

Tinta y papel: el Ensanche virtual o los proyectos imaginados

Dra. Jaione Velilla

Dra. Paloma Rodríguez-Escudero

Dra. Nieves Basurto

Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea

El objeto de la comunicación es presentar un estudio sobre el Ensanche que hubiera podido resultar de llevarse a cabo los proyectos parciales planteados desde su aprobación hasta 1940. Por ello, se realizará una figuración sobre el plano actual del Ensanche en la que se reflejen dichas propuestas con el fin de comprobar cuáles hubieran sido las diferencias de la trama urbana existente frente a la que se hubiera derivado de las intervenciones planeadas.

Asimismo, se expondrán cada una de las propuestas, estudiando su alcance y significado y, siempre que sea posible, las causas que motivaron que no llegaran a realizarse.

Tinta eta papera: zabañgune birtuala edo ametsetako proiektuak

Zabalgunea nolakoa izango zen aztertuko dugu, baldin eta 1940. urtera arte aurkeztu eta onartu ziren proiektu partzialak burutu izan balira. Horregatik, gaur egungo planoaren gainean proiektu haiek irudikatuko ditugu, aldea ikusteko.

Era berean, proposamen haiek banan-banan erakutsiko ditugu, noraino iritsi ziren ikusteko eta esangura aztertzeko eta, ahal denetan, zergatik ez ziren gauzatu ere aztertuko dugu.

Ink and paper: the virtual expansion or the imagined projects

The aim of the talk is to present a study of the Expansion that would have occurred had the partial projects been carried out which were proposed from its approval until 1940. To this end, a representation will be made on the present day plan of the Expansion that will reflect those proposals in order to check what differences there would have been between the existing urban scheme and that which would have derived from the planned interventions.

Similarly, each of the proposals will be set forth, with study given to their extension and significance and, where possible, the reasons that prevented them from being realised.

Nos ha parecido interesante reflejar sobre el plano actual de Bilbao el entramado y la morfología que hubiesen resultado de la realización de una serie de proyectos independientes que se plantean desde finales del siglo pasado hasta 1920. La presente comunicación tiene su origen en la reciente publicación del libro *El Bilbao que pudo ser. Proyectos para una ciudad. 1800-1940*. Aquí, sin embargo, nos limitamos a analizar las iniciativas que afectan exclusivamente al área del Ensanche, aquél que presentaron Alzola, Hoffmeyer y Achúcarro y aprobado en 1876. Una reflexión posterior, que surge después de terminado ese estudio y que a modo de conclusión pone en relación los referidos proyectos parciales.

Aunque las propuestas fueron muy numerosas nos vamos a centrar en aquéllas que afectan a tres elementos de la ciudad. En primer lugar las que se refieren a la Gran Vía, principal eje del Ensanche, si bien tomamos como inicio de ese eje su prolongación natural hasta el Casco Viejo, es decir el Puente del Arenal. En segundo lugar, las que pudieron haber afectado a zonas tan significativas como el área del parque y su ámbito de influencia. Por último, lo que hubiera supuesto la creación de un elemento de relación tanto entre los distintos sectores del Ensanche como entre éste y la vieja población, un transporte moderno para una gran ciudad en crecimiento: el metro.

1. Galería cubierta

En una de las sesiones celebradas en la Diputación de Vizcaya en 1893 se desestimaba, el “proyecto de cubrición de un trozo de la ría con destino a edificaciones y pasaje”. La iniciativa había partido del arquitecto Alberto de Palacio Elissagüe, quien se había destacado como autor de importantes y novedosas realizaciones en hierro, que supo combinar de manera eficaz con el cristal.

Para el proyecto sobre la ría, Palacio sugería cubrir un tramo del Nervión: concretamente la superficie limitada por el teatro Arriaga, la calle Bailén, el puente del Arenal y el punto donde estuvo emplazado el antiguo puente de los Fueros —el segundo puente colgante de Bilbao— y que se situó entre el citado puente del Arenal y el de la Merced. Sobre esta plataforma se debía levantar lo que en términos actuales definiríamos como un gran centro comercial. La propuesta resultaba espectacular no tanto por su novedad, ya que los pasajes cubiertos conocían desde largo tiempo una amplia difusión en Europa, sino por factores como su tamaño y su situación, amén de las características formales que impregnaban el edificio, de modo que, de haberse realizado, hubiera supuesto uno de los hitos urbanos más significativos y destacados de la ciudad.

La moda de los pasajes cubiertos cundió en París, capital europea por excelencia, desde el mismo instante en que comienzan a construirse las grandes manzanas, y presentan una mayor densidad en el centro de la orilla dere-

cha del Sena. En el caso de París se volvió sobre esta fórmula tradicional para establecer unos elementos urbanos que servían, de una parte, para crear atajos y enlazar unas calles con otras por medio de un pasaje, que, a la vez, presentaba comercios a uno y otro lado. Se creaban unas vías peatonales fuera de la circulación en las que los ciudadanos podían deambular con tranquilidad delante de los escaparates de las tiendas a resguardo de las inclemencias del tiempo. La climatización parcial que adoptaba así la ciudad gracias a esta red de galerías cubiertas venía a redundar en su éxito.

Buen conocedor de la vida social parisina y del éxito de estos pasajes cubiertos, Palacio eligió para Bilbao lo más monumental. Un conjunto grandioso conformado por un edificio de magnitud y corte palacial, de estilo entre renacimiento y barroco, muy acorde con el carácter de espectacularidad y omnipresencia que se le trataba de imprimir, hasta el punto que, de haberse realizado, hubiera restado todo protagonismo a su vecino teatro Arriaga

En cuanto a la finalidad y usos que pensaba darse al edificio, su marcada presencia invita a pensar que en él debían incluirse dependencias destinadas a instituciones y organismos oficiales; también probablemente a sedes de destacadas empresas privadas, y no sabemos si a viviendas de lujo. En lo que respecta a los bajos es clara su función comercial tanto en el interior del pasaje como en la arcada exterior que recorría las cuatro fachadas del edificio, y que podía haber supuesto la realidad del buscado paseo porticado, además de una solución más moderna al tema de la plaza mayor.

2. Plaza Hurtado de Amézaga

Conocemos igualmente el más ambicioso plan de Ricardo de Bastida para el entorno de Hurtado de Amézaga. Se trataba de una plaza amplia, abierta y ajardinada, que hacía retroceder la estación reservando el fondo de los jardines para un edificio monumental destinado a oficinas públicas¹.

En 1946 Indalecio Prieto retoma la antigua idea de la plaza propuesta por Bastida, que tanto había elogiado él mismo y propone un proyecto mucho más ambicioso. Como ya para esta fecha se contaba con el edificio de la estación de Abando, plantea mantenerlo pero cambiando su utilidad —bien para Correos, Telégrafos y Teléfonos, por ejemplo— y trasladar la estación que unificaría todos los servicios ferroviarios a la trinchera de Cantalojas, a partir de ese puente hasta la entrada del túnel que desemboca en La Peña. La que Prieto llamara “colosal plaza de arcos” sería “como la Plaza Nueva, pero de dimensiones tales —se trata de cálculos a ojo de buen cubero— que sería ocho o diez veces mayor que ésta”. Quedaría cerrada, por la imposición del edificio

¹ Indalecio PRIETO. *Pasado y futuro de Bilbao*. Bilbao Ediciones El Sitio, 1980, pág. 85.

ya levantado, pero con acceso de los vehículos a través de amplios portales que no interrumpiesen la línea de edificación. Éstos serían cuando menos dos, correspondientes a las calles Bailén y Elcano que debería alargarse demoliendo algunas casas de Iturriza y García Salazar. El interior de la plaza ofrecería una unidad arquitectónica mediante edificios iguales, con soportales².

La planta de la plaza sería alargada, con los lados de mayor longitud correspondiendo a las calles de Bailén y Hurtado de Amézaga. Más que rectangular se preferiría para ella una forma elíptica, o mixta, con dos líneas rectas y dos combadas en medio punto formando los lados más cortos, los correspondientes a las calles de San Francisco y de la Estación (hoy Navarra). Sólo la mención de esta forma nos remite ya a la barroca plaza Navona de Roma, que aprovecha el espacio y la forma del antiguo estadio de Domiciano.

3. Gran Vía

En el nuevo trazado para Bilbao aprobado en 1876, se comienza por establecer un eje o arteria principal como nexo de unión entre el tráfico de la población del Casco Viejo y el nuevo Ensanche. En la Memoria que desarrolla el proyecto se insiste en que a esta calle, principal vía urbana del Ensanche, debería quedar naturalmente subordinado el resto del trazado de las vías secundarias así como la edificación³.

La Gran Vía finalmente arrancararía de la plaza Circular, cuya ampliación ya se había previsto, y discurriría en línea recta hasta el punto del asilo de San Mamés en las cercanías de Olabeaga. Una gran plaza en forma elíptica aproximadamente en su mitad debía marcar un importante hito urbano: en ella se produciría el cruce de la Gran Vía con otras dos vías diagonales de primordial relevancia dentro del sistema circulatorio de la ciudad: las futuras calles de Elcano y Ercilla.

La ocupación de los solares del primer tramo de la Gran Vía marcó el ritmo del crecimiento de la ciudad. De hecho los dos laterales de la calle se fueron ocupando de manera casi total en el curso de las últimas décadas del siglo pasado, por lo que puede decirse que alrededor de 1910 prácticamente todos los solares estaban edificados. Arrancaba la acera de los números impares con el Banco de Vizcaya —levantado en 1901—, en el solar que hoy ocupan la fuente y la plaza situadas ante el moderno rascacielos sede del Banco Bilbao Vizcaya.

En otra manzana muy próxima se situó pronto el carismático edificio del palacio de la Diputación de Vizcaya, finalizado en 1900. Su traza y ampulosa

² Ibid., págs. 125 y ss.

³ P. de ALZOLA, S. de ACHUCARRO y E. HOFFMEYER, *Memoria del Proyecto de Ensanche de Bilbao*. Bilbao. 1878.

decoración neobarroca se debieron a Luis Aladrén, quien en opinión del entonces arquitecto provincial, Antonio Carlevaris, debió haber previsto un mayor desahogo a tan compacta edificación con la incorporación de una zona ajardinada en la fachada principal del edificio. Se trataba en realidad de la simple incorporación de dos cuartos de circunferencia que abrazaran las fachadas laterales del edificio formando jardines, de modo que la fachada delantera se viera enmarcada por estos cuerpos ajardinados de 10 m. de anchura. Se propiciaba así la contemplación de tres de las cuatro espectaculares fachadas del edificio y se realizaba el valor e importancia de su cara principal. Con ese recurso se incidía aún más en su carácter monumental, puesto que al quedar aislado se singularizaba fuertemente respecto del resto de edificios de la calle. Pero hubiese supuesto un elevado coste en expropiaciones. Sea como fuere, la propuesta de Carlevaris fue desestimada.

A partir de la Diputación y hasta la Plaza Elíptica, el resto de esta margen de la Gran Vía se vio ocupada por edificios de viviendas.

En lo que se refiere a la margen derecha se puede decir que hasta la fecha de 1910 toda ella estaba ocupada por edificios de viviendas. Posteriormente, hacia 1918, algunas de aquellos inmuebles se vieron sustituidos por entidades bancarias lo que propició la paulatina pero imparable reconversión. La propia dinámica de la ciudad daba paso a la especialización de los sectores urbanos, justificando que se hablara de esta vía como de la Wall Street bilbaína.

Sin embargo y a pesar del espíritu práctico y mercantilista que se achaca a los tracistas y promotores del Ensanche a la hora de concebir el nuevo Bilbao, lo cierto es que, según señalan ellos mismos, la primera intención, la primera previsión, fue que este tramo inicial de la Gran Vía se viera ocupado en sus dos riberas por viviendas unifamiliares ajardinadas, un poco a la manera del precedente paseo del Campo de Volantín. Lo pujante de la economía y la necesidad de alojar entidades financieras, mercantiles, empresas aseguradoras, etc. hacía que la utilización de estos principales solares para viviendas unifamiliares fuera no obstante un lujo que ni siquiera los bilbaínos se podían permitir. Además conviene recordar que la Gran Vía se convirtió pronto en una calle muy comercial, con lo que los bajos de los inmuebles fueron rápidamente ocupados por tiendas.

Quedaba aún la opción de que fuera la prolongación de la Gran Vía la que tomase el relevo de esa frustrada vocación residencial pero tampoco en esta zona cuajó el espíritu de la vivienda unifamiliar. Así, la primitiva propuesta de ocupar los solares de esta avenida con pequeños chalets no prosperó, pero no fue el único proyecto que no consiguió salir adelante.

En los primitivos planos del Ensanche en toda la Gran Vía, desde el punto de arranque hasta el final, figuraba la construcción de arcadas en ambas líneas de edificación, y en vista de que en el primer tramo resultaba ya imposible, se planteó la conveniencia de construir arcos de piedra de sillería en la

segunda mitad de la Gran Vía, es decir en su prolongación⁴. Y sin embargo, una vez más, este episodio de la prolongación de la Gran Vía pasó a engrosar el nutrido apartado de proyectos no realizados.

No se enfrió sin embargo el tesón de los bilbaínos ante todas estas negativas y antes de finalizar la primera década del nuevo siglo una emprendedora sociedad expuso el proyecto de cubrir con cristales las dos aceras de la Gran Vía —desde la plaza Circular hasta la plaza Elíptica— formando unos pórticos que albergarían constante animación aun en los días lluviosos⁵. Es evidente por los resultados que tampoco esta nueva propuesta encontró aceptación.

4. La plaza Garibay

En el reparto de papeles que los proyectistas del Ensanche habían encomendado a las distintas plazas, la plaza de los Arcos, también llamada plaza Garibay, iba a ser elegida para dar la réplica a la popular Plaza Nueva, auténtico corazón del viejo Bilbao. Ello suponía adjudicarle la función tradicionalmente desempeñada por la plaza pública como lugar de encuentro, reunión social y esparcimiento.

Su diseño de planta rectangular cerrada, conformando en sus lados cuatro pantallas uniformes, con un paseo porticado en sus bajos, asumía la doble misión de perpetuar, por una parte, un uso ancestral como área de comunicación social y escenario de festejos populares, y, por otra, la de no interrumpir la larga tradición de las plazas mayores vascas, desde la Plaza Nueva bilbaína a las más puristas de Vitoria y San Sebastián. Pero quizá debido a una mayor proximidad en el tiempo, será la donostiarra plaza de Guipúzcoa, proyectada en 1863 por José Eleuterio Escoriaza, probablemente el modelo más cercano.

La plaza de los Arcos debía situarse en un lugar próximo al futuro Parque del Ensanche, a una distancia relativamente corta de la Gran Vía (más propiamente de la plaza Elíptica, con la que se uniría gracias a la Alameda de Recalde) y en la misma vecindad de la Alameda de Mazarredo, vía proyectada para la circunvalación. En concreto, la plaza de los Arcos ocuparía la manzana n.º 37 del Ensanche, la limitada por las calles Lersundi, Alameda de Recalde, Espartero (actual calle Juan de Ajuriaguerra) y Rivero (hoy Iparraguirre).

La realización de esta plaza no fue motivo de especial atención por parte del Ayuntamiento hasta el año 1895, cuando se encarga al entonces arquitecto municipal, Gregorio Ibarreche, elaborar un anteproyecto que debía constar

⁴ “Intereses locales. La Gran Vía de López de Haro” *La Voz de Vizcaya*, 14 de diciembre de 1898

⁵ “Ecos bilbainos”, *El Porvenir Vasco*, 3 de marzo de 1908.

del diseño de la planta y del alzado y sección de las arcadas de la plaza, así como de los pisos comprendidos dentro de la altura.

Ibarreche presenta en julio su proyecto en el que figuraba una planta acotada rectangular de aproximadamente 70 m de largo por 56 m de anchura. La amplitud dada al paseo cubierto era de 5 m. de profundidad por 7,75 de altura; en cuanto a la luz de cada uno de los arcos era de 2,6 m. (el espacio que iba del límite de un machón al inmediatamente contiguo). Sólo proyecta un acceso o entrada que debía verificarse por la Alameda de Recalde, justo aprovechando las dos primeras arcadas a partir del vértice que formaba esta vía con la calle Lersundi.

En el diseño de las fachadas se aleja considerablemente de la severa austeridad de las realizaciones neoclásicas o tardoneoclásicas e introduce un lenguaje más acorde con la libertad que había venido acompañando al eclecticismo entonces dominante. Hace descansar las arcadas del paseo sobre robustos machones de sección cuadrada sobre los que dispondrá las correspondientes columnas de orden corintio. Todo este soporte sostendrá un cornisamento rematado por un balcón corrido con balaustrada rústica de piedra, constituyéndose así el piso principal. De esta base abalaustrada arrancarán las pilastras, esta vez de orden compuesto, que abarcando la altura de los dos primeros pisos (principal y primero) sostienen a su vez otro cornisamento, más ligero, sobre el que discurre un balcón corrido de forja, en el tercer y último piso, por su parte rematado por una cornisa de piedra de sillería con sotabanco.

A instancias de la Corporación el nuevo arquitecto municipal, Edesio Garamendi, redacta un informe como base para iniciar las negociaciones con los propietarios de los terrenos. En él hace constar, en primer lugar, que la planta proyectada por Ibarreche venía acotada con sólo 70,7 m. de longitud y 56 de anchura, medidos entre los paramentos exteriores de los machones, mientras que en el plano oficial del Ensanche tenía asignados 80 m. de largo por 67 de ancho, medidos de igual modo. Por ello, si conforme al plano oficial la plaza de Garibay debía tener una superficie de 5.286 m², con arreglo al anteproyecto ésta era de 3.952 m².

En cuanto al paseo cubierto o soportales, eran 1.896 m² en el primer caso y 1.663 m² en el otro, por ambos conceptos, estribando la diferencia no en la anchura que se le iba a dar sino en la disminución que en el anteproyecto habían sufrido las dimensiones de la plaza en sí, es decir el perímetro del espacio que iba a ir exento de edificación.

Las diferencias entre las dimensiones de la plaza de Ibarreche respecto a las fijadas en el plano del Ensanche y que venían a ser de 9,3 y 11 m. aproximadamente (largo y ancho respectivamente), obedecían al deseo de de agrandar los solares destinados a edificación. Esta modificación del arquitecto era comprensible, pues, según el plano del Ensanche, los solares comprendi-

dos dentro de la manzana 37 tenían un fondo de 18 metros, lo que resultaba insuficiente para obtener una desahogada distribución si los edificios que allí se pretendía levantar eran de cierta importancia. Por su parte Garamedi juzgaba que sería conveniente, sobre todo pensando en el esparcimiento del público, que la plaza adoptara la extensión que primitivamente se le había asignado en el plano del Ensanche aunque esta solución pasara por un mayor dispendio por parte del Ayuntamiento a causa de las inevitables expropiaciones. En lo que se refiere al tema de los accesos a la plaza, no sólo Garamendi, sino la misma Comisión de Ensanche juzgó insuficiente la única entrada-salida que Ibarreche había propuesto, de modo que optó por aumentar a tres el número de pasajes a la plaza.

Una vez más, los problemas generados por las pretensiones de los propietarios frenarían un proyecto, en este caso el de la plaza Garibay, que permanecería estancado hasta el año 1912. Sin embargo, tampoco entonces sería posible llegar a un acuerdo, ya que los particulares renuevan sus anteriores exigencias pidiendo un precio desorbitado por el pie de terreno. Por ello, finalmente en 1915 la Comisión del Ensanche dió por terminadas las negociaciones dando un carpetazo definitivo al proyecto de proveer de una plaza particada al Ensanche.

Sin embargo, un seguimiento de la génesis y desarrollo del plan para esta plaza nos hace ver hoy que en esta decisión posiblemente también influyeron otros factores, entre los que merece la pena sobre todo resaltar la escasa ocupación que todavía tenía esa zona del Ensanche. Por ello, probablemente el Ayuntamiento no sería muy proclive a invertir sus escasos fondos en un espacio alejado de los centros más importantes de la vida ciudadana, prácticamente despoblado y que podía, en consecuencia, tener tan escaso interés comercial.

5. La exposición iberoamericana

A comienzos del siglo XX la ocupación de los terrenos situados al noroeste del Ensanche, desde la Plaza Elíptica a la Misericordia, era todavía muy baja, como ya se ha señalado. Esta era una posibilidad ya prevista por los autores del proyecto del Ensanche que, teniendo en cuenta además la irregularidad del suelo próximo a la ría, habían decidido ubicar el futuro parque precisamente en esta zona.

Pero la demora en llevar a cabo la construcción del parque posibilitaría que este asunto se alargara y que aparecieran otras propuestas que, sin cuestionar el destino final de los terrenos, pretendieran aprovechar sus condiciones para acoger alguno de los certámenes expositivos de moda en la época. De todas ellas la más importante sería sin duda la de construcción de un magno conjunto destinado a la que se denominaría finalmente Exposición Iberoamericana.

La idea de realizar en Bilbao una magna exposición era bastante lógica si se tiene en cuenta lo que venían significando estos eventos en el contexto mundial en el que se habían constituido en imagen y expresión de las nuevas sociedades industriales y de unas economías regidas por principios liberales. Eran también un acontecimiento público cargado de valencias culturales como ceremonia de dignificación del trabajo y de los beneficios y posibilidades del desarrollo científico-técnico, servían de instrumento propagandístico del nivel industrial alcanzado por cada país, eran un medio útil para impulsar las transacciones comerciales y, de alguna manera, resultaban idóneas para canalizar el ocio y promocionar el consumo.

Por ello, ya desde mediados del siglo XIX, empiezan a recogerse en la prensa local referencias a los certámenes que se iban organizando en diferentes lugares, señalando la conveniencia y posibilidad de llevar a cabo muestras de este tipo en la Villa.

Pese a este clima de opinión favorable y al interés con que se siguió el desarrollo de las distintas exposiciones españolas y extranjeras, durante la segunda mitad del siglo XIX no llegarían a cuajar ninguna de las diferentes propuestas que se efectuaron. El paso hacia un nuevo siglo hizo, sin embargo, renacer los deseos y las esperanzas de un cambio que dieran nuevo impulso cultural y económico a la sociedad. Y en ese contexto debe enmarcarse el proyecto que presentaba Julio de Lazúrtegui a la Cámara de Comercio en 1900, para celebrar una Exposición Ibero-Americana, proyecto que sería el auténtico germen de un debate de años.

La calurosa acogida que la Cámara dispensó a la idea determinó que creara una subcomisión para estudiar la posible realización de la muestra. En sus conclusiones la comisión exponía los beneficios que podría reportar, demostraba su viabilidad financiera y defendía la oportunidad de realizarla en 1903 coincidiendo con la inauguración del Puerto Exterior. Sin embargo, también reconocía las dificultades de ubicar una exhibición tan grandiosa en un Bilbao que no contaba, «con esos vastos espacios que en ciudades de mayor capacidad existen casi siempre dentro de su recinto...»⁶. Por ello, sugería utilizar los terrenos previstos para la prolongación de la Gran Vía hasta San Mamés, los del futuro parque, así como los inmediatos al ferrocarril de Bilbao a Portugalete. Emplazamiento que permitiría reaprovechar los edificios construidos y facilitaría el acceso.

El entusiasmo que concitó el proyecto no evitó, sin embargo, que surgieran también voces discordantes que ponían en tela de juicio la conveniencia

⁶ *Informe de la Sub-Comisión de la Cámara de Comercio de Bilbao relativo a la celebración de una Exposición Ibero-Americana en Bilbao en 1903*. Bilbao, Imprenta y Litografía de Ezequiel Rodríguez, Sucesor de Juan E. Delmas, 1900.

de acometerlo cuando la Villa estaba aún tan necesitada de obras de infraestructura. Además, tanto los sectores favorables como los contrarios no dejaban de reconocer las dificultades económicas del municipio limitado en sus ingresos por el sistema tributario existente temiendo, por otra parte, que un evento de este tipo pudiera desbordar la capacidad constructiva y organizadora de una ciudad poco versada en estas cuestiones. Reticencias y dudas que, finalmente, determinan el abandono del proyecto en 1902.

Pese a la existencia de otras iniciativas en el ínterin, no vuelve a apuntarse la posible necesidad de acometer una exposición hasta finales de 1908 en una reunión de la Cámara de Comercio organizada para analizar la «crisis aguda, angustiosa» de la Villa. En ella Leopoldo de Elizalde leyó un estudio en el que incluía la propuesta de celebrar una gran exposición en 1912, sugerencia que recibe entusiastas adhesiones y conduce incluso a la formalización de un anteproyecto y presupuesto que presentan las Asociaciones de Ingenieros y Arquitectos en agosto de 1909.

Hasta este momento parece haber unanimidad en la valoración altamente positiva de la idea y si existían reparos de tipo político (lo que parece más que probable teniendo en cuenta el complicado panorama de partidos y su dispar influencia en las instituciones) al menos no se manifestaban abiertamente. Pero era difícil que un tema como este, con tantas ramificaciones, se mantuviera al margen de la lucha política y pronto empiezan a detectarse posiciones reticentes. Pese a ello, el proyecto siguió adelante tratando el Ayuntamiento de conseguir los apoyos necesarios para realizar la que ahora se denomina ya Exposición Iberoamericana, sobre la que la prensa publica en 1910 varias fotos del plano general y de algunos de los anteproyectos de los principales edificios y pabellones.

A comienzos de 1911, el proyecto recibe un nuevo impulso gracias a la presión ejercida por la Federación de Gremios que lo «resucita» celebrando varias reuniones con entidades y centros industriales y mercantiles. Juntos acuerdan publicar un manifiesto y realizar un mitin «monstruo» para pedir al Ayuntamiento y a la Diputación la ratificación de sus promesas y una contestación definitiva al proyecto de la Cámara de Comercio. En el escrito se afirmaba «que si Bilbao abandona definitivamente su proyectada Exposición, echaría sobre su áurea histórica un borrón indeleble quedando incapacitado para que en lo sucesivo se tomaran en serio sus manifestaciones, perdiéndose, además, las subvenciones conseguidas y el apoyo ofrecido por altas personalidades»⁷.

Presionado por el carácter multitudinario de la manifestación celebrada tras el mitin, el Ayuntamiento decide retomar el asunto acordando volver a

⁷ «La Exposición de 1912», *Revista Bilbao*, 14 de enero de 1911.

formar el Comité Ejecutivo, precisando su aportación económica y reiniciando las gestiones ante el Gobierno para conseguir la subvención —lo que se aprobaría en junio—. Mientras, se procede a ultimar la adquisición de los terrenos para la Exposición y se estudia la fecha para proceder a la colocación de la primera piedra, que contaría con la asistencia del Rey y del Gobierno.

La intensa actividad del Comité culmina en junio con la presentación de un proyecto general bajo el título «Exposición Internacional de Artes e Industrias en Bilbao, año de 1913 a 1914». Nueva denominación y nuevas fechas que precisaban su orientación y fijaban un nuevo plazo para garantizar su realización. El estudio definía un plan general, establecía el emplazamiento y el carácter de las edificaciones, el programa de los edificios y obras —enumerando cada una y fijando su presupuesto—, planteaba una posible clasificación de los productos en dieciséis secciones e incluía el proyecto de reglamento para el funcionamiento de las comisiones.

Según explicaba la memoria, la exposición se extendía sobre una vasta zona, todavía prácticamente vacía, al norte-noroeste del Ensanche, ocupando no sólo los terrenos previstos antes sino una amplia franja a la izquierda de la Gran Vía —casi hasta Basurto— lo que permitía contar con unos 450.000 m². El conjunto estaría articulado en tres secciones: una central limitada por la Gran Vía y el ferrocarril de Portugalete, comprensiva de los terrenos del Parque, solares limítrofes y hasta la calle Aguirre y sobre la calle Colón de Larreategui; una segunda en los terrenos de la vega de San Mamés hasta la ría; y la tercera, que ahora incorporan, partía desde la misma Gran Vía hasta cerca del ferrocarril de Cantalojas, abarcando incluso los jardines del asilo de San Mamés, «y si necesario hasta Basurto».

En la zona central, más regular, se situaban los edificios preferentes, es decir, las instalaciones correspondientes a la península Ibérica: palacio de las Industrias de España y Portugal, el de Bellas Artes, de la Mujer, invernadero, pabellón del Estado y Ciencias sociales, pabellón regio, casino-restaurant, cascada monumental, estadio, quiosco de música, jardines especiales, etc. En la Vega de San Mamés —salvando unas construcciones industriales particulares— debían ir todos los edificios de Exposición extranjera, la Gran Galería de máquinas y transportes, la de metalurgia, la de minería, etc. Y por fin en la última zona, la sección agrícola con todos sus derivados.

En el programa también se enumeraban todas las construcciones necesarias incluyendo los edificios que «correrían por cuenta ajena» —el palacio de la América Latina (que sería el futuro Museo Comercial), un palacio de la Junta de Obras del Puerto y Cámara de Comercio y nueve pabellones o palacios extranjeros—.

Aunque el proyecto estaba completo y el presupuesto se ajustaba a las cifras previstas en las subvenciones, las voces críticas habían arremetido y se

multiplicaban las discusiones —con frecuencia llenas de insultos⁸— en el seno de cualquier organismo o en la prensa que, ahora ya claramente, toma partido de acuerdo con sus respectivas tendencias políticas⁹. De todos los enfrentamientos los más enconados sin duda serían los sostenidos en el Ayuntamiento y la Diputación, en donde se venían vertiendo fuertes descalificaciones sobre los miembros del Comité y su gestión, que terminaron por provocar la dimisión en bloque de sus vocales y la del propio alcalde Moyúa, lógicamente solidario. La victoria que ello suponía para los enemigos de la Exposición queda reflejada en esta escueta frase de la Revista Bilbao: «El conflicto amenaza de muerte al proyecto de Exposición».

Días más tarde la misma revista se hacía eco del insistente rumor relativo a la próxima decisión de cancelar la Exposición y escribía: «No lo creemos. Su responsabilidad sería tremenda. Mientras no se demuestren que existen dificultades insuperables que imposibiliten de todo punto la celebración del Certamen ya preparado, consistiría una infidencia semejante proceder», y añadía: «el razonado documento recién publicado se convertiría en la acusación más formidable de enemigos de nuestro pueblo que pudiera presentarse contra los concejales que tal resolución adoptaran»¹⁰.

Pero el rumor iba pronto a confirmarse y tras largas sesiones en que la aprobación del proyecto quedaba sistemáticamente estancada, finalmente se llegaba a la decisión de no realizarla. Con ello se cerraba —agosto de 1911— la historia de la Exposición Ibero-Americana de forma definitiva y con ella, la de todas las muestras antes planteadas.

6. El parque

Bilbao fue una ciudad que había sacrificado con extrema ligereza unos paseos que durante mucho tiempo constituyeron el respiro ambiental, por lo que la ciudad había quedado desprovista de zonas de esparcimiento para su agobiada población sin que se plantearan otras alternativas. El nuevo Ensanche, en consecuencia, presentaba la ocasión idónea para dar un giro en la política de espacios verdes y enmendar los errores cometidos en el Casco Viejo.

Sin embargo, la polémica en torno al parque surgiría desde el momento en que empieza a hacerse efectivo el nuevo proyecto urbanístico expresándose en ella el enfrentamiento existente entre los “ensanchistas” y los defensores de

⁸ El editorial de *La Gaceta del Norte* del 8 de marzo de 1911, expresa la negativa de este periódico a reproducir los insultos que se vierten en las discusiones.

⁹ Pueden confrontarse por ejemplo los artículos que se publican entre mayo y junio en *La Gaceta del Norte* y en *La Industria. Guía-Revista Comercial Ibero-Americana*.

¹⁰ “Comentarios”, *La Industria. Guía-Revista Comercial Ibero-Americana*, nº 4, julio de 1911.

la vieja ciudad para quienes –como se ha indicado antes– los escasos recursos municipales debían destinarse a usos más perentorios. Por ello, el asunto permanecería en un *impasse* hasta agotado el período decimonónico, sin reactivarse hasta el inicio del nuevo siglo en que se inicia el proceso abordando primero el espinoso tema de la compra de los terrenos particulares.

Ya desde el principio este asunto revela su carácter conflictivo tanto por el precio solicitado por los propietarios como por su pretensión de que se modificara el trazado del Parque, a fin de permitir que se convirtieran en solares edificables los terrenos que rodeaban el recinto por sus fachadas a la Gran Vía y a la calle Aguirre. Aunque ambas propuestas contaron con la oposición de muchos concejales –especialmente de los socialistas– el pleno del Ayuntamiento las aceptaría en 1902, procediéndose a realizar un detallado informe¹¹ especificando las compras a efectuar y su precio.

Sin embargo, las dificultades con los propietarios retrasarían la tramitación hasta 1907 en que el entonces arquitecto municipal, Ricardo de Bastida, y el ingeniero agrónomo, Juan de Eguiraun, presentaron un Proyecto de Parque en el Ensanche. Correspondía al primero todo lo referido al diseño general, a las arquitecturas y al resto de los elementos, y al segundo lo relacionado con las cuestiones técnicas y específicas de su campo.

El proyecto se asentaba sobre una superficie de 125.000 m² o, lo que es lo mismo, 12,5 Ha, que poseían una pronunciada irregularidad y extremo desnivel. Este hecho obligó a no disponerlo en una superficie plana en su totalidad ya que para alisar el terreno habría sido preciso ejecutar importantísimos movimientos de tierra, que hubieran alargado los trabajos y aumentado de manera notable el coste de la obra. La sinuosidad del terreno habría de aprovecharse para producir ciertos efectos de pintoresquismo, potenciando con los recursos de la jardinería la imitación artificial de la variedad de la naturaleza, a su vez acentuada con las decoraciones de la arquitectura, la fontanería artística y el arte de los jardines.

Bastida jugó con los accidentes de la topografía y con las superficies planas para sacarles el máximo partido. De esta manera, junto a pasos con crestas y desniveles, estableció jardines espaciosos y llanos. Para ello proyectó una gran meseta completamente horizontal en el sector más próximo a la población y otra porción en el otro extremo, de tal forma que la parte intermedia permaneciera como una hondonada natural, aunque se regularizaría en algunos puntos. Esta hondonada se pondría en relación con las plataformas planas a base de amplias comunicaciones.

¹¹ “Junta municipal de asociados. El Parque del Ensanche”, *La Gaceta del Norte*, 16 de abril de 1903.

La ausencia de paseos en la ciudad pretendió enmendarse gracias al diseño de unos cuantos de ellos a los que dio distintos usos. En primer lugar proyectó el Paseo de los Carruajes, de más de un km., que rodeaba el recinto desde su acceso por la Gran Vía hasta la plaza circular junto a la entrada por la prolongación de la calle Elcano. De otro lado estaría el Paseo de la Alameda y sus jardines. Éstos ocuparían la mayor extensión elevada y llana de los terrenos destinados a parque. Tendría sus accesos completamente independientes del Paseo de Carruajes, con el objeto de que pudiera ser sitio adecuado para el esparcimiento de los niños sin peligro de ser atropellados por un coche. En ellos podría emplazarse un quiosco para música. En el centro de este paseo se establecería una plaza circular de 45 m. de diámetro, a la que afluirían dos calles en forma de alamedas con gran arbolado.

El jardín debía ser además una asociación de naturaleza y arte en la que estuvieran insertas en perfecta armonía las arquitecturas y demás elementos compositivos; de ahí que Bastida incluyera una amplia Cascada, con su plaza y su paseo. Para llegar desde los jardines antes descritos a la parte baja debía pasarse por el paseo y plaza de la Cascada a la Gran Escalinata, formando un conjunto natural y arquitectónico atractivo, visible desde la entrada principal por la Gran Vía.

Conforme a la propuesta de Bastida, en la parte baja del terreno y aprovechando el agua de la cascada se pensaba hacer un lago y arroyo en la gruta artificial. En este punto y aprovechando la calle trazada en el proyecto de modificación de la vega de San Mamés, se situaría el Paseo Cubierto o galería porticada —de 140 m. de longitud por 10 m. de anchura—, completamente resguardado de los vientos del norte y noroeste y bien soleado.

En cuanto a las arquitecturas que debían incluirse en el proyecto Bastida pensó por un lado en un Restaurante, dotado de galería acristalada y una terraza, a instalar en la parte más alta del parque. Por otra parte, el ángulo más cercano a San Mamés se destinaría a Jardín Botánico con invernadero, estanques para plantas acuáticas, la estufa de multiplicación, el termosifón, depósito de materiales, etc. Por el frente de este jardín una amplia calle pondría en comunicación las dos porciones del Paseo de Carruajes. Una serie de pequeños edificios contendrían las casas de los guardas, los retretes y urinarios. Verjas de grandes puertas serían encargadas de limitar el Parque en la contigüidad de calles y paseos.

Como quiera que fuese, las obras del parque del Ensanche no se ajustaron a las trazas presentadas en 1907. Posiblemente por razones económicas bien poco de cuanto ofreció Bastida fue llevado a la práctica. El tiempo acabó eliminando mármoles, cascada, grutas, restaurante, jardín botánico... y el resultado final poco o nada tuvo que ver con aquel proyecto en el que habían confluído tantas y variadas expectativas.

7. Plaza de los Fueros (Sabino Arana-Alda. Urquijo)

El Ayuntamiento convocó un concurso de propuestas para la ampliación del Ensanche y la planificación de una plaza en el nuevo Bilbao. Presentaron proyectos los arquitectos Federico de Ugalde y el tándem compuesto por los arquitectos Ricardo de Bastida y Pedro Guimón. Asimismo conocemos un plano de «Reforma del proyecto de ampliación del Ensanche», firmado por Raimundo Beraza, que propone crear una amplia plaza de ángulos rectos en la intersección de las actuales calles Sabino de Arana y Alameda de Urquijo.

El plan de Ugalde, fechado en 1904, plantea una plaza de planta rectangular, porticada pero no cerrada, ya que es atravesada en su eje más corto por la Gran Alameda y en su eje largo por otra calle. En realidad se trata de una serie de rectángulos concéntricos y cortados por ejes ortogonales que circunscriben un espacio central circular. En ese centro, rodeado por un paseo, se sitúa un monumento. El rectángulo menor y más interior, rodeando el centro, queda dividido por los ejes ortogonales en cuatro zonas ajardinadas. Jardines también configuran dos de los lados del rectángulo más exterior. Los edificios porticados que rodean la plaza constituyen el rectángulo intermedio entre esas zonas ajardinadas.

Frente a la limpia severidad neoclásica de la Plaza Nueva, vemos aquí un diseño bastante abigarrado y decorativo. Los arcos de medio punto se apoyan en pilares cuadrangulares que llevan en sus ángulos columnas adosadas. Los arcos están completamente ocupados por decoración vegetal, flanqueando una voluminosa clave con pinjante. Se corona con balaustrada mixta de piedra y forja.

Ugalde diseña para el concurso un monumento dedicado a conmemorar a los Fueros: una complicada y espectacular estructura de grandes proporciones en su concepción. Un paseo circular rodea una fuente, base de un núcleo al que se accede por un gran vano en arco y que soporta un alto obelisco rodeado de figuras y coronado por una de ellas.

Como se ha dicho, para el mismo concurso de ampliación del Ensanche y de monumento conmemorativo de los Fueros hay también otro proyecto firmado por Ricardo de Bastida y Pedro Guimón. No hemos encontrado el proyecto general pero sí el del monumento a los Fueros. Es de planta estrellada que circunscribe un cuadrado lobulado. En altura se desarrolla en varios pisos que básicamente responden a una estructura semejante a la de Ugalde: fuente decorativa y alto pináculo dominado por una figura alegórica.

Aunque parece que al jurado le gustó el proyecto del conjunto planteado por estos dos arquitectos, finalmente la balanza se inclinó hacia el de Ugalde, aunque con la indicación de que debía incluir en su propuesta definitiva algunas de las soluciones planteadas por Bastida y Guimón. Con todo, el proyecto se vio frenado a la hora de su puesta en práctica.

8. El proyecto de metro de 1920

El primer proyecto de un metro para Bilbao es de 1920, un año después de la inauguración del de Madrid y cuatro antes que el de Barcelona. Bilbao se aproximaba a los 100.000 habitantes y tenía una extensa red de tranvías eléctricos, que ya no daba abasto, sobre todo para la gran corriente de tráfico entre la parte vieja y la moderna. “El metro, además, activaría la construcción del Ensanche, que no terminaba de cumplir las expectativas de atracción de población para descongestionar el Casco Viejo, en buena medida por la falta de comunicaciones satisfactorias con el centro histórico.”

Los ingenieros J. Eugenio y J. Emilio Ribera en su proyecto, que contó desde un principio con la financiación del Banco Español de Crédito, hacen un estudio pormenorizado de todos los asuntos concernientes a la construcción, tanto técnicos como económicos. Faltaban únicamente las prospecciones sobre el terreno, para terminar de definir algunos aspectos y las soluciones más adecuadas entre las previstas¹².

Había dos posibilidades para un ferrocarril urbano: aéreo o subterráneo. A favor del primero cuentan la ventilación, despreocupación por las canalizaciones y la mayor economía de su construcción, pero entorpece el tránsito y sólo puede instalarse en anchas alamedas, con lo cual sólo podría hacerse en una pequeña parte. Se opta por la vía subterránea y únicamente sacar al aire libre un pequeño tramo.

La siguiente cuestión a dilucidar era si debía seguir un esquema radial o periférico. Se propone un sistema intermedio, un circuito que sin alcanzar la periferia, con densidad de población reducida, permitiese servir los puntos de más movimiento o llamados a ser centros de otros barrios. La organización en dos líneas confluyentes, empalmando sus dos puntas extremas, ofrece la ventaja de poder trasladarse de una zona a cualquiera de las demás, y proporcionar servicio a todos los barrios. Además, un sistema de circuito cerrado permite no cambiar el coche motor, pues los trenes circulan siempre en una sola dirección.

La primera línea iría de Achuri a La Casilla, por la Gran Vía, pasando por debajo de la ría en las inmediaciones del Puente de Isabel II. La segunda, comenzando donde termina la primera, en La Casilla, iría por Autonomía y San Francisco, y cruzando la ría sobre el puente de San Antón, volvería a enlazar con la primera en Atxuri.

Para enlazar la estación de las Arenas con la del Norte, lo más indicado es atravesar la ría por debajo de su lecho. Se haría un túnel de simple vía deba-

¹² A..D.F.B. Obras Públicas. GK-DC-0339 y 0340. También en Administrativo. Fomento. 26 /1924 y 27/1924.

jo de la ría, cruzándose los trenes en las estaciones de entrada y salida del tubo, del Arenal y Plaza Circular. Si el tráfico lo exigiera, podría construirse un segundo túnel en este trayecto.

Las estaciones se distribuyen en el centro de los núcleos más populosos y siguiendo la dirección del tráfico más intenso. En la línea 1 la estación de Atxuri, en la Plaza de los Santos Juanes, servirá para conectar con la de los Ferrocarriles Vascongados. La 2.^a parada sería Instituto, que conectaría con la estación de Lezama. La 3.^a, Arenal, servirá a la estación de las Arenas y toda esta zona «de tanto movimiento». La 4.^a, Plaza Circular, «el punto de más movimiento del ensanche», servirá también a las estaciones del Norte, Santander y Portugalete. Las siguientes serían Diputación, Plaza Elíptica, Parque y San Mamés, sirviéndose con la última de éstas los importantes talleres de Euskalduna. La 9.^a, Alameda, y la 10.^a, Basurto, corresponden, según la Memoria, «a zonas no edificadas aún, pero que seguramente serán en breve plazo centros de gran densidad». La 11.^a, La Casilla, situada en un barrio ya populoso, e inmediata a las cocheras del metro y el empalme futuro con la estación de mercancías del ferrocarril a Santander y Oviedo. Las distancias entre estaciones oscilan entre 468 metros, en el tramo del Arenal a la Plaza Circular, y 230 metros, entre Arenal e Instituto.

Para el diseño de los accesos, decoración y estación al aire libre de Atxuri se recurre al arquitecto Ignacio María Smith. Se hacen varios tipos para las entradas subterráneas, proponiendo como la más apropiada al estilo y al clima la compuesta por un pequeño pórtico cubierto en estilo vasco.

Los accesos son por medio de escaleras y los andenes se comunican a través de una «pasadera» de hormigón armado que atraviesa la bóveda del túnel. La estación de la Plaza Circular está a 16 m. bajo la calle, con ascensores desde el vestíbulo; el resto no lo necesitarán porque están entre 6 y 10 m. En la estación de Atxuri los andenes están a unos 7 m. sobre el nivel de la plaza de los Santos Juanes: el acceso se efectuará por escaleras laterales al vestíbulo de la planta baja.

El arranque de la segunda línea coincide con el final de la primera; por tanto la primera estación es La Casilla, luego Echániz, Amézola, plaza de Zabálburu, San Francisco (en su encuentro con Conde Mirasol) y plaza de Bilbao la Vieja, todas subterráneas menos la última. En las estaciones de Zabálburu y San Francisco, cuyos andenes quedan a más de 10 m por debajo de la calzada, se establecerán escaleras mecánicas. La de Bilbao la Vieja será al aire libre y a unos 8 m sobre el nivel de la calzada.

El problema más importante será el paso de la ría y el empalme con la primera línea y con la estación de los Ferrocarriles Vascongados. La solución mejor y más económica parece utilizar el puente de San Antón, ya que su solidez lo permite, construyendo sobre él un ligero viaducto, entre cuya parte inferior y la calzada quedaría una altura libre de 5 m. que permitiría el paso

del tranvía de Bilbao a Durango. A derecha e izquierda de él habría ancho suficiente para el paso de los vehículos corrientes. Para su diseño se recurre también a Ignacio M.^a Smith.

Esta solución de paso del río es la que obligaba a establecer las estaciones de Atxuri de la 1.^a línea y de la plaza de Bilbao la Vieja en la 2.^a a una altura de 6 a 7 m sobre el nivel de las calzadas, pero permite en cambio introducirse en túnel en las estribaciones de ambas márgenes.

Otro problema es tener que cruzar las vías de los ferrocarriles del Norte y de Santander, en las inmediaciones del puente de Cantalojas. El metro pasaría por debajo de ambos. Otra posibilidad podría ser pasar por encima del ferrocarril del Norte, con varias soluciones, como un nuevo puente con dos tableros superpuestos: el inferior que diera paso al metropolitano y el superior destinado a la calzada.

Tanto a nivel técnico como financiero el proyecto estaba firmemente asentado.

En noviembre de 1924 la Dirección General de Obras Públicas da su aprobación pero con condiciones relativas a la línea 1. En 1926 el Banco escribe al Ministerio de Fomento indicando que las prescripciones que establece una Orden de octubre de 1925 alteran de modo tan fundamental la forma y cálculo del proyecto que lo hace económicamente imposible. Por último, el 11 de diciembre de 1926, renuncia también al proyecto de la segunda línea, ya que ambas eran complementarias¹³.

Así se perdió la oportunidad de situar a Bilbao en el aspecto de las comunicaciones urbanas junto a las dos ciudades, Madrid y Barcelona, que marcaban la vanguardia de la modernidad en la península.

¿Qué hubieran significado estas obras en la trama urbana y en la vida de Bilbao?

La galería cubierta proyectada por Palacio hubiera concentrado una serie de ventajas. Para empezar su ubicación era inmejorable, a caballo entre la vieja ciudad y el Ensanche; su construcción suponía ganar —mejor dicho crear— un extenso solar en el mismo centro de Bilbao, en el lugar más cotizado y más frecuentado. La afluencia de público quedaba así garantizada, al tiempo que se facilitaba la relación tanto con el Casco Viejo como con los populosos barrios altos (zona de San Francisco). Todo ello sin descartar que también en el aspecto de lo representativo la galería podía suponer una buena carta de identidad. Ahora bien, también podía haber contribuído a desplazar parte de

¹³ Archivo General de la Administración. Alcalá de Henares. O. P. Transportes. 22.255. Top. 25/6.

la vida comercial del Casco Viejo y su mole hubiera casi eclipsado al vecino Teatro Arriaga.

Efectos que se podrían haberse multiplicado si también se hubiera realizado el proyecto de la gran plaza pensada por Prieto. En este caso, sin embargo, la mayor novedad hubiera consistido en el desplazamiento de la estación de Abando, concebida como una intermodal que unificaba todos los ferrocarriles que llegaban a la Villa. Lo que hubiera resuelto el problema todavía hoy existente. Evidentemente, una plaza porticada de estas dimensiones y tan próxima al antiguo centro urbano hubiera restado protagonismo a la Plaza Nueva pero hubiera dotado al Ensanche de lo que éste tampoco había logrado tener: un centro de ocio y vida social, que hubiera contrarrestado el empuje del vector de la Gran Vía potenciando otro eje hacia la zona de Zabálburu.

Las modificaciones en el entorno de la Diputación hubieran supuesto la transformación del trazado de las calles Epalza (hoy calle Astarloa) y Particular (hoy Diputación), que adoptarían una forma un tanto irregular y forzada. Lo mismo sucedería con el tamaño y aspecto de las manzanas resultantes. En cuanto a las propuestas de porticar o acristalar la Gran Vía, si bien no habrían supuesto ninguna alteración en el trazado, no cabe duda que habrían hecho más cómodo el tránsito a los peatones en una ciudad frecuentemente lluviosa.

Respecto a la plaza de Garibay o los Arcos el efecto más visible sería la inexistencia hoy de uno de los tramos de la calle Barraincúa. La manzana prevista como espacio hueco habría dotado de un pulmón a la ciudad en este vértice del Ensanche, contribuyendo a formar junto a la plaza de la Estación y la de los Fueros, un triángulo de espacios destinados al desahogo de la compacta trama urbana. Triángulo que, también, habría supuesto la creación de tres nodos que hubiesen contribuido a distribuir la actividad comercial y la vida social a lo largo y ancho de toda la ciudad.

El proyecto de la Exposición Ibero-Americana no puede verse separado del Parque porque ambos se situaban sobre el mismo espacio y pretendían objetivos en cierta medida similares, ya que la Exposición trataba de aunar la actividad comercial con la que hoy llamaríamos turística. Si se hubiera realizado la Exposición algunas de las construcciones incluídas en el proyecto se hubieran mantenido después de su finalización. De hecho, años más tarde, edificios previstos –como el Museo de Bellas Artes o el estadio– se construyeron cerca de donde habían sido pensados, mientras el papel comercial era asignado a la Feria de Muestras, situada precisamente en uno de extremos del área cercana a este recinto.

Sin embargo, es forzoso reconocer que el Parque proyectado por Bastida hubiera sido muy distinto al que contemplamos hoy. Más que a un gran parque destinado al descanso y la comunión con la Naturaleza, proveedor de paseos casi ilimitados y con sólo la imprescindible urbanización, aquella pri-

mera propuesta de Bastida nos remitía a los jardines de las villas italianas del Renacimiento o incluso el Barroco. Jardines amplios, pero limitados, medidos, controlados, en los que se aprovechaban las irregularidades del terreno como juego estético y en los que ciertas arquitecturas lúdicas propiciaban actividades en momentos de fiestas y reuniones. En este parque se primaba la voluntad de imprimir nobleza y suntuosidad, siguiendo más el concepto de un jardín privado que el de un espacio público.

Por último, puede decirse que realmente el metro hubiera revolucionado la vida de la ciudad. De haberse realizado el trazado propuesto se habrían podido enlazar las distintas estaciones de ferrocarriles: la del Norte y sus inmediatas de Santander y Portugalete, la de las Arenas, la de Lezama, la de los Ferrocarriles Vascongados de Atxuri, la de mercancías del Ferrocarril a Santander y Ferrocarril industrial de Azbarren y Ferrocarril minero de Cantalojas a Olaveaga, lo que facilitaría los cómodos transbordos de viajeros y un uso combinado con mercancías. Ello, sin mencionar, su influencia sobre los desplazamientos y el tráfico de la ciudad.