

# Bilbutopías

*Dr. José Ignacio Ruiz Olabuénaga*

Universidad de Deusto

Bilbao es probablemente una de las ciudades más controvertidas en su desarrollo histórico. Su supervivencia es resultado de una continuada planificación utópica.

Bilbao sólo es entendible en clave de Futuro. Bilbao es el resultado de Seis asaltos al futuro: La conquista de la hegemonía sociopolítica, La garantía de una democracia mercader. El control del mercado exterior. El paso de Villa a Ciudad, la organización del Gran Bilbao, la fijación de Capital de Eje Atlántico.

Sueños, Pesadillas y Bilbutopías. Bilbao ha crecido al impulso de una serie de sueños expansivos (más bien pro)

## **Bilbutopiak**

Bilbao izango da seguruenik bere bilakaera historikoan polemika gehien izan duen hirietako bat. Etengabeko plangintza utopikoaren ondorioz iraun du.

Bilbo geroaren peskizatik soilik uler daiteke. Etorkizunera egindako sei jauziren ondorio da Bilbo: gizarte eta politika arloko nagusitasuna erdieste. Merkataritzan oinarritutako demokrazia. Kanpo-merkatuaren kontrola. Hiribildu izatetik hiri bihurtzerako jauzia. Bilbo Handiaren antolaketa. Atlantiar Ardatzaren hiriburu izatea.

Ametsak, amets gaiztoak eta bilbutopiak. Handituz joateko ametsen bultzadaz hazi da Bilbo.

## **Bilbutopias**

Bilbao is probably one of the cities with the most controversial of historical developments. Its survival is the result of continuous utopian planning.

Bilbao can only be understood in terms of the future. Bilbao is the result of six assaults on the future: the conquest of socio-political hegemony; the guarantee of a merchant democracy; the control of the foreign market; the passage from Township to City; the organisation of Great Bilbao; its establishment as Capital of the Atlantic Axis.

Dreams, nightmares and Bilbutopias. Bilbao has grown on the energy of a series of expansive dreams.

BILBAO, se escribió hace ya tiempo, nació del hierro y de la ría, pero, tal vez, sea más acertado afirmar que es el resultado de una Bilbutopía histórica.

## **El Modelo**

Entiendo por *Bilbutopía*: Un tipo de modelo urbanístico para BILBAO que se caracteriza por la pretensión de garantizar el futuro (planificación), de querer influir en la vida social más de lo que estructuralmente le corresponde (intrusismo ambicioso) y de superar de forma más rápida, arriesgada y audazmente las barreras que bloquean su hegemonía (audacia y coraje). La Bilbutopía equivale a un sueño-diseño de estrategia sociopolítica. que nace de la contrariedad padecida y del rechazo a la derrota (respuesta), y se apoya en una autoconfianza (autosuficiencia), en una astucia y coraje colectivos desproporcionados (jactancia), al mismo tiempo que constantes (memoria histórica) en la historia de esta ciudad.

La Bilbutopía, en consecuencia es un “estilo de gestión y un diseño del futuro de Bilbao, habitual y constante en la memoria histórica de los bilbaínos, que tiene como rasgos distintivos la planificación calculada del futuro, teñida de un intrusismo ambicioso, audaz y aguerrido que, se utiliza, como respuesta a la experiencia de una derrota o de una amenaza, apoyado en una conciencia de autosuficiencia y en una actitud de jactancia colectivas”. Jactancia de la que ya en 1571, con ocasión del incendio, se hace eco Garibay al escribir “*la Villa no pereció, porque, aunque se quemaron las casas, no perecieron los bilbaínos*”.

La Bilbutopía resume y manifiesta el modo típico cómo los líderes municipales de Bilbao, a lo largo de su historia, han ido interpretando el desarrollo-riesgos y oportunidades- y han ido gestionando -previendo y planificando- el futuro de la Villa. La Historia y el presente de BILBAO pueden resumirse y ser interpretados como una serie encadenada de Bilbutopías.

Las Bilbutopías se iniciaron cuando los bilbaínos acudieron a su Señor solicitando que les poblase como Villa por el afán de liberar su vida comercial y social de la violencia militar de los Parientes Mayores que imponían un régimen sociopolítico inadecuado para las nuevas formas de vida que la artesanía y el comercio imponían a la sociedad. Su solicitud respondía a la experiencia de la amenaza de asfixia política que se cernía si el futuro no se planificaba como un ocaso planificado de la convivencia militar de los parientes mayores basada en la fidelidad parental, en la justicia de la fuerza armada y en el rigor de la dictadura feudal.

Conducta bilbutópica fue la respuesta de D. Diego diseñando una Villa con la pretensión de que arrebatase a Bermeo, Fuenterrabía, Castro o Santander la hegemonía comercial portuaria, de que arrebatase a Gernika la hegemonía política del Señorío de Vizcaya, abriese al comercio internacional de los gran-

des navíos la barra insuperable de los arenales movedizos de Portugalete y Algorta y suplantase el peso comercial internacional noratlántico del Consulado de Burgos. Como comportamiento bilbutópico es el de los actuales planificadores de Bilbao, al pretender al mismo tiempo, a) convertir el litoral cántabro en un hinterland socioeconómico del Gran Bilbao, b) competir con el eje económico-político Londres-París-Milán, fortaleciendo un Eje Atlántico con sede central en BILBAO y c) redimir a BILBAO del “raptor su dinamismo metropolitano financiero industrial” para transformarla en una plataforma mundial de influencia.

Bilbutopía en estado puro es el diseño actualmente aplicado a BILBAO cuyo futuro está siendo planificado, como respuesta al fracaso del monocultivo industrial que lo había engrandecido durante ciento cincuenta años, en términos de a) una asimilación incondicional y absoluta del proceso tecnológico de la terciarización, b) de logro de una masa crítica para poder garantizar la competitividad económica y de c) conquista para BILBAO de la capitalidad hegemónica del Eje Atlántico.

### **La Ciudad Intrusa**

Bilbao, es esencialmente una ciudad utópica, no por el volumen objetivo de su grandeza sino por el criterio inspiracional que ha presidido y guiado siempre sus actuaciones colectivas. BILBAO nunca ha sido una ciudad destacada por su perímetro urbano, ni por el número de sus vecinos, ni por la magnificencia de sus avenidas o la ostentación de sus mansiones. Las Bilbutopías son un producto emergente de la propia historia de la ciudad. Pocas ciudades, en efecto, como BILBAO han tenido que luchar a lo largo de toda su historia, para defender su existencia y garantizar su futuro. Las Bilbutopías no son otra cosa que la respuesta histórica social, cultural y política de los bilbaínos a este hostigamiento de que han sido objeto.

Bilbao, al igual que su fundador don Diego el Intruso, entró en la historia con el estigma de ser una ciudad intrusa. Su fundación fue acompañada de un diseño de ambición y de privilegios que muy pronto suscitó la hostilidad de sus vecinos. Ya en 1320 los bilbaínos tuvieron que rechazar el asalto intentado contra la Villa por Martín Pérez de Leguizamon, en 1334 padecieron el cerco de las tropas de don Alfonso XI de Castilla y en 1342, de nuevo, se sintieron tan amenazados por Juan de Abendaño que huyeron de la Villa.

La enemistad de los pueblos comarcanos se señala, aún con más fuerza en la primera mitad del S. XV. Una de estas manifestaciones de revuelta comunal, contra el influjo intenso y exclusivo que BILBAO ejercía ya en el Señorío, la protagonizó el Condestable don Pedro Fernández de Velasco con su intento de edificar (1499) villa y puerto en Barakaldo, junto a las torres de Luchana, al que siguió poco después la decisión de su hijo de llevar adelante el pro-

yecto en Zubieta, al mismo tiempo que se intentaba el establecimiento de un mercado en el lugar de Arrigorriaga.

BILBAO fue privada por sentencia del Corregidor Cueto (1500) de su espacio inicial y reducida, a partir del siglo XVI a las Siete Calles y sus alrededores, con unos arrabales hacia el Arenal. Las Anteiglesias no dejaron de pleitear, a lo largo de los siglos XVII y XVIII, contra BILBAO y no pasaba una década sin que se reavivasen por alguna parte nuevos litigios. Zorroza y Olaveaga, los de Deusto y Luchana, los de Barakaldo y Udondo: todos ellos y en especial Portugalete lucharon también contra BILBAO y su jurisdicción marítimo-mercantil sobre la Ría.

Junto a Castro y Burgos, Santander pretendió también, en 1687, llevarse a los extranjeros comerciantes a su jurisdicción. Incluso Castro Urdiales pretendió eludir la jurisdicción marítimo-mercantil bilbaína a través del pleito entre 1674 y 1678.

BILBAO luchaba en todos los frentes: en el de su jurisdicción municipal y en el de su jurisdicción mercantil. Y así hasta la mitad del siglo XIX. Fue el precio histórico que BILBAO pagó, desde sus comienzos villanos, por el intrusismo que su fundación. Lo sorprendente es que, partiendo de tan minúsculo espacio, se potenciara una fuerza expansiva tan intensa y que, desde esa pequeña plataforma territorial, se engendrara un dinamismo económico que no tuvo otra posibilidad que la de imponerse con astucia, con violencia y con temeridad a todos sus rivales.

Por si esto fuera poco, la prevención y recelo con que las Anteiglesias asistían al crecimiento de BILBAO, se extendieron luego al Señorío y éste, por garantizar su preeminencia, se constituyó en comunidad enemiga de la Villa, promoviendo algunas discordias con una violencia desmedida.

Dos ejemplos paradigmáticos de esta rivalidad lo constituyen la competencia, primero, entre los proyectos portuarios de Gernika y BILBAO y, luego, la disputa entre el Puerto de la Paz, en los terrenos de Abando, y el Casco Viejo de la Villa. Ambos proyectos buscaban lisa y llanamente la suplantación de la hegemonía bilbaína.

La Bahía de Urdaibai, con sus tres núcleos poblacionales de Bermeo, Mundaka y Gernika, constituía una plaza de concentración política, económica y comercial. Esta plaza no podía ver con buenos ojos que BILBAO explotase su Ría para desbancar a Bermeo de las rutas comerciales y a Gernika de su centralidad administrativa. De ahí los proyectos de construcción de un puerto interior en Gernika, como complemento a los exteriores de Mundaka y, sobre todo, de Bermeo, y de limpieza de la Ría haciéndole ganar en profundidad y en estabilidad navegable. El proyecto nace muy pronto, en 1476. La ocasión para su propuesta fue la visita que en julio de ese año hizo a Gernika el rey D. Fernando El Católico. A fines del siglo XVIII, en 1790, el Proyecto del puer-

to de Gernika fue puesto en marcha de nuevo. Y de nuevo (1832), las Juntas Generales vuelven a retomar el asunto. El último intento serio surgió en 1884 y, por fin, en 1903, se dio comienzo a unas obras que otros nuevos acontecimientos desviaron a su actual condición.

Tan grave o más para la subsistencia de BILBAO que la amenaza de Gernika fue el intento del Señorío de atacar a BILBAO construyendo una ciudad rival –un puerto comercial– en las márgenes de la propia Ría. Una Real Orden (1801) firmada por el Secretario de Hacienda concedía licencia para establecer puerto de carga y descarga, *con la libertad que gozaba el de BILBAO*, en cualquiera de las Anteiglesias de la Ría de Olaveaga. Los promotores del Proyecto (Zamacola y Silvestre Pérez) se comportaban oficialmente como representantes del Señorío frente al puerto del Villazgo bilbaíno.

Es frente a este asedio histórico como BILBAO ha diseñado sus Bilbutopías. Fue el precio histórico que BILBAO pagó, desde sus comienzos villanos. Lo sorprendente es que, partiendo de tan minúsculo espacio, se potenciara una fuerza expansiva tan intensa y que, desde esa pequeña plataforma territorial, se engendrara un dinamismo económico que no tuvo otra posibilidad que la de imponerse con astucia, con violencia y con temeridad a todos sus rivales. Lo que distingue a BILBAO, lo que le hace superar todos los acontecimientos de diversa y, en ocasiones, contradictoria índole, es su capacidad de integrar lo novedoso en un propósito de futuro. Aceptar el porvenir y sacar provecho sustancial de su contenido es lo que distingue a las grandes ciudades que no mueren nunca. “BILBAO es una de ellas”.

## **Bilbutopías**

### *Conquista de la Hegemonía*

Don Diego López intuyó sagazmente, que aquí, podía asentarse no sólo una villa con las condiciones y privilegios que ya poseían las villas de Valmaseda, Orduña o Bermeo, sino que podía establecerse el centro comercial y, sobre todo, el centro geopolítico del Señorío de Vizcaya. Planificó un Señorío en el que la ruta comercial de Castilla al mar no finalizara en Bermeo sino en el *Puerto de BILBAO*, su sede administrativa y política no residiese en Gernika sino en el *Ayuntamiento de BILBAO*, y su constitución socioeconómica no se apoyase en el derecho consuetudinario agrícola de las Anteiglesias sino en la estructura urbanizadora, artesana y mercantil de las nuevas villas. BILBAO tenía que dejar de ser Puebla y transformarse en Villa. Se convertía así en el Centro geopolítico del Señorío. La planta urbana administrativa de BILBAO era tan desproporcionada que, desde entonces, se le pudo denominar “La Ciudad de las SIETE COLINAS” e “*iría desde el puntal de Zorroza, junto al Cadagua, subiendo por el monte Pagasarri y bajando por el vado de Echévarri, cruzar la ría, en la confluencia del Ibaizábal con el Nervión, para internarse en Bego-*

*ña, ascendiendo por Santo Domingo, Sierra de Ganguren y Monte Archanda para ir a Deusto hasta el río Asua”.*

### *La Democracia Mercader*

Si la primera Bilbutopía fue el convertir su Puebla en Villa, la segunda consistió en pasar del feudalismo agrícola del Señorío y del despotismo tirano de los Parientes Mayores a una democracia urbana de mercaderes. No les satisfacía ser simples pescadores o laboriosos ferrones. Esta dinámica bilbaína fraguó actuando con una visión de futuro por la que, aún privada la Villa (por sentencia judicial) de la original amplitud municipal que le otorgara su fundador en la Carta-Puebla, conservó, sin embargo, los elementos más vitales de que le dotó en la misma, a saber: la *autonomía* frente al régimen señorial, *el autogobierno* frente la fidelidad de parentescos, *el mercado* y la atracción de mercancías por camino interior y por la Ría, y el fomento de los *criaderos de mineral* y de las ferrerías. Fueron los cuatro elementos de la transformación socioeconómica de la estratégica Villa.

Un sueño en el que los pastores y cazadores se transformarían en marinos y pescadores, los agricultores en artesanos y los tratantes en mercaderes. Una comunidad urbana, en definitiva, de mercaderes y ferrones, de marinos y cargadores de lana castellana, de armadores de barcos y maestros de naves.

Los bilbaínos establecieron, para esta primera sociedad local, dos instituciones que, estrechamente unidas, transformaron su sistema medieval feudal en un régimen urbano moderno, asentando en la Villa la democracia mercader. Estas fueron el Concejo y la Universidad de Capitanes, Maestres y Mercaderes, el primero elaborando un texto cuasi constituyente de obligaciones y derechos comunes para la comunidad -las Ordenanzas Municipales- y el segundo estableciendo un sistema de fomento del comercio exterior y un tribunal con su código de administración de justicia.

El Concejo de BILBAO elaboró (1399) las primeras Ordenanzas por las que regirse y organizar la vida de sus vecinos y pobladores en las asambleas abiertas que se celebraban junto a la iglesia de Santiago. En ellas se contemplaba y se establecía un nuevo sistema de elecciones municipales, que sustituía a los clásicos bandos de oñacinos y gamboinos.

BILBAO se asentaba progresivamente en su ideal mercantil y avanzaba hacia la prosperidad en una admirable regularidad de tenacidad y trabajo individuales. A través de Burgos el influjo de BILBAO se extiende a las ferias de Medina del Campo, Sevilla y al mundo ultramarino de las Indias. La conexión con Flandes consolida la exportación de los productos ferreteros vizcaínos y la conexión con el ámbito comercial del Norte de Europa. Fue en este momento cuando el sueño de un futuro BILBAO asentado en las instituciones urbanas de una democracia mercader estableció la primacía administrativa interior del Concejo y la exterior del Consulado.

El éxito social de esta democracia mercader contribuyó a transformar la reducida Villa de tal forma que, al finalizar el siglo XV, BILBAO se convierte en el núcleo más dinámico de Bizkaia. El Consulado y el Concejo de la Villa fueron el fundamento de la prosperidad y primer desarrollo de BILBAO.

### *La ciudad vertical*

El éxito comercial de BILBAO dio origen muy pronto a la aparición de una clase social enfrentada a la clase dirigente tradicional del Señorío. Frente a los poderosos terratenientes que controlaban la propiedad del suelo surgieron los mercaderes cada vez más y mejor organizados corporativamente que debían con frecuencia recurrir, para el almacenaje y exposición de sus mercancías, a los propietarios de los solares para disponer en arriendo de lonjas y depósitos comerciales. Era un crecimiento que inicialmente no bloqueaba el desarrollo comercial por la existencia suficiente de solares y locales pero que pronto se iba a manifestar en inquietud social por la escasez de suelo y el hacinamiento residencial provocado por el control de la vivienda que ejercían los propietarios de los solares.

La oposición entre comerciantes (los nuevos afluentes apoyados por el Consulado) y los grandes propietarios (viejos terratenientes) se agriaba progresivamente. Los primeros eran partidarios del ensanche, los segundos de su bloqueo. En este ambiente de conflictividad progresiva surgió (1786) la propuesta de un representante de los comerciantes, el síndico don Nicolás Antonio de Loredó. El plan Loredó significaba el sueño de un futuro BILBAO ensanchado verticalmente hacia arriba al no poder extenderse horizontalmente. Los bilbaínos eran plenamente conscientes de vivir en una ciudad ahogada y aunque Loredó, desde luego, no era un revolucionario social, ni abogaba por la elevación del nivel residencial urbano de las familias menestrales y trabajadoras, su plan trataba de saturar la Ciudad aprovechando racionalmente todas las posibilidades de residencia real. La ciudad que soñaba Loredó, *“era la ciudad de los comerciantes, expresión urbanística de la burguesía mercantil ascendente, que pretende liberarse del lastre de la vieja aristocracia solariega y dinamizar el mercado del suelo y de la propiedad inmobiliaria”*.

Desde el punto de vista de Loredó, la posibilidad de crear una ciudad alternativa al BILBAO medieval y barroco resultaba todavía prematura, cuando lo que quedaba por hacer era perfeccionar la ciudad heredada, adecuándola a las necesidades de los comerciantes y la burguesía ascendente. Las mercancías que necesitaban almacenaje en las lonjas de la Villa eran tantas y de tal volumen que los locales existentes eran ostensivamente insuficientes e inadecuados. Si Loredó no triunfó totalmente, al menos BILBAO comenzó a salir de las siete calles, consolidó El Arenal como polo de atracción de la nueva escenografía urbana y elevó la altura media de los edificios de la villa y, sobre todo, inició dio pábulo a la nueva mentalidad que iba a renunciar a la vieja

estructura, hermética y centrípeta, de la ciudad medieval ayudando a que, en su lugar, fraguase el sueño de una ciudad alternativa.

### *De Villa a Metrópoli*

BILBAO entró en el siglo XIX con el problema fundamental del agravamiento de la congestión residencial urbana. Aguantó cuanto pudo hasta donde le dio de sí el reducido espacio de que dispuso durante cinco siglos, desde el XIV al XVIII. pero El Gran Circo de las Bilbutopías estaba a punto de estallar para cambiar toda su fisonomía urbana y transformarla de Simple Villa en ciudad metropolitana. Los protagonistas del gran sueño de BILBAO futuro, son el ferrocarril para su conexión con España, los puentes para ampliar el espacio urbano, el puerto para su conexión con mercado internacional, y el del Ensanche urbano para dotarla de infraestructuras y servicios de metrópoli internacional.

El *protagonismo* del ferrocarril surgió cuando, antes de que se inaugurara la primera línea española, la Diputación Foral estudiaba (años 1831 y 1832) la conveniencia de instalar una vía desde BILBAO a Burgos y decidía finalmente (1857) la construcción del ferrocarril BILBAO-Tudela. Antes de concluir el siglo XIX, en menos de cuarenta años, se trazaron once líneas de ferrocarril.

El *segundo protagonismo* daba el salto del puente único a transformar la ciudad en un museo del puente. En apenas doce kilómetros de recorrido BILBAO habría de quedar cortejada con no menos de doce puentes. La Ría es hoy un museo natural de los puentes: Puentes de guerra y de paz, de comercio y de tráfico, de defensa y de apertura; Puentes de inflexible y rígida línea recta como el de Rontegui y de curva flexible como sinuosa serpiente como el de Euskalduna, clásicos y tradicionales -vulgo romanos- como el de San Antón y vanguardistas como el del Arpa musical de Calatrava; Puentes exclusivos para el peatón como el del Mercado de la Ribera, exclusivos para el tráfico como el de La Salve y gemelos para ambos como el de los paralelos de Euskalduna, pedestres y llanos como los del Arenal y el Ayuntamiento y altivos y voladizos como el de Rontegui, puentes fielato de entrada como los pontoneros de Bolueta y San Antón, flexibles y operativos como el de Deusto y aéreos arcos de triunfo y de entrada majestuosamente elegante como el Transbordador colgante de Portugaleta.

El *tercer protagonismo* lo asumió el macroproyecto del Puerto exterior de BILBAO. La Junta de Obras del Puerto, heredera del histórico Consulado, se propuso acabar con la maldita "barra de Portugaleta". Fruto del ambicioso sueño de Churruca y de los que le pasaron la encomienda lograron el vencimiento definitivo y categoría universal al Puerto de BILBAO. El utópico sueño de Churruca compartía mucha de la euforia que entonces dominaba la vida social de BILBAO, euforia que un bilbaíno de la época resumía así: "*Aspírase nada menos que a hacer del Puerto bilbaíno el lazo que una el comercio de*

*toda España con el del mundo entero por la vía marítima*". Churruga, contagiado él mismo, escribía: "*Surgió, pues, la necesidad de construir en El Abra un gran antepuerto, que constituyera un puerto de refugio, donde puedan fondear los mayores buques del comercio y de la marina militar.*"

El *cuarto protagonismo* guardaba relación con la escasez de solares que seguía provocando el hacinamiento de gran cantidad de gente. De tal forma que la falta de higiene y la enfermedad, fomentaron la obsesión colectiva entre los bilbaínos por encontrar un ensanche que garantizase su perdida calidad de vida. Todo ello explotó en un circo fantástico de Bilbutopías.

El factor crítico fue el Plan del Ensanche que, promovido desde el Ayuntamiento y controlado por sus arquitectos e ingenieros, trasladó el centro de la Ciudad a los terrenos de la antigua Anteiglesia de Abando. El diseño del Plan de Ensanche fue encomendado al ingeniero Amado Lázaro, quien, lejos de cualquier sueño de grandeza, pero sin desembarazarse del todo del sueño utópico, plasmó en un Plan cuya meta era, no el paso era de puebla rural a villa comercial, sino de villa comercial a ciudad industrial. Lázaro, con un espíritu más utópico que pragmático, pretendió construir una ciudad ideal prescindiendo de todos los condicionamientos económicos y políticos en los que se enmarcaba la situación del BILBAO neointustrial de mediados del siglo XIX. Fue un auténtico sueño que llevó a Lázaro a un modelo de BILBAO en el que el espacio urbano se distribuía en la siguiente proporción: 35% de patios y jardines, 35% para solares y 30% para calles. La futura ciudad ocuparía un espacio disponible de 254 hectáreas, a razón de 42,33 metros cuadrados por habitante o 236 habitantes por hectárea (frente a los 1.800 habitantes por hectárea del Casco Viejo, los 388 de Durango, los 377 de Portugalete o los 361 de Orduña).

Su reparto de espacios implicaba un lujo de atención a la ciudadanía, que podría disfrutar de una ciudad donde la tercera parte del terreno quedaba destinada a patios y jardines y casi una tercera a calles y plazas. Se trataba, en definitiva, de la propuesta de una ciudad ideal. *Lázaro, trabajó con la convicción de estar diseñando un modelo ejemplar, no sólo y exclusivamente para el futuro de Bilbao, sino de la humanidad en su conjunto*. El Plan de Lázaro, sin embargo, utópico y soñador, tras una borrascosa polémica municipal, fue desestimado y no pasó de ser una quimera.

A la Bilbutopía de Lázaro siguió la antiutopía de los Achúcarro, Alzola y Hoffmeyer quienes abandonando el rigor universalista y cuasiejemplarizante que había asumido Lázaro se sometieron al pragmatismo y al pacto político al tiempo que renunciaban a todo atisbo de pretensión utópica. Los propios proyectistas fueron conscientes de que su recorte reducía de tal modo los límites del perímetro otorgado por Lázaro que resultaba imposible que éste nuevo satisficiera las necesidades previsibles del futuro BILBAO. El suyo era, no un proyecto ideal, universal e indiscutible, sino un proyecto posible, no único, y

sensible de sufrir variaciones. El Ensanche significó, en realidad, la aparición de tres Bilbaos profundamente dispares entre sí, el BILBAO comercial-tradicional del Casco Viejo, el de las barriadas obreras, mayoritariamente inmigrantes y el del Ensanche, reservado a las clases medias y acomodadas.

Fue para solucionar el problema de esta desintegración urbanística del Ensanche frente a la vieja Villa, así como para dar solución al problema del tráfico moderno (incompatible con el trazado medieval del Casco Viejo) y remediar el problema consiguiente de insalubridad del mismo, para lo que Secundino Zuazo, el nuevo estratega bilbutópico siguiendo el modelo parisiense de Haussman, pretendió diseñar la reforma viaria del interior de BILBAO, mediante dos amplias Avenidas cuyo punto neurálgico de encuentro se situaba en el entorno de la Catedral de Santiago. La Bilbutopía de Zuazo con sus mastodónticos y visionarios edificios no pudieron desarrollarse ni con la ambición ni al ritmo que estaban previstos y no pudieron tampoco llegar a término por la irrupción en la vida social de la Guerra Civil (1936-39) que desbarató todos los sueños y todos los planes.

### *La Ciudad del Olvido*

En torno a la mitad de siglo XIX, BILBAO experimentó su gran revolución industrial dando lugar a las inversiones extranjeras, por un lado, y a la inmigración, por otro. Dado que el Ensanche (por su orientación hacia las clases medias y burguesas) no acogió a los inmigrantes, comenzó a gestarse un proceso de suburbialización con zonas históricas invadidas por oleadas de inmigrantes. El BILBAO obrero era la Ciudad del Olvido y no precisamente por desconocida. La conciencia social del problema urbano iba acrecentándose. Por eso mismo, debido a la cada vez más tensa presión social y, al margen del pomposo Plan del Ensanche comienzan a aparecer intentos paralelos de ensanche urbano para las masas de obreros e inmigrantes.

A ellos se sumó el Plan del Ayuntamiento bilbaíno para corregir las deficiencias del Plan del Ensanche, plan fracasado pero que brindó la oportunidad de que aparecieran dos grandes soñadores de BILBAO: Ricardo Bastida e Indalecio Prieto. Bastida, primer visionario y defensor de la “dimensión comarcal”, que ampliaba la visión minimalista del Ensanche Alzola a la que debía aspirar el futuro BILBAO, e Indalecio Prieto, el político promotor de la Mancomunidad de Municipios del Nervión y de la defensa de las clases obreras.

Para Bastida, el Plan vigente de Ensanche era fundamentalmente inadecuado, por cuanto carecía de la visión amplia necesaria *para afrontar la situación social que vivía BILBAO en aquellos momentos* y que se habría de intensificar aún más en el futuro próximo. Ninguno de los autores del Plan del Ensanche había sido *capaz de intuir y prever que la realidad de BILBAO pasaba por ordenar toda la cuenca del Nervión, desde Galdakao hasta El Abra*, y que ésta no podía circunscribirse exclusivamente al Casco Viejo y al Ensanche.

Bastida concretaba las deficiencias del Plan en dos dimensiones: a) *la interna*, que transformaba a la Ciudad en un pueblo oficina y vivienda, o taller y vivienda, sin lugares adecuados de esparcimiento y descanso, sin zonas comerciales amplias y surcado por ferrocarriles con malos enlaces, cuyas líneas habían quedado comprendidas en zonas destinadas a la edificación de viviendas y creaban insalvables barreras y fracturas de la trama urbana. b) *la exterior*, que limitaba su ámbito de acción al término municipal de BILBAO, sin abordar toda la complejidad del conjunto de industrias, poblaciones obreras, áreas urbanizadas, centros rurales, infraestructuras, explotaciones mineras y actividades portuarias que se habían asentado en torno a la Ría.

Bastida resumió su visión del nuevo BILBAO en torno a tres núcleos:

a) *El desarrollo económico* de la ciudad y su contribución a su bienestar social. Conforme a esta visión era preciso considerar a la ciudad como un gran taller, en el cual cada cosa debe tener un lugar preciso (especialización de funciones), y ha de estar forzosamente en él, evitando las pérdidas de tiempo y los recorridos inútiles (racionalización del tráfico y la accesibilidad).

b) *La dimensión comarcal*. La visión comarcal que Bastida soñaba para BILBAO reavivaba la vieja polémica, nunca muerta, del conflicto jurisdiccional de BILBAO con sus Anteiglesias vecinas. Lejos de encerrar a BILBAO dentro de su demarcación administrativa, Bastida abogaba explícitamente para que *“el nuevo Plan de BILBAO no se detenga en la línea jurisdiccional, sino que lo lleve más allá, sin límite fijo, hasta donde convenga, llegando para ello a un acuerdo con los demás ayuntamientos próximos, a los que interesa, lo mismo que a BILBAO, que el Plan sea lo más amplio, lo más completo, lo más perfecto.”* No obstante, la idea de “BILBAO hasta el mar” encontraba, ahora en la potente villa de Getxo, tan fuertes opositores que nunca consiguió imponerse.

c) *El Orden Social*. La formación profesional como arquitecto no impidió a Ricardo Bastida comprender que el urbanismo era algo más que edificar bellos edificios y rodearlos de entornos físicos acogedores. Bien pronto captó la naturaleza y el impacto social de la planificación urbana, lo que le llevó a reconocer que *“... la ciudad no es solamente un conjunto de casas sometidas a las reglas de la composición arquitectural y de la higiene, sino que debe presentar un dispositivo que es una afirmación del Orden Social”*.

Indalecio Prieto fue quien, como Ministro de Fomento, inició un relanzamiento de la actividad urbanística, en el marco de una nueva política de Obras Públicas para fomento del Empleo y, como líder socialista del Ayuntamiento de la Villa, planteó en su momento, aunque sin ser oído, *la alternativa de la Mancomunidad de Municipios del Nervión*. Su ideología socialista le abrió a la reflexión sobre el impacto social de la planificación urbana y le aproximó a personajes nada cercanos a su modo de pensar entre los que estaba Ricardo Bastida.

Desde su Ministerio propuso una serie de Planes de Enlaces Ferroviarios, que habrían de afectar a la organización de los municipios interesados. Para BILBAO convocó bajo su presidencia una Comisión de representantes de las compañías ferroviarias, del Puerto y del Ayuntamiento. *La conciencia sobre los problemas urbanos de BILBAO le llevó a la creación (1933) del Consejo Municipal de Urbanismo, organismo asesor del Ayuntamiento*, y a la reorganización de los “servicios técnicos”, lo que constituyó una verdadera reforma administrativa en el campo del urbanismo municipal. Esclarecedor resultado de aquel trabajo visionario fue el decreto sobre la Comisión de Enlaces que señala los criterios con los que debía trabajar la Comisión.

Prieto constituye el más notable intento de organizar el tráfico ferroviario bilbaíno. Algunos de los trazados que pensó equivalían a proyectos de líneas metropolitanas y, por eso mismo, podrían ser consideradas como el principal precedente del metro recién inaugurado.

Prieto y Bastida coincidían en que BILBAO se hallaba en un proceso en el que adquiriría potencia social un proletariado que urgía el replanteamiento de sus miserables condiciones de vida y cuya expresión política iba a afectar a los modelos arquitectónicos y urbanísticos desde los que atender la construcción de un orden social, que se formulaba de un modo muy significativo como la construcción ordenada de una gran ciudad. Ambos convenían en que lo que se estaba plasmando urbanísticamente era la articulación de una metrópoli industrial que planteaba la necesidad de un nuevo orden urbanístico, más allá de los ensanches concebidos por un sector de la burguesía. De ahí la importancia de la coordinación y diversificación funcional de sus ferrocarriles y la necesidad de enlaces ferroviarios.

Prieto y Bastida soñaron un BILBAO redimido tanto de su “reduccionismo jurisdiccional” como de su “particularismo clasista”, pero no pudieron conseguir que su sueño se plasmase en planificación urbana de la Villa. Sus Planes de Ensanche se quedaron en simples quimeras por más que, como afirmaba el mismo Bastida, en vísperas ya de la Guerra Civil: *“Los momentos para BILBAO son de una solemnidad imponente; de lo que hagamos ahora dependerá en gran parte lo que haya de ser dentro de pocos años BILBAO, el BILBAO de nuestros hijos.”*

### **Quimeras Bilbutópicas**

Un ejemplo de la fiebre de la quimera utópica que inundó BILBAO al socaire de la revolución industrial es el proyecto de “BILBAO la Nueva” que imaginaba una ciudad gigantesca desde El Abra de Portugalete-Getxo hasta el Puente de San Antón flanqueando ambas márgenes de la Ría. Esta auténtica Bilbutopía fue publicada por la Revista Blanco y Negro, en 1902, titulándola “Las grandes ciudades”. Decía así: *“Así como la vida de la vieja BILBAO se concentra en la Ría o sea en el puerto interior, donde no pueden atracar buques*

*de gran calado, la vida de BILBAO la Nueva se concentrará en el Puerto Exterior, que puede albergar las escuadras más poderosas y formidables.*

*La forma de la ciudad, según acusa el plano que reproducimos, será aproximadamente la de un inmenso bacalao. Esta parte ancha la ocuparán edificios que se han de ceder al Estado para que en ellos establezcan la capitanía del Puerto, aduana y demás oficinas y servicios administrativos. El centro de ella formará una gran plaza circular de 100 metros de diámetro, bautizada ya antes de nacer con el título de Plaza de Vasconia y, en medio de ésta, se alzará un monumento cuyo asunto aún no se ha pensado, pero que bien pudiera representar el heroísmo del pueblo bilbaíno en los dos Sitios.*

*Delante de la plaza y mirando al mar, se construirá un palacio para casino, balneario, teatro y todo lo demás que se tercié, coronado por una cúpula de 50 metros de altura. Saliendo de la plaza hacia la Villa se encontrará como la espina dorsal del bacalao en cuestión, una grandiosa calle central, la Avenida de Vizcaya, de 700 metros de larga por 30 de ancha, eje de la ciudad en proyecto; y las dos líneas exteriores del plano las formarán: la Avenida de Alava, por la parte de tierra y la Avenida de Gipuzkoa por el lado de la Ría, y del Puerto, ambas de 780 metros de longitud por 20 de anchas. Cortarán estas tres líneas nueve calles transversales, cuyos nombres aún no se han decidido.”*

Un segundo ejemplo lo sintetiza la persona de D. Federico Moyúa, alcalde de BILBAO conocido por su amplitud de miras y su capacidad de soñar. Suya fue la idea de extender BILBAO hasta el mar. No pocos bilbaínos de aquel entonces simpatizaban con las pretensiones de su Alcalde. Otros justificaban su postura en el argumento, nada baladí, de que la riqueza y el poder de BILBAO provenía de El Abra y hacia allí debía orientarse la presencia gerencial de la Villa. BILBAO no podía permanecer lejos del Abra de donde procedía su riqueza histórica. La riqueza del Abra, se pensaba, era bilbaína en esencia.

Moyúa quiso poner en marcha la idea de conquistar toda la Ría, comenzando por la anexión de la margen derecha, para continuar luego con la izquierda. En 1929 fracasó el intento bilbaíno de anexionar a los pueblos que están entre Deusto y El Abra. Faltó muy poco para que se crease “El BILBAO hasta el mar”. Sólo la rápida reacción del Ayuntamiento de Getxo evitó que se consumara. Por muchos esfuerzos que hizo el ambicioso Alcalde y a pesar de las presiones políticas y sociales que favorecieron la bandera del Abra, los opositores al engrandecimiento marítimo (a la “anexión”) triunfaron imponiendo la contratesis del doble BILBAO (de invierno y verano) frente a la del grandísimo BILBAO. El BILBAO de Neguri, impusieron la doble residencia de la oficina y el chalet, del trabajo urbano en invierno y el ocio veraniego junto al mar.

Moyúa probablemente soñaba en la recta dirección, y con él personas tan significadas como el arquitecto Bastida, pero, como le ocurrió a D. Diego, su adelantamiento y su apresuramiento transformaron en ensoñación su sueño

bilbaíno. El Ensanche se quedó en BILBAO y Moyúa se acomodó al eje de la Gran Vía, desde la Plaza Circular a los muelles de Olaveaga.

### **El Gran BILBAO y la Unidad de Destino**

Era la expresión que, con fuertes conexiones de ideología política nada ocultas, se utilizaba entonces para definir el BILBAO que todo proyecto de futuro debía sintetizar, una centralización jerarquizada, que se traducía en la aparición de la conurbación pomposamente denominada “Gran BILBAO”. El “Gran BILBAO” resumía la planificación y previsión del futuro desarrollo de la Villa-capital y de su zona de influencia. Era el sueño del nuevo BILBAO llamado a crecer, conviviendo sin “satelitizar” a los otros pueblos de la Comarca. El nuevo Plan Comarcal, guía esquemática del nuevo sueño, constituía una auténtica Carta Concertada, otorgada no sólo a favor de BILBAO sino de toda la Comarca y pueblos comarcanos del Nervión, todos ellos integrados en una entidad supravincinal y supramunicipal que necesitaba, fiel a su “Unidad de Destino”, regirse por un nuevo pacto entre sí y con la Administración.

El soñador institucional del futuro Gran BILBAO fue Javier de Ibarra y Bergé, Alcalde de BILBAO desde 1963. Nadie como él para interpretar aquel sueño bilbaíno de futuro. El soñador Alcalde relataba su sueño del Gran BILBAO en los siguientes términos: *“Cuando me hice cargo de la Alcaldía de BILBAO, no sospeché que pudiera corresponderme vivir lo que puede considerarse como el tránsito entre el BILBAO íntimo y entrañable y la urbe macrocéfala que estamos contemplando. Basta consignar, como constancia de ello, la creación del Consorcio de Aguas del Gran BILBAO; los mercados centrales de BILBAO; los accesos a BILBAO, concretados en las Soluciones Sur y Centro, derivándose de ésta el túnel de Archanda, el nuevo BILBAO que se iniciará con el primer poblado del valle de Asúa; las comunicaciones, que se concretan en la ampliación del Aeropuerto de BILBAO, el nuevo Gran Puerto Exterior en El Abra bilbaína, la autopista BILBAO-Behobia y el acceso a la meseta; el Pabellón Municipal de Deportes; el gran frontón del remozado Club Deportivo; los complejos deportivos de Archanda y Churdinaga; la enseñanza, con instituciones como el Hogar Escuela de Huérfanos en Umbe y las Escuelas especiales de Idiomas, Artes Aplicadas y Oficios Artísticos y Bellas Artes; la ampliación del Museo del Parque y la creación del Histórico de Vizcaya; y la creación de la Universidad de BILBAO con sus diversas Facultades.”*

El sueño del Alcalde Ibarra veía la historia de BILBAO como la marcha de un gran río de sucesivos e ininterrumpidos Ensanches, de Aldea-Puebla a Villa comercial, de Villa comercial a Ciudad industrial, y de Ciudad industrial a Comarca metropolitana. Sin ningún tipo de rubor, el Alcalde menciona todas las iniciativas y planes ejecutados o, al menos, propuestos durante su mandato como elementos de un supuesto implícito plan de engrandecimiento de BILBAO; todos ellos coordinados por un interés común que superaba cual-

quier parcialidad corporativa que, o no existía o era asumida en un marco de “unidad de destino” c) planificados, evaluados y decididos por el propio Alcalde, por alguno de sus colaboradores o por otras autoridades competentes a iniciativa del propio Alcalde; d) en deliberaciones, discusiones y tomas de decisión que ocurrían siempre en el despacho del propio Alcalde.

El soñador Alcalde no sólo se veía a sí mismo como cronista testimonial de un futuro anunciado, sino como “protagonista privilegiado” del mismo. El BILBAO futuro era no más que el legado institucional que él dejaba a su paso por la Alcaldía. *“En Marzo de 1967 constituimos la Sociedad Anónima Mercados Centrales de BILBAO... En el año en curso encomendé al Delegado de Tráfico que realizara un estudio de Ordenación del Casco Viejo de BILBAO. Se ha aprobado también el informe favorable a la declaración del... Fue en mi despacho de la Alcaldía donde...”*

Todos estos elementos ponen de manifiesto una ideología de gestión municipal jerarquizada, unitaria, incriticable, autoconfiada y optimista por su fe en el futuro y el progreso de la Villa. Eran sueños que tuvieron vigencia mientras duraron los Planes de Desarrollo y pudieron ser aplicados hasta que llegó el momento de la hecatombe, de la crisis de la energía de los años setenta que trajo el declive, el desmantelamiento y el cementerio industrial de la Villa de BILBAO, de su Comarca y de toda la Provincia de Bizkaia.

### **Capital del Eje Atlántico**

BILBAO, durante una veintena de años, a lo largo de los ochenta y noventa padece un colapso de todo su aparato de monocultivo industrial que provoca consigo un desaliento colectivo generalizado respecto a las expectativas y proyecciones del futuro de la Ciudad. Aun así comienzan a surgir voces que insinúan la posibilidad de un recambio estructural de las funciones de la Ciudad y, con él, de un posible relanzamiento de progreso y hegemonía para BILBAO.

Si BILBAO nació, en su momento fundacional, aprovechando el cambio histórico que la tardía Edad Media experimentaba en sus estructuras económicas, comerciales y políticas, igualmente, asegura este sueño, puede BILBAO volver a nacer al socaire del cambio, no menos histórico, de la creación de la Europa Comunitaria.

De modo no muy diferente a los fundadores, los bilbaínos actuales analizan los cambios estructurales de las sociedades postmodernas y sueñan con sustituir la red caduca de su aparato industrial por la red de una plataforma de servicios postindustriales. La Villa, transformada en Ciudad Comarcal, ha vuelto a quedarse pequeña y obsoleta y el futuro vuelve a reclamar sueños de supervivencia y de ensanche.

Promovido por los dos últimos responsables del consistorio municipal (Gorordo y Ortuondo), un Plan ambicioso, concebido por el Departamento de

Urbanismo del Consistorio bilbaíno a cuyo frente ejerce el arquitecto Ibon Areso, propone el lanzamiento hacia el futuro de BILBAO. Es un Plan que no es menos soñador que el que, en su día, diseñó A. Lázaro para su Ensanche ni menos ambicioso que el ofrecido en su día por D. Diego El Intruso. El Plan Areso es un sueño de recuperación y de transformación. Toma como punto de partida la triste experiencia de una conurbación ciudad en trance de perder su papel de centro financiero e industrial y en peligro de convertirse en simple yacimiento de paro y cementerio de desmantelamiento. Lejos de dimitir de sus responsabilidades urbanas, reacciona elevando el nivel de sus aspiraciones y de sus sueños, dando pábulo al gran plan de recuperación del pasado, primero, y de transformación del futuro, después...

El Plan Areso se orientó inicialmente a las previsiones pertinentes para la consolidación de un amplio espacio regional europeo, el llamado Eje Atlántico. En este marco la vocación de BILBAO es interpretada como la del centro dinamizador financiero y de servicios de la región del Golfo de Vizcaya, recuperando su centralidad respecto a sus antiguas áreas de influencia económica e industrial y aprovechando las nuevas oportunidades que se le ofrecían en el próximo contexto de la CEE.

Agotado el modelo de Ciudad industrial que dio cobertura al desarrollo metropolitano de los últimos ciento cincuenta años, BILBAO debía sufrir una nueva transformación que diese paso a una Ciudad postindustrial, lo que obligaba, a su vez, a preparar su futuro mediante una adecuada reconfiguración urbana. "BILBAO debía no sólo recobrar la función de capitalidad regional, sino constituirse en el centro dinamizador, financiero y de servicios de un amplio espacio regional europeo, el denominado Eje Atlántico, en el que BILBAO, dada su posición geográfica y su tradición industrial, comercial y empresarial jugase un papel decisivo.

La conciencia de que estas posibilidades existían y podían ser explotadas fue el factor promotor del sueño Areso, según el cual, el elemento de más alta potencialidad europea de BILBAO formaba parte claramente del sector terciario. Se trataba de BILBAO como plaza financiera. Los factores que permitían esta concepción eran la existencia de un mercado bursátil y la presencia de sedes centrales de grandes bancos. La Europa del Sur-Oeste, por el contrario, presentaba un "desierto" financiero del cual tan sólo sobresalían BILBAO, Madrid y Barcelona entre las primeras quince plazas europeas.

El "leit motiv", en consecuencia, que orienta el sueño político en que se inscribe la redacción del nuevo Plan General de Ordenación Urbana de BILBAO no es otro que: la transformación del modelo de ciudad y la potenciación de su centralidad metropolitana.

El núcleo central del sueño urbano que guía el diseño establecido para el Plan General es la mejora del nivel de renta de los ciudadanos. El Plan se propone *en primer lugar*, propiciar un cambio en la imagen de la Ciudad y en la

calidad de vida que la misma ofrece a sus residentes, que ayude a crear el ánimo social necesario para el desarrollo de las nuevas actividades económicas de futuro, así como para poder realizar su promoción exterior y la de las nuevas oportunidades que ofrece.

En *segundo lugar*, el Plan pretende ofrecer una capacidad de recepción de las actividades específicas de la función de capitalidad mediante la adecuada oferta de suelo, tanto en lo referente a su localización en espacios con capacidad de constituirse en área central como en cuanto a la disponibilidad de techo edificable o reutilizable, posibilitando la creación de zonas terciarias muy cualificadas que puedan constituirse en los centros direccionales y de servicios de ámbito regional.

En *tercer lugar*, se busca aumentar la eficacia funcional de la Ciudad mediante la obtención de los niveles de accesibilidad propios del carácter de capitalidad que se propone tanto a escala regional como metropolitana para cada uno de los modos de transporte -viario, ferrocarril, aéreo y marítimo-coordinando, asimismo, el sistema de transporte colectivo mediante la configuración de un sistema integrado a nivel metropolitano y racionalizando el transporte de mercancías.

En *cuarto lugar*, se compromete a dotar a la Ciudad de los servicios específicos requeridos para la función que se pretende, tales como centro de congresos, potenciación de la Feria de Muestras, terminales de transportes concebidos como verdaderos halls de entrada a la Ciudad, centros universitarios y tecnológicos ligados al desarrollo de actividades de investigación, capacidad hotelera y la necesaria oferta cultural coordinada con otros actos y eventos tales como ferias, congresos festivos, etc.

Y, *para finalizar*, el Plan se ofrece a procurar para BILBAO capacidad de representación, entendida como el aprovechamiento de las oportunidades que ofrece la Ciudad para formalizar hitos y zonas emblemáticas mediante espacios públicos y edificios con capacidad de transmitir una imagen de la función de capitalidad.

El Plan Areso puede ser interpretado como un intento de inventar el futuro de un BILBAO que, al mismo tiempo que tiene que enfrentarse a sus cambios y necesidades internas de desarrollo, pretende explotar para su supervivencia y desarrollo las oportunidades nuevas que la encrucijada postindustrial europea le presenta. No es sólo un *Plan sanitario de gestión regeneradora de la ciudad centenaria*, sino una *estrategia de liderazgo abridor de nuevas fronteras de ensanche para una ciudad nueva*. Una estrategia que contiene la siguientes dimensiones centrales:

En *primer lugar*, se trata de propiciar un cambio en la imagen de la Ciudad y en la calidad de vida urbana, de modo que pueda crearse el ánimo social colectivo necesario para, mediante la captación de inversiones exterior-

res, que cada vez requieren entornos más selectivos, promover el desarrollo de las nuevas actividades económicas de futuro. El hito táctico básico para este cambio es el de la transformación y recuperación de la Ría. Más aún, la potenciación de la Ría como gran arteria urbana debe trascender claramente al municipio de BILBAO, para constituirse en el gran elemento estructurador de la conurbación metropolitana.

La conversión de la Ría y sus márgenes en espacio urbano consolida su capacidad de aportar un aumento en la calidad de vida. Así, a nivel equipamental, a sus orillas estarán instalados, además del teatro Arriaga, el Ayuntamiento y la Universidad de Deusto, el Museo Guggenheim, el Palacio de Congresos, el museo de la Ciencia y de la técnica, además de los resultantes de la reconversión de las estaciones de Atxuri y Santander.

En *segundo lugar*, el Plan deberá ofrecer una capacidad de recepción de las actividades específicas de la terciarización deseada para el futuro BILBAO. Por eso el Plan pretende conceder un valor hegemónico al sistema terciario abandonando la política del papel subsidiario o tolerado que se había atribuido al uso terciario frente a los industriales y residenciales.

Para ello, las actividades más marcadamente de servicios serán los elementos que aportarán la máxima centralidad en el futuro, con un reconocimiento expreso de que la mayor parte de los empleos y los mejor remunerados los generará el sector terciario.

En *tercer lugar*, el Plan aborda la función de capitalidad que se atribuye al futuro BILBAO para la que propone dotar a la Ciudad de los servicios específicos requeridos para su nueva capitalidad. En esta línea se piensa en instalaciones como el Palacio de Congresos Euskalduna o el Instituto Tecnológico de Zamudio. Esta propuesta se imbrica en la reiterada voluntad de hacer de BILBAO una ciudad postindustrial.

En *cuarto lugar*, el Plan se orienta a conseguir un aumento de la eficacia funcional de la Ciudad para cada uno de los medios de transporte, siendo los más relevantes a nivel urbano el viario y el ferrocarril. La intención del Plan es la de acometer la complementación de la red primaria de tal manera que se consiga su adecuada funcionalidad evitando el deterioro, por un tráfico excesivo, de los espacios urbanos afectados...

En *quinto lugar*, el Plan aborda una lacra específica de la época del desarrollismo industrial incontrolado de las décadas cincuenta y sesenta: a) el chabolismo y los núcleos de infravivienda heredados de esas épocas de la inmigración masiva y b) la degradación de las áreas envejecidas, situadas fundamentalmente en los bordes mineros, para las que se hacen precisas, asimismo, operaciones de reforma y saneamiento.

El Plan Areso evoca un modelo de ciudad al que pueden atribuirse toda clase de epítetos de ensueño: ciudad vanguardista, de servicios, centro de la

actividad económica de Euskadi, sin atascos, con modernos rascacielos de oficinas, amplios espacios verdes y equipamientos de escala metropolitana que ofrezcan a sus habitantes numerosas y variadas oportunidades de empleo, inversión, cultura y ocio. El Plan aspira a introducir BILBAO en el club de las 600 ciudades del mundo líderes en tecnología, investigación, sector terciario, cultura y desarrollo económico.

Respuesta estratégica frente a la amenaza de ruina urbana, memoria histórica colectiva, planificación de futuro, conciencia de autosuficiencia, actitud de jactancia, intrusismo ambicioso, audacia y coraje componen el cuerpo central del diseño bilbutópico del Plan Areso.

### **Última Bilbutopía**

BILBAO vive su última Bilbutopía, el diseño de una ciudad postindustrial en la que las nuevas tecnologías de la comunicación y de los servicios han dejado obsoleto el estilo industrial de ciudad abotargada por las grandes factorías del hierro y el acero. La telemática y la ofimática, la ciudadanía del ocio y la democratización de la cultura, la movilidad residencial y el babelismo ideológico son sus características nucleares. En cierto sentido se retoma la ambición parisina de Haussman de convertir BILBAO en una capital metropolitana y cosmopolita, como cuando Secundino Zuazo, en los años veinte, pretendía trazar una única avenida que integraba la actual Hurtado Amézaga con Buenos Aires y la Plaza de los Santos Juanes en el Casco Viejo con la futura Gran Vía.

El nuevo BILBAO postindustrial, pretende abrirse al mundo a través de tres nuevas puertas, la del sueño histórico del superpuerto, la del aeropuerto internacional, y la de la red de autopistas para enlazar con Madrid, Barcelona y toda la cornisa cantábrica. Junto a las tres puertas, se sueña con tres nuevos santuarios del ocio y de la cultura, el del Museo Guggenheim, el del Palacio Euskalduna y el del polideportivo cultural de la Alhóndiga. Les acompaña, con no menos ambición y ensoñación utópica, el sueño de tres fantásticas infraestructuras para el transporte y la comunicación: la del trazado y ampliación del Metropolitano, la de la construcción de la Estación Intermodal, y la de la conexión Puerto/RENFE con la estación de Amézola. La Bilbutopía artística se completa con la urbanística de las tres Torres que presidirán todo el complejo de Abando-Ibarra, las dos que flanquearán el Arpa del Zubizuri de Calatrava, proyectadas por Arata Isozaki, y la tercera diseñada por Gelli.

La reconversión postindustrial de BILBAO llega todavía más lejos, con el sueño de la rehabilitación del centro urbano de Abando-Ibarra, la de la rehabilitación del canal de Zorrozaurre y la del asentamiento urbano de próxima implantación en BILBAO la Vieja sobre las minas de Mirivilla.

Por si todo ello fuera poco, la faraónica tarea de regeneración de la Ría, la ampliación de la Feria de Muestras a la vega de Ansio y la construcción de la

nueva Planta de Gas se suman al sueño colectivo de los gestores del Consistorio municipal de BILBAO, de los del Consorcio BILBAO RÍA 2000 y de los de BILBAO METRÓPOLI 30. BILBAO presume de tener en nómina, entre otros muchos, a cinco de los más afamados arquitectos mundiales, y continúa soñando con ampliar su capacidad de liderazgo urbano, administrativo y de servicios de toda la costa del Cantábrico. BILBAO se alimenta del sueño de su propia Bilbutopía y, al mismo tiempo que es fiel a su tradición histórica bilbutópica, hereda la ambición visionaria y el liderazgo jactancioso y autosuficiente de su fundador D. Diego el Intruso.