los cambios en la población y el empleo en este período nos dan una muestra de esta transición. Así, la pérdida de algo más de 60.000 habitantes, debida a la desindustrialización, y también al descenso de la natalidad en este período, es compensada por una mayor “adultez” de la población, que incide en mayores tasas de actividad, y en un mayor empleo, incrementado, sobre todo con la incorporación de la mujer. En el Gran Bilbao, el empleo en el año 1981 era de 266.239 personas, de las cuales se dedicaban al sector manufacturero 113.669 (el 43% de la cifra anterior). En el año 2001 el empleo era de 355.214 personas, de las cuales 64.283 se dedicaban a la manufactura (un 19%). Estas cifras esconden, como sabemos, una diferente productividad entre esas dos fechas, debida a cambios tecnológicos, en especial en algunos sectores clave, como el siderúrgico, en el que la producción de acero por trabajador ha pasado de algo más de 100 TM en los años 1970 a más de 700 TM en el año 2000.

Pero la desindustrialización no ha supuesto un cambio sectorial relativo, ya que el Área Metropolitana de Bilbao o la economía del País Vasco en su conjunto persiste en las mismas especializaciones industriales que ya tenían hace más de veinte años. Pero, a pesar de que la economía de servicios se la hecho más visible – como ocurre en muchas partes – y a pesar del esfuerzo tecnológico hecho en algunos sectores industriales clave (aeronáutica, electrónica, etc.), los cocientes de localización señalan como la especialización propia de esta zona los sectores que se cultivaban a comienzos de los años 1980: metalurgia, química, construcción naval, energía eléctrica, etc.

La reducción de empleo en empresas industriales ha supuesto un descenso en las poblaciones de algunos municipios del Área Metropolitana. El siguiente cuadro muestra los cambios en las poblaciones de las subáreas del Gran Bilbao.

Población	Año 1981	Año 2006	Cambio Neto
Bilbao	405.545	354.145	-51.400
Margen Izquierda	301.300	263.755	-37.545
Margen Derecha	119.409	141.092	21.683
Txoriherri	12.639	17.240	4.601
Ibaizabal-Nervi3n	97.955	96.446	-1.509
Total 1rea Metropolitana (Gran Bilbao)	936.848	872.678	-64.170

Cuadro 1. Cambios en las poblaciones del Gran Bilbao 1981-2006

La d3cada de los a1os 1980 vio el cierre de empresas industriales emblem1ticas y los programas de reconversi3n de sectores establecidos por sucesivos decretos-ley desde comienzos de los a1os 1980. En esos momentos primaban las ideas de reindustrializaci3n. La reconversi3n se consideraba un reajuste a las circunstancias competitivas internacionales. En la dimensi3n territorial las medidas se concretaban en la excepcionalidad del 1rea de la R3a de Bilbao, al ser un lugar de localizaci3n de algunos de los sectores clave en crisis: siderurgia integral, aceros especiales, construcci3n naval, acero com3n, forja pesada, etc. (Torres Enjuto, 1995)

Desde las instancias estatales, las pol3ticas de reindustrializaci3n se centraron en las ayudas a la inversi3n, primero bajo la figura de ZUR (Zonas de Urgente Reindustrializaci3n), a partir de 1985, afectando a 15 municipios de esta zona, y m1s adelante, en 1988, con la figura de las ZID (Zonas Industriales en Declive), en la que se ampl3a el n3mero de municipios afectados.

Por otra parte, el Gobierno Vasco hab3a creado, el a1o 1981 la Sociedad de Promoci3n y Reconversi3n Industrial, que centraba su inter3s en la renovaci3n tecnol3gica, y en las nuevas localizaciones industriales basadas en peque1os pol3gonos (Industrialdeak).

Pero, una vez iniciados los primeros a1os de la d3cada de 1990, la idea de reindustrializaci3n se va relegando, en parte por el crecimiento econ3mico positivo, en especial en la segunda mitad de esos a1os, y en parte porque las oportunidades de uso de grandes superficies de suelo industrial vacante para nuevas actividades hace olvidar viejos compromisos. El concepto de "suelo industrial", presente en los documentos de planificaci3n, al menos desde el Plan Comarcal de 1943, e inherente a las caracter3sticas del espacio del Bajo Nervi3n, ha sido sustituido por el m1s comprensivo de "suelo para actividades econ3micas".

La redacci3n del PTP del Bilbao Metropolitano, cuya fase de avance se inicia en 1992, introduce el concepto de "1reas de Oportunidad", aplicado a grandes superficies dejadas vacantes por los usos industriales, en las cuales se pueden localizar nuevas infraestructuras de transporte, equipamientos metropolitanos, pero tambi3n abundante suelo residencial que entra en el mercado bajo las figuras de Viviendas de Protecci3n Oficial, y Viviendas Libres.

No es necesario insistir en que el mapa de las "1reas de oportunidad" coincide con el mapa de las superficies aluviales del Bajo Nervi3n, como podemos ver en el mapa siguiente (figura n3 5)

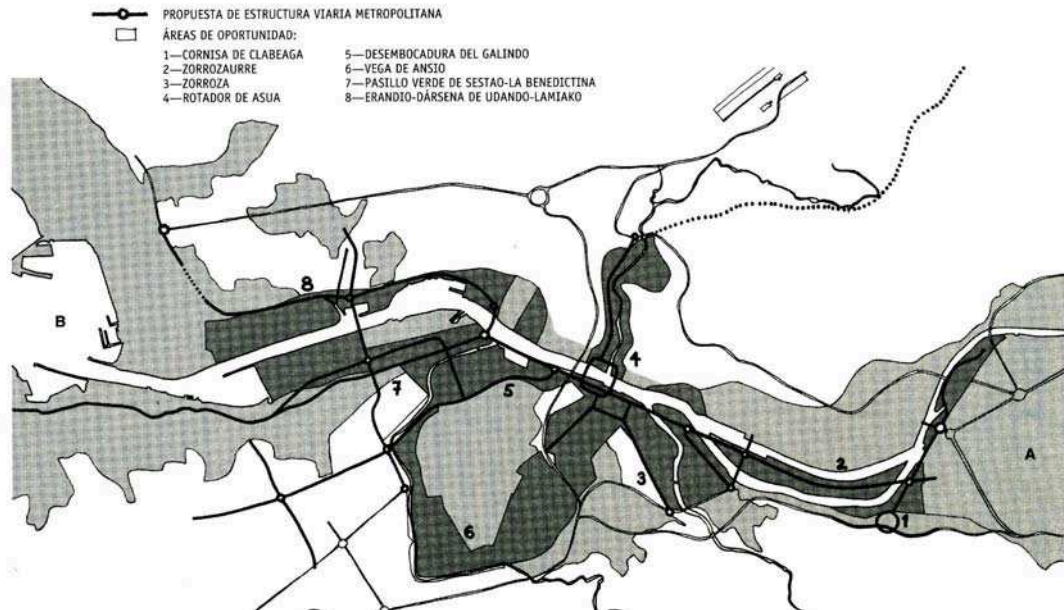


Figura 4. Avance el Plan Territorial, 1993-94. Estructura viaria y áreas de oportunidad. A. Ensanche. B. Puerto.

Fuente: Sánchez de Madariaga, 1999, 121

Básicamente, las áreas de oportunidad comprenden terrenos en las dos orillas del Bajo Valle del río Nervión, e incluyen el antiguo meandro del río que rodea el casco urbano de Barakaldo por donde desemboca el río Galindo en el Nervión, junto al casco urbano de Sestao, y la llamada Vega de Ansio. Aguas arriba la superficie comprende la punta de Zorroza (dibujada por la confluencia de los ríos Cadagua y Nervión), y la península de Zorrozaurre (creada artificialmente por la construcción del Canal de Deusto), y llegando a las vegas de Abando (Abandoibarra). Aguas abajo, en la Margen Derecha, comprenden el bajo valle del río Asua, los terrenos junto a las dársenas de Udondo y de Lamiako.

El escenario de la revitalización industrial, a escala metropolitana, se sitúa en estas áreas de oportunidad, y en ellas podremos ver algunos de los cambios a lo largo de esta excursión.

A escala del municipio de Bilbao, también veremos cómo las áreas industriales y de transporte rodeaban, hasta hace pocos años el Ensanche de la ciudad, y cómo se han transformado a nuevos usos del suelo. Pero también han tenido consecuencias sobre la ciudad central ciertos efectos en cadena provocados por las nuevas localizaciones a escala mayor, creando nuevas oportunidades.

Antes de entrar en los detalles de los recorridos, conviene señalar que las políticas de revitalización y regeneración urbana de la zona comienzan en los años 1990, y que son el resultado de diferentes circunstancias económicas, políticas e institucionales.

La revitalización del Bilbao Metropolitano ha estado liderada por instituciones locales: ayuntamientos, gobierno provincial, gobierno autonómico, y también por el gobierno estatal, a través de las inversiones en la zona, o la obtención de fondos europeos para infraestructuras concretas (Metro de Bilbao, inaugurado el año 1995). No obstante dentro de estos esfuerzos hay que destacar la creación, a comienzos de los años 1990, de dos asociaciones que han tratado de impulsar, desde perspectivas diferentes y complementarias esta revitalización.

Por un lado, la asociación “Bilbao Metròpoli 30”, fundada el año 1991 ha tratado de implicar a las empresas y a los agentes locales en el relanzamiento de Bilbao. Es la responsable de la definición y redacción de un Plan Estratégico para el Bilbao

Metropolitano, aunque como asociación no tiene capacidad ejecutiva. Sus funciones consisten en analizar el estado del progreso de esta área urbana a través de indicadores, y de dar cuenta de ello con un informe anual de progreso. Asimismo, sus ideas impulsan el marketing urbano, funcionando como *think tank*, mediante la circulación de expertos de ciudades y metrópolis de todo el mundo.

Por otro lado, la sociedad “Bilbao Ría 2000”, creada en 1992 como sociedad anónima de capital público, en la que intervienen a partes iguales la administración pública del estado, y las administraciones por debajo del nivel autonómico (Gobierno Vasco, Diputación Foral de Bizkaia, y los ayuntamientos de los municipios mayores del área metropolitana: Bilbao y Barakaldo). Su misión inicial, como se afirma en su página web, fue recuperar zonas degradadas o áreas en declive, para crear suelo urbanizable. Es importante la participación de entidades estatales: SEPES, Autoridad Portuaria de Bilbao, Adif y Feve, propietarios de muchos terrenos en reconversión, pues se han facilitado mucho las primeras actuaciones, especialmente la de Abandoibarra.

La sociedad Bilbao Ría 2000 obtiene terrenos y propone acciones concretas a los ayuntamientos, quienes recalifican el suelo, de tal forma que se agilizan las reformas urbanísticas, intersecando las normas urbanísticas locales o metropolitanas. La misma sociedad se propone como un organismo coordinador de urbanismo, transporte y medio ambiente. Esta forma de proceder ha sido elogiada por sus primeros logros: flexibilidad y rapidez de decisión, aprovechamiento de oportunidades estratégicas, obtención de fondos europeos, etc. si bien a largo plazo la creciente escasez de suelo, o las disensiones en las decisiones estratégicas pueden limitar su efectividad.

4. El recorrido por el área metropolitana

Desde el punto de vista de la lógica del viaje nos vemos obligados a dividir la excursión de Bilbao en tres fases. Recorreremos la mayor parte del área metropolitana tras la visita a Castro Urdiales (Margen Izquierda, Margen Derecha y Txoriherri), dejando la zona restante (Bajo Nervión o Ibaizabal-Nervión) para el día de la salida desde Bilbao a San Sebastián. El día intermedio visitaremos Bilbao (Casco Viejo y Ensanche). Aunque conviene ser flexible en este tipo de trabajos de campo, debido a los imprevistos y a los horarios, nuestro propósito es el siguiente:

- 1 de Julio: Visita a Castro Urdiales y recorrido por el área metropolitana de Bilbao (Margen Izquierda, Margen Derecha y Txoriherri)
- 2 de Julio: Mañana: sesiones científicas en Bilbao y visita al Casco Viejo y Ensanche (tarde)
- 3 de Julio: salida hacia San Sebastián (Ibaizabal-Nervión).

4.1. La Margen Izquierda

Pocos segundos después de que el cartel de la Comunidad de Cantabria nos desee buen viaje, ya habremos entrado en la Margen Izquierda, y también en Bizkaia, territorio foral. Este detalle es débilmente perceptible, a no ser que nos fijemos que, junto a la gasolinera del Haya existe un edificio con un simulacro de almenas que corresponde a un edificio de control de arbitrios (construido en 1928) y hoy en día convertido en hotel.

Pronto aparecerá, a mano derecha la refinería de Petronor, construida a comienzos de los años 1970, con la participación de capital local (bancos y cajas de ahorro) y otras empresas petroquímicas. El impulso a este sector fue promovido para tratar de diversificar la economía vizcaína, muy dependiente del sector siderometalúrgico. Hoy en día la refinería está controlada por el grupo Repsol, que participa con cerca del 86 % del capital, y la BBK (14%). La planta procesa aproximadamente 11 millones de TM de crudo (producción más alta de España). La empresa quiere ampliar sus instalaciones para construir una planta de coque de petróleo, que completaría su línea de productos, aunque esta ampliación está dando lugar a debates ambientales.

A mano derecha se encuentra, al otro lado del puente, las marismas y la playa de La Arena, de Muskiz. Podremos observar que se están desmontando tanques e instalaciones de la refinería en este sector, así como algunos edificios de servicio de la playa con el fin de mejorar la calidad ambiental de la zona. Hay que señalar que esta playa es la única con la que cuenta la Margen Izquierda, si exceptuamos un pequeño arenal artificial en Zierbena, dentro del puerto, y una de las más concurridas de Bizkaia.

Hay aquí habitualmente, fuera del puerto exterior, algunos buques-tanque, esperando para cargar o descargar en el oleoducto de Punta-Lucero. Debemos recordar que una buena parte del volumen de mercancías del Puerto de Bilbao son productos petrolíferos.

Siguiendo la Autovía del Cantábrico en dirección a Bilbao dejamos, a mano izquierda, el monte Serantes, uno de los hitos del área metropolitana, ya que es inconfundible su perfil piramidal visto desde Bilbao. No obstante, desde este tramo el monte tiene un perfil alargado, ocultando la vista del Puerto. A mano derecha quedan los Montes de Triano, que fueron el corazón de la zona minera de Somorrostro, dónde se explotaba el hierro desde la antigüedad (Plinio el Viejo, *Naturalis Historia* XXXIV, XVII), aunque el periodo de auge de la minería en esta zona está marcado por las fechas 1876 y 1936, entre la Abolición Foral y la Guerra Civil

Toda esta zona es algo así como la trastienda de los municipios de la Margen Izquierda que miran a la Ría: Santurtzi, Portugalete, Sestao y Barakaldo, que forman un perfil urbano continuado, mejor apreciado desde la carretera de la Margen Derecha de la Ría. Para aquellos que deseen conocer mejor el corazón de la vieja zona industrial de la Margen Izquierda sería recomendable un viaje en el tren de la línea de cercanías de RENFE, entre Bilbao y Santurtzi.

La misma Autovía del Cantábrico, muy congestionada en las horas punta, cruza a la altura de Ortuella con una obra pública en marcha, la llamada Supersur o variante Sur metropolitana, vía de peaje que se espera abrir en el año 2015, como vía de descongestión, desviando el tráfico de y hacia Cantabria fuera del Área Metropolitana. Hasta llegar a Barakaldo quizá la única factoría de “viejo estilo”, es decir humeante, grande, sucia y no camuflada dentro de pulcros hangares gigantescos, sea la planta de Nervacero, en el límite entre Trapaga y Portugalete, marcado por el curso del arroyo Vallonti.

Enfrente de Barakaldo aparecen ante nosotros las superficies fabriles convertidas a usos terciarios. En la Vega de Galindo, antes ocupada por la factoría Babcock Wilcox encontramos nuevas ordenaciones de actividades económicas en forma de polígonos, y también superficies de transporte (Aparcavisa), así como centros comerciales, destacando Carrefour Sestao, y toda la nueva ordenación del sur de Barakaldo, con torres residenciales que parecen emerger de un parque comercial (Megapark, del grupo Arcona), a mano derecha queda otro centro comercial estilo Mall, algo más antiguo: Max Center.

En la Vega de Ansio, continuación del viejo meandro del bajo Nervión, y en el lugar que ocupaban las factorías de laminación de la empresa Altos Hornos de Vizcaya se ha instalado la nueva feria de muestras, bajo la marca BEC! (Bilbao Exhibition Center). La liquidación de la anterior Feria de Muestras de Bilbao, junto al estadio de San Mamés ha dado lugar a suelo vacante destinado a nuevos proyectos en el Ensanche de Bilbao. Barakaldo es el principal municipio de la Margen Izquierda en cuanto a población, y es también un centro de servicios metropolitano (Hospital de Cruces), BEC!, y es el segundo centro del Área Metropolitana después de Bilbao.

4.2. La Margen Derecha

Nuestro recorrido por la Margen Derecha comenzará allí donde nos permita el tráfico acceder a la misma. Nuestra intención es seguir el recorrido de la Ría aguas debajo de Bilbao a partir de Lutzana (Erandio). Después de haber entrado en Bilbao por la calle Sabino Arana y de cruzar la Ría por el Puente de Euskalduna, accederemos a este punto tras cruzar los barrios de Deusto y San Ignacio.

Desde Lutzana la carretera corre paralela a la Ría hasta la desembocadura en el Abra, y como hemos señalado, es uno de los mejores lugares para entender qué son las “áreas de oportunidad” en el contexto de la renovación urbana. Desde la carretera, a mano izquierda podemos ver una discontinuidad de factorías abandonadas, otras en funcionamiento, y también numerosos terrenos baldíos. Hay actividad portuaria en los muelles de Zorroza, para empresas que procesan chatarra, y también quedan aun zonas de almacenaje. La Margen Derecha es también industrial en los municipios de Erandio y Leioa, si bien se trata de pequeños astilleros, fábricas de material eléctrico reconvertidas e instalaciones que han adoptado las nuevas formas de “Industrialdeak”.

Antes de pasar bajo el Puente de Rontegi, en la orilla izquierda, y a resguardo del montículo que le da este nombre, se encuentra la factoría de la empresa Fertiberia (anteriormente Sefanitro), en la actualidad en proceso de desmantelamiento y que se convertirá en breve en suelo residencial.

Desde debajo del puente de Rontegi se puede seguir con la vista la superficie plana de la antigua empresa Altos Hornos de Vizcaya (los *planning makers* llaman a estas superficies “pastillas”). El desmantelamiento de la factoría de Barakaldo ha dejado espacio para usos residenciales, de ocio y empresariales. La desembocadura del río Galindo, hoy en día marcada por un puente diseñado por Javier Manterola, separa Barakaldo y Sestao. La pastilla de Sestao conserva dos de las especialidades industriales que han dado fama a la industria vizcaína: la construcción naval, con la sede de la factoría de Astilleros Españoles, del Grupo Izar, que en los últimos años ha construido grandes barcos para el transporte de gas. La segunda especialidad es la siderurgia, con la mini-acería de la empresa ACB (Acería Compacta de Bizkaia), hoy en día en manos del grupo Arcelor-Mittal. Esta planta puede considerarse heredera de la actividad siderúrgica de los altos hornos, aunque los procesos y los productos siderúrgicos son distintos.

En la misma pastilla de Sestao han quedado también superficies vacantes que se destinarán a usos residenciales. También se conservará, como infraestructura cultural, un alto horno que estuvo en funcionamiento hasta 1995.

Antes de llegar a Getxo habremos dejado, a mano derecha, la zona de la dársena de Lamiako, gran terreno baldío que se conservó en ese estado ante la previsión de su conversión a superficie portuaria: rodeado por las industrias químicas del río Udondo, por el río Gobelas y por las fábricas de Lamiako, este terreno se utilizó en el pasado como aeródromo, y fue escenario de la importación del *sport* británico a España, en

particular la especialidad llamada *foot-ball*. Hoy en día hay aquí un campo de fútbol, utilizado por grupos de inmigrantes latinoamericanos y africanos. Como podemos ver en los mapas anteriores el terreno está incluido en las “Áreas de Oportunidad”. Entre los usos futuros está previsto instalar aquí una depuradora de aguas.

La entrada en el municipio de Getxo está marcada por el cambio abrupto de las fábricas, aún en territorio de Leioa, a los bloques residenciales al borde de la Ría. La figura del Puente Colgante, estructura de hierro centenaria, e incluida en la lista patrimonial de la UNESCO, une con el traspasador para peatones y automóviles a Portugalete con el barrio de Las Arenas, en Getxo.

Las Arenas fue un barrio planificado en la segunda mitad del siglo XIX, ocupando playas extensas, anteriormente propiedades comunales, y urbanizado por capitalistas bilbaínos. El plano muestra una trama ortogonal, centrada en la ermita de Santa Ana, si bien el eje de la actividad es la calle Mayor, que se dirige desde el Puente Colgante hasta la estación del ferrocarril Bilbao-Las Arenas, hoy en día incorporada a la línea del Metro.

Desde Las Arenas avanzamos hacia Neguri siguiendo la Avenida Zugazarte. Neguri es el barrio emblemático de la burguesía bilbaína, si bien la trama urbana de grandes chalets con jardines privados se ha transformado considerablemente desde los años 1970, sustituyéndose por construcciones residenciales de pequeños bloques de tres o cuatro alturas. Algunos chalets se han transformado a usos hosteleros o como oficinas y sedes de empresas. El tramo entre la Avenida Zugazarte y la paralela de Negubide, fue planificada a comienzos del siglo XX, también sobre arenales, creándose el topónimo Neguri (poblado de invierno), en relación con los baños de mar, las fiestas náuticas, etc. El barrio de Neguri comprende también todo el caserío entre la avenida de los Chopos y la Playa de Ereaga, siendo especialmente significativo el conjunto de palacetes que se asoma al puerto a lo largo del paseo del Marqués de Arriluze hasta Punta Begoña. Aquí, junto al Puerto Deportivo haremos una pequeña parada para ver el puerto exterior, y el frente de Neguri, la Playa de Ereaga y el barrio del Puerto Viejo de Algorta.

4.3. El Txoriherri

La vuelta hacia Bilbao la haremos siguiendo la carretera de la Avanzada, principal eje de tráfico, que conecta hoy en día la Margen Derecha con Bilbao, para asomarnos al Txoriherri. Tras pasar bajo las vías del Metro (Puente llamado del Peligro), llegamos a la rotonda de Artaza, en el límite entre los municipios de Getxo y Leioa. Junto a esta rotonda vemos el Palacio Artaza, antigua propiedad del Marqués de Chavarri, y hoy en día de propiedad pública (Gobierno Vasco), y sus jardines se han convertido en parque.

La carretera atraviesa el principal núcleo urbano del municipio de Leioa, y lo divide en dos partes. Por ello esta vía rápida se ha soterrado y se ha cubierto en algunos tramos. Leioa es un municipio residencial, que tuvo industrias importantes en la vega de Udondo. Hoy en día es la sede del campus de la Universidad del País Vasco, campus que nació como Universidad Autónoma de Bilbao en el año 1972, con las características urbanísticas ya conocidas y que serán familiares a quienes conozcan también la UAM y la UAB. El campus de la UPV de Leioa es hoy en día tan solo una parte de las instalaciones de la UPV/EHU, y se encuentra en remodelación. Actualmente muy mal comunicado por medio del transporte público con el resto del área metropolitana como con otros lugares de procedencia diaria de alumnado y trabajadores. La UPV cuenta con tres campus, que se denominan como las provincias: Alava, Gipuzkoa y Bizkaia, pero aquí “campus” tiene un sentido administrativo, y no necesariamente espacial, ya que hay tres vicerrectorados provinciales, pero la ubicación de los centros no obedece en

todos los casos a localizaciones. Así, puede hablarse de un campus de Alava porque en Vitoria casi todos los centros están relativamente próximos, en un área de la ciudad, pero no en el caso de Bilbao, donde hay Facultades y Escuelas repartidas en diferentes localizaciones, así como en San Sebastián.

En Asua (municipio de Erandio) enlazamos con la N-637 (Corredor del Txoriherri). Asua es un pequeño valle donde se instalaron industrias químicas, especialmente contaminantes, muchas de cuyas plantas se encuentran ahora en demolición. Propiamente, aquí comienza el Txoriherri, el valle de los pájaros, que fue hasta hace poco tiempo un espacio de carácter rural.

El Aeropuerto de Bilbao está instalado en terrenos de varios de estos municipios: Sondika, Loiu, Derio y Zamudio. El cambio de denominación de “Aeropuerto de Sondika” a “Aeropuerto de Loiu” se debe al cambio de emplazamiento de la terminal.

Desde el corredor del Txoriherri seguimos viendo una continua instalación de polígonos industriales, pabellones de almacenaje, salpicados por zonas residenciales de baja densidad. Derio es, por otra parte, la sede del cementerio metropolitano, establecido en los años 1930.

Nuestro recorrido en autobús llega hasta la rotonda de Zamudio, frente al Parque Tecnológico. El Txoriherri se ha convertido hoy en día en uno de los principales destinos de los movimientos domicilio-trabajo que parten desde Bilbao. Todavía en los años 1960 se pensaba que esta zona era el área natural de expansión residencial de Bilbao, que ya contaba con zonas industriales consolidadas, e incluso se convocó un concurso internacional de urbanización del Valle de Asua, concurso que se premió aunque no se llegó a ejecutar.

El Parque Tecnológico de Bizkaia, ubicado en Zamudio – y expandido a municipios próximos – se constituyó el año 1985, siguiendo las políticas existentes de esos momentos, con la intención de diversificar la estructura industrial y atraer sectores innovadores. Los factores de localización de los tecnopolos son bien conocidos: entorno ambiental agradable, proximidad a la universidad y al aeropuerto, entre otros. Algunas de las empresas implantadas entonces, en especial del sector electrónico, fracasaron, si bien ha habido una cierta continuidad de otras: aeronáutica, turbopropulsores. Pero, junto a los sectores industriales, se está dando más cabida a actividades de ingeniería y consultoría en general, o incluso secciones de trabajo rutinario de entidades financieras o empresariales.

Desde Zamudio volvemos hacia Bilbao por el corredor del Txoriherri, entrando en la ciudad por los túneles de Artxanda. Esta vía de peaje es una obra reciente (abierto al tráfico) el año 2002, aunque el proyecto data de la II República. Este acceso permite acceder desde el valle de Asua al centro de Bilbao en un tiempo medio de unos quince minutos (desde el aeropuerto, Mungia, etc.).

4.4. La confluencia Ibaizabal-Nervión

El extremo SE del Área Metropolitana está constituido por la zona conocida como Ibaizabal-Nervión. No obstante, recientemente los documentos del PTP del Bilbao Metropolitano, la llaman “Bajo Nervión”, aunque esta denominación es confusa, ya que por “Bajo Nervión” podría entenderse el bajo valle de la Ría de Bilbao, es decir, aguas abajo de Bilbao.

Como sub-comarca metropolitana está formada por los municipios de Basauri, Etxebarri, Galdakao, Arrigorriaga y Zaratamo. El PTP incluye además de los municipios citados, los de Miravalles, Arrankudiaga y Zeberio.

El núcleo urbano principal es Basauri, que destaca tanto en el sector industrial como en los servicios, seguido por Galdakao, sede ahora de un Hospital Comarcal de la red pública de sanidad. En la llanura aluvial del Ibaizabal se localizan algunas empresas industriales del caucho (Bridgestone), mientras que en las del Nervión se asientan las de laminados del grupo Arcelor. Tanto si se llega a Bilbao desde Vitoria por la autopista Vasco-Aragonesa, como desde San Sebastián, se atraviesa esta zona, en la cual Basauri es la encrucijada.

Nuestra salida de Bilbao por la Autopista del Cantábrico apenas nos deja ver una pequeña parte de esta zona. Antes de entrar en los túneles de Malmasin encontramos a mano izquierda el parque de Montefuerte, antigua zona minera perteneciente al municipio de Arrigorriaga. Una vez atravesado el túnel nos encontramos con el centro de distribución de abastos Mercabilbao, polideportivos locales, la prisión provincial, y cruzando el río Ibaizabal, distintos polígonos o *industrialdeak*.

La autopista atraviesa el barrio de La Cruz, y deja a mano derecha a Galdakao, llegando hasta el polígono de Erletxe. Una vez allí ya habremos salido del Área Metropolitana en dirección a San Sebastián.

5. Bilbao

El plano de Bilbao muestra claramente las etapas de crecimiento urbano de la villa. Son fácilmente identificables las dos áreas con trama urbana formalizada correspondientes a la villa de origen medieval (el Casco Viejo), y a la ciudad de la época industrial (el Ensanche, cuyo proyecto fue aprobado en 1876). Rodeando al Casco Viejo están los barrios correspondientes a los arrabales extramuros, como Atxuri, Bilbao la Vieja y San Nicolás, junto con los barrios de Begoña (anteiglesia a partir de la cual se funda la villa), y Santutxu.

El Ensanche se encuentra rodeado de barrios que crecen a partir de la anexión de municipios contiguos como Deusto y Begoña, con una muy variada tipología de barrios, desde urbanizaciones en topografías difíciles (Ciudad Jardín, Uribarri, calzadas de Mallona, etc.) hasta barrios planificados de acuerdo con ideas racionalistas como San Ignacio, o incluso, prolongaciones del Ensanche extendidas por un crecimiento radial (barrio de Rekalde).

La figura nº 5 muestra el Plano del Ensanche extendido sobre fincas de la burguesía existentes con anterioridad al año 1876.

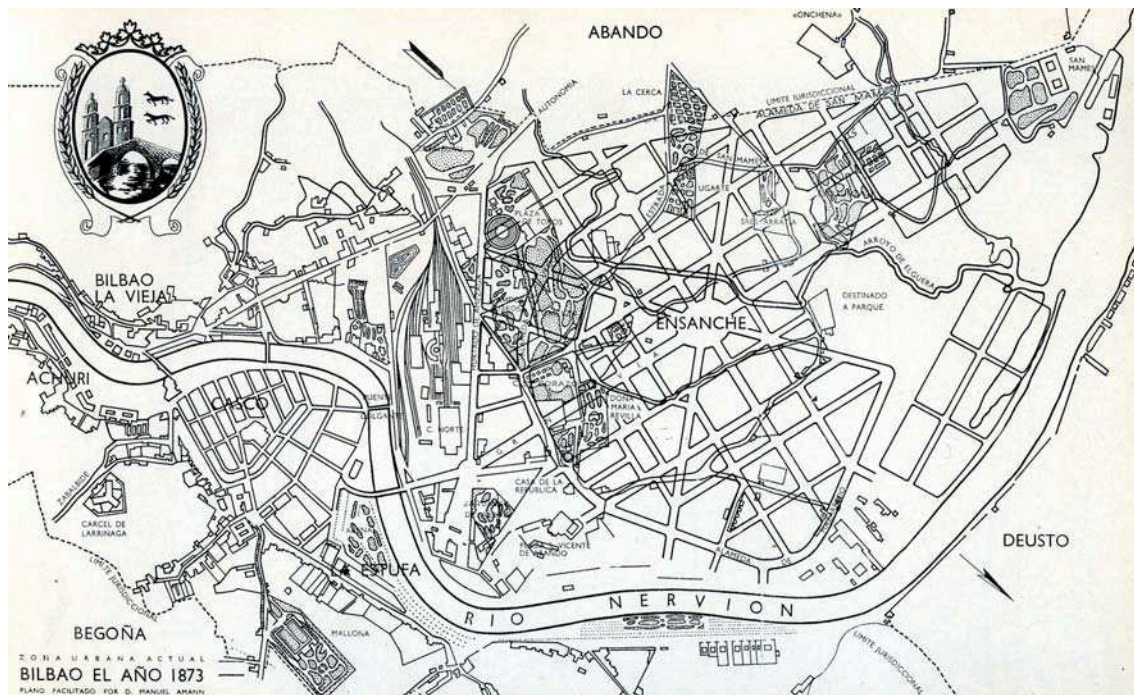


Figura nº 5. Plano del Ensanche conteniendo las tramas constructivas anteriores, original de Manuel Amann.

Debido a que el tema de la excursión es la renovación y la revitalización urbana conviene que veamos un plano de Bilbao en el que se localizan las zonas que han experimentado grandes cambios a partir de los años 1980. La Figura 6 representa estas zonas.

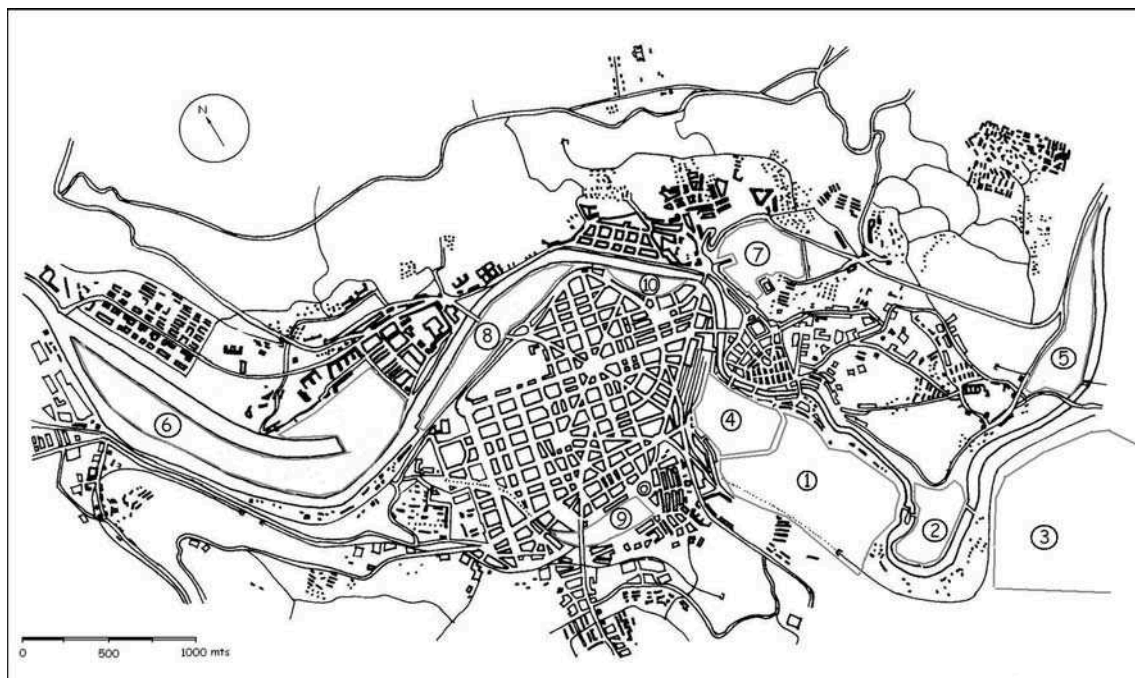


Figura nº 6: Áreas industriales, mineras, portuarias y ferroviarias en renovación. Fuente: Juaristi, J. (2006)

Los números del mapa identifican las siguientes zonas:

1. Mirivilla. Antigua zona minera y hoy en día barrio residencial en construcción, en la que se están instalando servicios y equipamientos metropolitanos: estadio de Baloncesto, Parque de Bomberos, Comisaría de la Policía Municipal.
2. Minas del Morro. Antigua zona minera en la que se espera construir un parque y equipamiento deportivo o lúdico (rockodromo).
3. Parque de Montefuerte. Zona minera convertida en el parque.
4. Barrio de Bilbao la Vieja: antiguo barrio obrero, marginado por las infraestructuras de transporte, y hoy en día en proceso de renovación social y funcional.
5. Bolueta. Una de las primeras zonas industriales de Bilbao, y quizá la última en perder esta función. El desmonte de una planta siderúrgica va a dejar espacio para la construcción de viviendas.
6. Zorrozaurre: península creada por la construcción del Canal de Deusto en los años 1960, conocida hasta entonces como la ribera de Deusto. Inicialmente fue un barrio de fincas burguesas, y posteriormente, obrero y portuario, pues ahí se localizan aun unas cuantas industrias. En la actualidad la función residencial es muy reducida (no llega a los 500 residentes). Sobre esta zona existen proyectos ambiciosos de urbanización, encargados a la arquitecta Zaha Hadid, y se espera presentar como ejemplo de revitalización, con la localización aquí de empresas punteras. De acuerdo con los anteproyectos, la Península se transformará en una isla unida con varios puentes a las riberas. Frente a esta Península, en la orilla izquierda está el barrio de Olabeaga, de características similares (barrio portuario), en una posición clave para el desarrollo de infraestructuras viarias, en conexión con la zona de la antigua Feria de Muestras.
7. Parque de Echevarría. Hasta comienzos de los años 1980 se localizó ahí la planta de aceros especiales que llevaba ese nombre. Su espacio se transformó directamente en parque. En la actualidad se está excavando en esta zona los túneles de la línea de metro con dirección a Uribarri y Matiko.
8. Abandoibarra. Es la zona emblemática de la transformación de Bilbao, donde se establecen los iconos arquitectónicos de la nueva ciudad. Hasta los años 1980 estuvo ocupada esta zona por los Astilleros Euskalduna (en el tramo entre la Plaza del Sagrado Corazón y el Puente de Deusto), por una terminal de contenedores de RENFE, por varios hangares portuarios, y por una fábrica de maderas (en el tramo entre el Puente de Deusto y el puente de Euskalduna).
9. Amézola. Antigua estación de mercancías convertida en parque y zona residencial, continuada por la Avenida del Ferrocarril.
10. Uribitarte. Antigua zona portuaria. Tras el fracaso de un proyecto inmobiliario que pretendía la rehabilitación del Depósito Franco del Puerto, el suelo fue recalificado para el proyecto Isozaki Atea (Puerta de Isozaki): dos torres residenciales rodeadas de pequeños bloques de viviendas y servicios.

Ya que la visita no nos permite recorrer todas esas zonas, nos centraremos en comentar los cambios principales en las dos zonas más características del urbanismo histórico de Bilbao: el Casco Viejo y el Ensanche, acercándonos desde ahí a las zonas más próximas en transformación.

5.1. El Casco Viejo

El Casco Viejo comprende el espacio urbano de Bilbao hasta mediados del siglo XIX, e incluye propiamente, la trama medieval: las Siete Calles que dan a la Ría, comprendidas entre la Calle Ronda y la Calle Barrencalle Barrena, limitadas por la calles transversales de Cinturería y Torre, e incluyendo la Catedral.

Las Siete Calles desembocaban en un amplio espacio portuario llamado la Plaza Vieja, dónde hasta finales del siglo XIX estuvo la casa consistorial, en el lugar que hoy ocupa el Mercado de la Ribera, obra de los años 1920.

Salvo el plano urbano o la toponimia es muy difícil encontrar algo medieval en las Siete Calles (arquitectura o arqueología) salvo quizá, con la imaginación, algunos sillares de las casas de la calle Ronda que pudieron pertenecer a la vieja muralla.

El edificio mismo de la catedral, de estilo gótico, fue muy reconstruido e intervenido en el siglo XIX. Sus rosetones góticos fueron diseñados por Severino de Achúcarro, uno de los técnicos que diseñó el plan del Ensanche. La advocación a Santiago indica que Bilbao fue una villa de etapa en el camino compostelano. El rango de Catedral lo alcanza esta iglesia el año 1949 cuando se erige la Diócesis de Bilbao. El edificio catedralicio, relativamente pequeño y modesto, comparte categoría con lo que para muchos bilbaínos es propiamente la “catedral”, el estadio de fútbol de San Mames.

La ampliación urbana del casco medieval de las Siete Calles comienza cerca de la sede bilbaína de este X Coloquio, la calle Banco de España. Allí, la confluencia de la calle de en medio o Artekale con la calle de la Cruz sigue denominándose “Portal de Zamudio”. Allí estaba la puerta de la muralla por la que salía el camino que se dirigía al Txoriherri.

Partiendo del plano medieval un conjunto de calles se dirigen de forma radial hacia la Ría y marcan esta ampliación posmedieval, sobre todo dieciochesca: las calles Santa María, Nueva, Bidebarrieta, Correo y Askao. Entre estas dos últimas calles nombradas se construyó, hacia 1830 la Plaza Nueva, obra cuya conclusión corrió a cargo del arquitecto Silvestre Pérez. Desde Askao el Casco Viejo se prolonga aguas abajo de la Ría en dos calles paralelas: la calle de la Esperanza, y la calle Viuda de Epalza (antes conocida como la Estufa), hacia los muelles de la Sendija.

El Paseo del Arenal es prácticamente el centro de la vida pública de Bilbao en los días de fiesta. Fue el espacio portuario por antonomasia, ya que antes de canalizarse la Ría se encontraba aquí el varadero donde quedaban los barcos en marea baja. Junto al Arenal creció el arrabal marinerio de San Nicolás, en torno a la ermita de esa advocación, que más adelante se convirtió en parroquia. En el siglo XVIII el Arenal era ya un paseo-salón barroco, como muestra alguna pintura de la época, aunque lindante con los muelles de carga y descarga que han llegado a estar activos hasta los años 1960. También fue un paseo-bulevar en el XIX, concentrando la actividad de los cambistas, corredores de comercio, prestamistas, negociantes y banqueros, aunque esta actividad no dio lugar aquí a edificios especiales, si exceptuamos el edificio-bombonera del BBVA, situado junto a San Nicolás, primera sede “suntuaria” del Banco de Bilbao, nacido el año 1857.

Si comparamos el Casco Viejo de Bilbao con los cascos históricos de otras ciudades españolas podemos afirmar que es un modelo de conservación de tramas urbanas bien definidas, como la trama medieval tan repetida en villas vascas, de calles paralelas y cantones transversales, de calles con palacetes burgueses y viviendas de vecinos de diversas procedencias sociales.

Otro aspecto de comparación es la monumentalidad, ya que el Casco Viejo bilbaíno no ha destacado nunca por inmuebles patrimoniales de valor, y por eso no ha sido hasta fecha muy reciente un espacio turístico, sino más bien comercial: pequeñas tiendas, especialmente negocios familiares con tradición, en ropa, calzado, textiles, etc. y sobre todo bares y tabernas, como espacio de esparcimiento de la ciudad. Hoy en día empiezan a aparecer grupos de turistas solitarios, desviados del museo Guggenheim por literatura de las “guías-gourmet” hacia descubrimientos

gastronómicos únicos, o los grupos de viajeros desembarcados de los cruceros que recorren apresuradamente la ciudad detrás de una guía, y que parecen competir en velocidad con otros grupos semejantes.

Las características socio-demográficas de los residentes del Casco Viejo han estado marcadas por los procesos comunes que ya son bien conocidos, en especial por el envejecimiento de la población, y por factores urbanísticos como la peatonalización, y las condiciones de un medio muy comercial y festivo. Las familias jóvenes raramente se establecen en el Casco Viejo, o si lo hacen es temporalmente. Cierta “gentry” artística o bohemia ha podido ser atraída en algún momento, aunque el Ayuntamiento de Bilbao ha utilizado y utiliza cierta “gentrificación inducida” dirigida a esos grupos profesionales de artistas de vanguardia para regenerar el barrio de Bilbao La Vieja, mucho más deteriorado socialmente, creando residencias de estudiantes, espacios de arte, o salas de conciertos de rock (Bilborock, en la iglesia de la Merced) para cambiar la imagen del barrio.

La renovación comercial del barrio también fue un fenómeno relativamente rápido, ya que las inundaciones del verano de 1983 aceleraron el proceso de cierre de comercios obsoletos. Estas inundaciones, cuya cota máxima de la lámina de agua está grabada en varias paredes del Casco Viejo, supusieron un punto y aparte para las actuaciones urbanísticas. Las inundaciones aceleraron la peatonalización de las calles, y se establecieron normas estéticas para las fachadas de los comercios. También se intentó, a partir de entonces crear un mayor atractivo del comercio al por menor para la zona. Esta renovación comercial ha llevado, como en otros muchos lugares, a una mayor presencia de cadenas de franquicia en ropa y calzado, aunque todavía subsisten empresas locales de prestigio, en especial en las calles Correo y Bidebarrieta.

No obstante el comercio tradicional se va deteriorando en algunas calles por la presencia de establecimientos de carácter más marginal, como tiendas de piercing y tatuajes, baratijas exóticas, locutorios, comida rápida, etc.

Desde el Casco Viejo nos asomaremos hasta el Puente de San Antón para ver la abertura de la trama urbana del barrio de Bilbao la Vieja hacia el nuevo barrio de Mirivilla, a través de la nueva calle de Claudio Gallastegui, tratando de romper el aislamiento físico de este barrio.

5.2. El Ensanche

El Plan del Ensanche de Bilbao fue aprobado el año 1876, y fue llevado a cabo gracias a las circunstancias políticas – abolición de los Fueros en esa misma fecha – lo cual permitió la anexión de los municipios vecinos, en especial, la anteiglesia de Abando. Hubo anexiones posteriores como la de las anteiglesias de Deusto y Begoña, hacia el año 1925.

Desde el punto de vista urbanístico el plan del Ensanche preveía el crecimiento urbano de la villa sobre una amplia terraza fluvial en la Margen Izquierda de la Ría sobre la que ya existen, en ese momento, la estación de ferrocarril (la línea Bilbao-Tudela se abrió el año 1857), así como tinglados portuarios, astilleros de ribera, y también residencias de la burguesía. El plano, diseñado por los ingenieros Pablo Alzola y Ernesto Hoffmeyer y el arquitecto Severino Achúcarro contempla una trama ortogonal cuyo eje principal Este-Oeste, la Gran Vía, se prolonga entre la Plaza Circular (llamada Plaza de España en la Segunda República) hasta la Plaza del Sagrado Corazón. Hay dos ejes diagonales (las calles Elcano y Ercilla) que se cortan en la Plaza Elíptica (Plaza de Federico Moyua). El plano también incluye los

terrenos de la Margen Derecha de la Ría junto al Campo del Volantín (calles Huertas de la Villa y Castaños). Fuera del plano ortogonal queda el barrio de Recalde, situado al sur de la calle Autonomía, conectado con el Ensanche por la calle Gordóniz, también una vía diagonal secundaria.

El plan del Ensanche incluye un parque urbano (Parque de Doña Casilda), y pequeñas plazas ajardinadas en los cruces de las principales calles.

Hacia 1915 se planifica la “Avenida de 50 metros de ancha” (actual Avenida Sabino Arana), que segrega del Ensanche el barrio de Basurto, en el que se construirá a comienzos del siglo XX el Hospital Civil.

Durante la etapa industrial, la zona de mayor actividad mercantil se concentra en el primer tramo de la Gran Vía, entre el Puente del Arenal y la Plaza Elíptica, donde se establecen las sedes de los bancos y compañías aseguradoras, las oficinas centrales de empresas navieras, las aduanas, los juzgados, la Bolsa de Comercio, adquiriendo esta zona el carácter de un pequeño CBD de aire londinense, con calles especializadas en sedes de periódicos, despachos de abogados, etc. Era, naturalmente, un CBD sin rascacielos, como ahora vuelven a estar de moda, ya que el único edificio en altura, la sede del Banco de Vizcaya, en la Plaza Circular, se construye en 1972. Este inmueble se encuentra ahora a la venta. Esta etapa mercantil ha dejado como rastro las distintas estatuas de Hermes-Mercurio repartidas por la ciudad, además del abundante uso, como motivo decorativo, del famoso caduceo, no sólo en edificios de entidades financieras, sino también en los dinteles de portales de casas particulares, jardines públicos, etc.

La urbanización de la parte de la Gran Vía entre la Plaza Elíptica y la Plaza del Sagrado Corazón se realiza después de la Guerra Civil. Hasta entonces la calle era conocida como la Avenida de los Auxiliares, en recuerdo a las tropas liberales que defendieron Bilbao en la Segunda Guerra Carlista.

En general, se puede decir que el Ensanche se ha ido completando sin abusar de los volúmenes construidos, o sin estridencias especiales, como la torre del Banco de Vizcaya, ya mencionada. Tan sólo aparecen puntualmente algunos edificios de oficinas (Edificio Albia, junto a Uribitarte), o residenciales (torres de Zabalburu, torres de la Avenida Sabino Arana) o el hito aún en construcción de la Torre Iberdrola. Todo ello parece suficiente para calmar la *skyscraper* manía local.

Entre los cambios recientes más destacables en el Ensanche se podría nombrar el aumento de la peatonalización de las calles y la disminución del tráfico del automóvil privado por la ciudad, en especial desde la puesta en marcha del Metro, el año 1995. La peatonalización ha sido impulsada también por políticas de disuasión del aparcamiento (zonas OTA con plazas muy restringidas), con la creación de aparcamientos subterráneos para residentes bajo plazas y zonas urbanas comunes, etc. La reorganización del transporte urbano ha seguido un avance relativo a la disponibilidad de espacios. Así, la línea de RENFE Cercanías, que circunvalaba el Ensanche con un trayecto junto a la Ría ha sido suprimida en ese trayecto, aunque los trenes llegan a la Estación de Abando desde el sur (variante sur ferroviaria), con paradas en San Mames, Amezola y Autonomía. Por otra parte, el tranvía local de la compañía Euskotran sigue en gran parte el trazado que seguía la vía de RENFE.

Han aparecido así nuevos puntos de intermodalidad del transporte como la Estación de Autobuses de San Mames, que conecta 4 modalidades (RENFE Cercanías, Metro, autobús y tranvía).

Nuestra visita peatonal por el Ensanche seguirá la parte inferior de la Gran Vía, para alcanzar los Jardines de Albia (centro de la anteiglesia de San Vicente de Abando), para salir a los muelles de Uribitarte (Isozaki Atea), y atravesar Abandoibarra hasta

el puente de Euskalduna, desde donde veremos la península de Zorrozaurre y el barrio de Olabeaga.

Bibliografía General sobre Bilbao y obras citadas.

Allende Landa, J. (2002): *Ordenación del Territorio y Políticas sectoriales*. Bilbao. Universidad del País Vasco.

Beascoecha Gangoiti, J.M. (2007): *Propiedad, Burguesía y Territorio: la conformación urbana de Getxo en la Ría de Bilbao*. Bilbao. Universidad del País Vasco.

Bilbao Metrópoli-30: <http://www.bm30.es/>

Bilbao Ría 2000: <http://www.bilbaoria2000.org/ria2000/index.htm/>

Clemente Cubillas, E. (1981): El crecimiento urbano de la Margen Izquierda del Nervión. En *Lurralde*, nº 4, 167-196.

Diputación Foral de Bizkaia (2006): Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano.

Esteban Galarza, M. (1999): *Bilbao, luces y sombras del titanio: el proceso de regeneración del Bilbao Metropolitano*. Leioa. Universidad del País Vasco.

Fernández de Pinedo, E. (1974): *Crecimiento Económico y transformaciones sociales en el País Vasco (1100-1850)*. Madrid. Siglo XXI.

Ferrer Regales, M. (1968): *La Industria de la España Cantábrica*. Bilbao. Moretón.

Ferrer Regales, M. y Precedo Ledo, A. (1977): *Las Ciudades de Guipúzcoa y Vizcaya*. Durango. Leopoldo Zugaza.

García Merino, L.V. (1981): Ría, puerto exterior, superpuerto: tres etapas en la proyección de Bilbao hacia el mar. En *Lurralde*, n 4. 129-165.

García Merino, L.V. (1987): *La formación de una ciudad industrial: el despegue urbano de Bilbao*. Oñati. Instituto Vasco de Administración Pública.

García Palomares, J.C. y Gutiérrez Puebla, J. (2007): Pautas de movilidad en el Área Metropolitana de Madrid. *Cuadernos de Geografía*, 81-82, 7-30.

Gobierno Vasco (1997): *Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco*. Vitoria-Gasteiz. Servicio Central de Publicaciones.

Juaristi, J. (1985): *La Estructura Urbana de Vizcaya*. Bilbao. Universidad del País Vasco.

Juaristi Linacero, J. (1997): Paisajes y Proyectos en el Bilbao del siglo XX. *Cuadernos de Alzate*, nº 17, 37-56.

Juaristi Linacero, J. (1999): La postmodernización como estrategia de revitalización urbana: aprendiendo de Bilbao. En *El Territorio y su Imagen*. Málaga. Asociación de Geógrafos Españoles y Departamento de Geografía de la Universidad de Málaga. 1085-1097.

Juaristi, J. (2006): Urban renewal and the industrial past of Bilbao. En Lois González, R.C. (ed): *Urban Changes un different scales: systems and structures*. Santiago de Compostela. Universidade de Santiago de Compostela. 677-692

Juaristi Linacero, J. (2009). La red urbana vasca y el área metropolitana de Bilbao en la transición postfordista (1981-2006). En Rodríguez Gutiérrez, F. (ed): *Áreas Metropolitanas en España. La nueva forma de la ciudad*. Oviedo. Universidad de Oviedo. 73-101

Mas Serra, E. (2009): Actitudes respecto de la ordenación del territorio en Bilbao, Bizkaia y el País Vasco. *Boletín de la AGE*, nº 50, 455-460.

Precedo, A. (1977): *Bilbao y el Bajo Nervión. Un espacio Metropolitano*. Bilbao. Junta de Cultura de Bizkaia.

Ruiz Urrestarazu, E. y Galdos Urrutia, R. (2008): *Geografía del País Vasco*. San Sebastián. Nerea.

Salazar, J. (1979): El Planeamiento Urbanístico y la Estructura Urbana de Bilbao. En *Común*, nº 2, 78-92.

Sánchez de Madariaga, I. (1999): *Introducción al Urbanismo. Conceptos y Métodos de la Planificación Urbana*. Madrid. Alianza.

Torres Enjuto, M.C. (1995): *Industria y Territorio en Vizcaya*. Vitoria-Gasteiz. Instituto Vasco de Administración Pública.