

Bilbao: rompiendo fronteras urbanas

La expansión contemporánea de una villa marítima, metrópoli industrial y ciudad portuaria

Dr. Isusko Vivas Ziarrusta¹

(UPV-EHU)

Bilbao: breaking urban frontiers. The contemporary expansion of the maritime town, industrial metropolis and port-city

Resumen

Bilbao siempre se ha aproximado a la Ría mediante espacios públicos y edificios monumentales, mientras que el paisaje fabril ha dominado el territorio ribereño. La metrópoli actual, multiplica los ámbitos de diálogo con los bordes fluviales y apuesta por la profunda remodelación urbana. Estudiamos, desde el arte y la estética, algunos lugares en la ribera de Abandoibarra, Zorrozaurre y Galindo-Barakaldo.

Palabras clave: Bilbao metropolitano, expansión, remodelación urbanística, frentes de agua, arquitectura, escultura, mobiliario urbano, espacio público

Laburpena

Bilboko muga urbanoak apurtuz.

Itsasoko hiribilduaren, metropoli industrialaren eta portu-hiriaren gaur eguneko hedapena

Bilbo beti hurbildu izan da ibaiertzera espazio publiko eta eraikin monumentalen bitartez, paisaia industrialak itsasadarreko lurraldearen nagusitasuna izan duen bitartean. Gaur eguneko metropoliak, ur fronteekin hartu-emanak eta topa-guneak areagotzen ditu birmoldaketa urbano sakonaren aldeko apustua eginez. Artearen eta estetikaren ildotik, Abandoibarrako, Zorrozaurreko eta Galindo-Barakaldoko leku hautatu batzuk ikertzen ditugu.

Hitz gakoak: Bilboko metropolia, hedapena, birmoldaketa urbanistikoa, ur fronteak, arkitektura, eskultura, hiri-altzariak, espazio publikoa

Abstract

Bilbao has always approached the river estuary through public spaces and monumental buildings, while the industrial landscape has dominated the coastal territory. The current metropolis multiplies the areas of dialogue with the river banks and has opted for a deep urban renewal. From the perspective of art and aesthetics, we study some places on the banks of Abandoibarra, Zorrozaurre and Galindo-Barakaldo.

Key-words: Agglomeration of Bilbao, expansion, city planning, waterfronts, architecture, sculpture, urban furniture, public space

Hartua-Recibido : 24.VI. 2011.- Onartua-Aceptado: 30.XII.2011

¹ Universidad del País Vasco/EHU. *Departamento de Escultura* (Facultad de Bellas Artes). B/ Sarriena s/n., 48.490 Leioa, Bizkaia (campus universitario). E-mail: isusko.vivas@ehu.es

“La ilusión del límite [se descubre] desde que el espacio ha sido el aire y espejo la luz y la sombra de un monte sin paredes ni techo [...], y el puente de los ecos que se transmiten en el agua [...]. El viento no vuelve para esculpir la nada, se encierra con mareas de sueño entre los pliegues de la tierra y juega a dibujar esculturas recíprocas que vencen su sueño si se mantienen a distancia”.

P. M^a Murua

1. Introducción: *desarrollo urbano y frontera fluvial*

“Bilbao, donde lo que se proyecta hoy día es tan sorprendente como pudieron ser otros Bilbao imaginados, aquellos de Zuazo o Fullaondo, entre otros”.

J. Martínez Callejo

Hace poco más de diez años que el *V Symposium sobre Historia de Bilbao* acogió, en la ya tradicional sala de la Biblioteca bilbaína de Bidebarrieta y organizado, tal que ahora, por la Delegación de Bizkaia de Eusko Ikaskuntza/SEV, Bidebarrieta Kulturgunea y el Ayuntamiento de Bilbao, las sesiones de ponencias y comunicaciones que entonces se celebraron con el elocuente título de: <<Los Bilbao Soñados/Bilbo Amestueak>>. Con ese mismo encabezamiento fueron editados en el número VIII de *Bidebarrieta: revista de humanidades y ciencias sociales* (correspondiente al año 2000), interesantes trabajos y estudios, algunos de los cuales incidían sobre el proceso de remodelación urbanística en que la villa de Bilbao y su área metropolitana se encontraban totalmente inmersas. La idea conceptual de ‘creación’ o ‘edificación de sueños’ que durante lustros ha perdurado en un singular muro pintado de la península de Zorrozaurre, uno de los escenarios post-industriales susceptibles de recuperación a los que aludiremos, se hizo patente en el *V Symposium* con “El Bilbao soñado del Dr. Iñaki Azkuna” (Iñaki Azkuna), “El Bilbao imaginado por Bilbao Metròpoli-30” (J. A. Garrido), “El Bilbao de Bilbao Ría 2000” (Pablo Otaola), o las “Telépolis y las ciudades soñadas” de Javier Echeverría, entre otros/as autores/as.

Del mismo modo, la portada del citado número de la revista *Bidebarrieta* lucía la imagen que había servido como cartel anunciador y promocional del simposio, diseñado y dibujado por el recientemente y tristemente fallecido Juan Carlos Eguillor, artista bien conocido y reputado por sus fantasías surrealistas de un Bilbao ‘soñado’ en su imparable proceso de (re)cambio y transformación histórica. Aquella imagen contenía en su epicentro la representación de un elemento de la arqueología industrial; chimenea humeante que lanzaba a la atmósfera una aureola blanquecina y gaseosa, repleta de motas de colores, dando la bienvenida en la parte derecha a nuevas infraestructuras que se perfilaban en el ‘skyline’ de la ciudad como el Museo Guggenheim; mientras que el lado izquierdo del dibujo presentaba uno de los monumentos emblemáticos más destacados de la margen izquierda de la Ría: el puente trasbordador de Portugaleta o Puente de Bizkaia. En la parte inferior, una pléyade de personajes indefinidos, silueteados de trazos oscuros y cuya forma antropomorfa terminaba en una especie de paraguas fantasmagórico y brujeil, hacían frente, anclados e inmóviles en un suelo indeterminado, al desaparecido sirimiri que parecía arrojarse con regadera desde los extremos superiores de la página. Lo cual se mostraba como una suerte de plasmación imaginaria y alegórica de las “Bilbutopías” de José I. Ruiz de Olabuenaga, al cual citamos en el inicio del siguiente apartado, conscientes de que la “Vieja luna de Bilbao” (del antropólogo Joseba Zulaika), pronto daría paso a la ‘nueva luna bilbaína’, siempre a la espera del plenilunio que a lo mejor se producía en la siguiente década.

Con el tiempo pasado y muchas de las obras primeramente propuestas en fase de consecución y/o ampliamente disfrutadas por los/as ciudadanos/as, el *XV Symposium* de 2011 vuelve a plantearnos el tema y el reto del *espacio, la expansión y las fronteras*; lo cual en Bilbao va íntimamente unido al desarrollo urbano en su evolución historiográfica y las fronteras fluviales impuestas por el curso de la Ría. Si durante el último año del siglo XX (o primero del XXI), se estaba “Re-escribiendo el Bilbao metropolitano según Bilbao Ría 2000” (Sara González Ceballos), al comienzo del segundo decenio del s. XXI ya podemos casi hablar de la consolidación de esa re-escritura, sin perder de vista las “Luces y sombras del Bilbao del titanio” (Marisol Esteban), ni la salvaguarda de la memoria de esa villa marítima, industrial y portuaria que el que escribe estas líneas ya reclamaba en aquella edición del simposio y en el texto publicado en 2000.

2. Un nuevo modelo urbanístico de estética post-moderna: *el Bilbao que se rehace en los bordes de la Ría*

“Había acabado el sueño y se apoderaron de Bilbao el sopor, la desidia y la indolencia. Bilbao, sin sueños, dejó de ser Bilbao, hasta que volvió el nuevo sueño en clave de utopía...”

J. I. Ruiz de Olabuénaga

La extensión metropolitana de Bilbao, sobre todo en el siglo XX, ha ido rompiendo fronteras urbanas en una clara dirección hacia el Abra, siguiendo una línea sinuosa determinada por los frentes de agua más apropiados para la instalación de las infraestructuras. La Ría ha supuesto, por lo tanto, un eje modulador; límite-fronterizo cuya herencia física e imaginaria la podemos aún identificar, rastrear y sondear en los vestigios que nos ha legado la imagen estética contundente de un rotundo paisaje acuñado por muchos años de relaciones humanas y de las propias personas protagonistas con el medio geográfico. Los vacíos urbanos, fruto de las fábricas en declive a raíz del agotamiento del monocultivo del hierro, se han convertido en espacios susceptibles de sutura y recuperación para la ciudadanía, abarcando casi la docena larga de kilómetros que en la actualidad dispone el área metropolitana ribereña.

Aunque los emblemas y enseñas de mayor espectacularidad se han gestado en aquellos enclaves de charnela que vuelven a hilar los lugares en torno a operaciones arquitectónicas, las zonas periféricas y alledañas participan igualmente de esa necesidad de puesta en valor y revitalización orientada hacia los postulados de una ciudad en cierto modo aglutinadora, post-industrial y postmoderna. Antes bien, huelga decir que Bilbao siempre se ha aproximado a la orilla de la Ría mediante el acondicionamiento de solares con edificios monumentales asociados a puentes y zonas portuarias, si bien el paisaje netamente fabril ha inundado el ámbito de ribera, con su carácter altamente significativo y simbólico.

Hoy más que nunca, los presupuestos de ordenación histórica del territorio se reinventan en pos de una metrópoli sujeta a procesos de remodelación, multiplicando los ámbitos de dialogo entre los bordes de la Ría y defendiendo la legitimidad de unas formas de hacer parcialmente vinculadas a una tradición profundamente arraigada; si observamos cómo la ciudad renacida en Abandoibarra se construye gracias a un espacio público urbano flanqueado por hitos arquitectónicos, escultóricos y de mobiliario urbano, además de otros ejemplos que vamos paulatinamente encontrando en los municipios colindantes como Barakaldo, y uno de los últimos empeños en fase de realización como la gran intervención vislumbrada en el Master Plan de Zorrozaurre, catapultado hacia el futuro y que volverá a emplazarnos a corto, medio o largo plazo.

Los cuales constituyen los tres escenarios o espacios físicos en los que nos vamos a centrar con ejemplos concretos (ribera de Abandoibarra, ribera de Zorrozaurre y borde fluvial en Galindo-Barakaldo), que van a articular características comunes desde el punto de vista del arte y la estética. Funcionando en ocasiones como paradigmas de unos modos de conjugar los signos patrimoniales del paisaje con la nueva arquitectura, la escultura y el mobiliario en diferentes escalas, como elementos consustanciales del diseño urbano. Proponemos así un acercamiento a esos tres sitios seleccionados como escenografías urbanas repletas de memorias sedimentadas e identidades en transición. Lo cual no constituiría tan solo una hipótesis de trabajo sino la constatación palpable de un hecho consolidado.

2.1. Aproximación al ‘waterfront’ de Abandoibarra

“Los espacios fluviales industriales y portuarios están suficientemente amortizados por tantas décadas de enormes beneficios económicos y redimidos a base de esfuerzo de un pueblo como para destinarlos a especulativas operaciones inmobiliarias de escaso interés urbanístico. Como consecuencia de todo ello se precisa la reivindicación ética de un legado urbanístico, de unos lugares laborales de donde el hombre-trabajador ha sido desplazado y que deben ver al hombre ciudadano”.

I. Uriarte

Por la temática ‘intersticial’ del límite entre la ciudad y el agua que se quiere manifestar en estas páginas, lo cual contribuye a estructurar metodológicamente ese otro límite entre lo arquitectónico, lo escultórico y el mobiliario

urbano que intercede en esos complejos espacios fluviales del 'borde' urbanizado de la ciudad, es por lo que se considera importante resaltar uno de los espacios post-industriales de más empaque legendario y envergadura territorial, redescubiertos y remodelados en Bilbao. Al amparo del Avance del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU, 1989) el Ayuntamiento de Bilbao conjuntamente con Bilbao Metrópoli-30 y el Colegio de Arquitectos Vasco Navarro convocaron en 1992 un primer concurso de ideas para Abandoibarra. Emplazamiento en cuyos extremos ya estaban proyectados el Museo Guggenheim y el Palacio de la Música y los Congresos Euskalduna, hitos que han sido suficientemente estudiados por autores/as que nos preceden desde diversos campos disciplinarios.

Fruto de aquel empeño surgieron varias propuestas que serían premiadas y reconocidas como el proyecto "Homo nutua" de un equipo encabezado por Eduardo Arroyo, que reconvertía la zona de Abandoibarra en un bulevar de agua sobre cuya lámina se alzaba una sucesión de siete torres gemelas en línea, quedando el resto del territorio para parque urbano ribereño. La directriz de las torres vincularía directamente el Guggenheim con el Palacio Euskalduna, delimitando a su vez el parque de Doña Casilda. La isla boscosa en la franja fluvial recorrería longitudinalmente el borde en contacto con la Ría. Convertir Abandoibarra en isla es lo que también proponía el proyecto denominado "Tres" (Francisco José Mangado, Iñaki Abalos, Juan Herreros y César Azcárate), singularizando el espacio con una especie de bloques colocados en una suerte de 'azar controlado' tal y como se intuía en alguna otra propuesta para Zorrozaurre que seguidamente veremos. Uno de los accésit recayó en la idea de Ignacio Linazasoro y Javier Puldain, con grandes hitos a modo de rascacielos que surgían de un tronco común comercial. Mientras tanto, Roberto Ercilla y Miguel Ángel Campo introdujeron el agua en el ámbito de intervención a través de canales ortogonales al cauce de la Ría.

Meses después, la ordenación de Abandoibarra pasaría por una segunda fase a la que concurrieron los proyectos ganadores de la primera más otros tres equipos invitados por el Ayuntamiento (encabezados por Ricardo Bofill, José Antonio Fernández Ordóñez y César Pelli). La solución del grupo de Bofill establecía la recreación de un 'downtown' norteamericano mientras que Fernández Ordóñez diseñaba una alternativa de ciudad-jardín. Los dos primeros premios anteriores ("Homo nutua" y "Tres") continuaron acaparando el mayor interés, si bien el jurado destacaba que ninguno de los proyectos resolvía íntegra y convincentemente las expectativas urbanas contenidas en la convocatoria para ordenar un área de carácter representativo y funcional. Aún así, el jurado terminaría por destacar el planeamiento de Cesar Pelli, valorando la articulación de la ciudad con la Ría sin interrupciones funcionales ni paisajísticas, acertando en la transformación del borde fluvial con una suave transición entre diferentes cotas. La duda estaría, precisamente, en el exceso de imagen que contenía la pieza arquitectónica de la primera torre que se dibujaba como singular rascacielos de punta cilíndrica¹.

A pesar de que los primeros documentos hablaban de la revalorización de la industria unida a los servicios terciarios, desde Bilbao Metrópoli-30 sobre todo pronto se procedió a poner el empeño en transformar el área de oportunidad de Abandoibarra en un 'bulevar del arte', centro de cultura y entretenimiento con servicios avanzados, lo que enlazaría directamente con el 'Manhattan bilbaíno' que se iba a conformar a ambos lados de las arterias para el tráfico rodado en la península de Zorrozaurre reconvertida en isla, lo que en el siguiente epígrafe retomaremos con mayor amplitud. En Bilbao, la dimensión estratégica del urbanismo del siglo XXI ha de reconocerse necesariamente en la remodelación de los bordes de la Ría, con planteamientos cuidadosos hacia el paisaje máxime si el desarrollo de la gran mayoría de los parques urbanos proviene de la transformación de los viejos enclaves industriales.

Por otro lado, difícilmente se reconocen los límites entre los espacios públicos y privados: en la explanada frente a la entrada del Guggenheim (igual que en el área del Museo Marítimo de la Ría de Bilbao) no se percibe claramente hasta donde se extiende el espacio expositivo, con elementos como el mobiliario urbano que no corresponde a los diseños utilizados por la municipalidad (piezas exclusivas o no identificables en otros contextos de la ciudad). En ese espacio liminal e intermedio es donde reaparece la importancia del mobiliario como identificador de territorios urbanos conocidos o extraños, e incluso memorias impregnadas en esos lugares. En el otro extremo del Palacio Euskalduna, por ejemplo, aunque los elementos mobiliarios de arboladura metálica instalados por Federico Soriano y Dolores Palacios a la entrada del edificio acotan un espacio peculiar, dos o tres tramos de viales sumados a otros dos o tres tramos de raíles de tranvía y los largos semáforos que no dejan lugar tan siquiera a escamparse de la lluvia veraniega, dificultan la continuidad urbana en el encuentro con el contiguo parque histórico de Doña Casilda².

² La nueva conexión de Abandoibarra con la otra orilla de la Ría se realiza mediante la pasarela peatonal "Padre Arrupe" que conduce a la Universidad de Deusto. La inter-conectividad espacial produce en este caso la desaparición de visiones históricas (edificio emblemático de la universidad), ya que al parecer lo que resta significatividad se recupera en comodidad.

Además de que, la percepción de ‘atraque’ que presentaba el Euskalduna en las primeras infografías no se ha conseguido resolver adecuadamente con el entorno de Abandoibarra. Las rutas, ‘intersecciones’, ‘direcciones’, ‘sentidos’ y ‘pasadizos’ entre los árboles-lámparas metálicos aparecen la mayoría de las ocasiones como pasillos desocupados, ‘desérticos’ y deshabitados (‘no-lugar’ desprovisto casi de transeúntes anónimos), difíciles de transitar, a lo que acompaña una imagen fragmentaria desde la Ría (vidrios, mosaicos ‘reflectantes’ de la realidad en el espejo ‘al otro lado del río’, elevadores, volúmenes de cemento, diferencia de cotas con el puente que se resuelve con elementos mobiliarios de ‘integración visual’).

Entre tanto, la ordenación de la plaza Euskadi ha correspondido al estudio de la arquitecta-paisajista Diana Balmori³. La plaza se constituía como un espacio verde de tránsito y de estancia, atravesado por senderos y un amplio paseo central rector y ordenador (eje de la conexión) de la intervención sobre estanques de agua en movimiento y un perímetro plantado de árboles de gran porte, que protegerían y aislarían relativamente el jardín interior del tráfico circundante. Los elementos constituyentes serían, por lo tanto, la arboleda perimetral delineando una especie de camino de ronda provisto de bancos, las vías secundarias que permitiesen atravesar la plaza en varias direcciones y el eje principal acompañado de fuente ornamental con tres corrientes de agua a diferentes velocidades que provocarían la sensación de movimientos, creando texturas de superficie con sonidos amortiguadores del ruido externo. Para la autora del proyecto, la plaza contribuye a configurar un nuevo ‘casco urbano’ que se construye en el antiguo enclave portuario, aparte de la citada función como camino de enlace con una ‘masa verde’ continua que contribuye ‘ecológicamente’ a la ‘sostenibilidad’ de los ecosistemas biológicos.

Ante la crisis económica sobrevenida en pleno proceso de desarrollo se les tuvo que pedir a los profesionales responsables, por parte de las administraciones e instituciones implicadas, unos procesos de acomodación presupuestaria que en el caso de esta plaza ha tenido una influencia visible aunque relativa. El proyecto amoldado mantiene la doble hilera de árboles con un paseo a lo largo de todo el perímetro así como la vía central. Por el contrario, se han sustituido el estanque y la fuente ornamental por tres zonas estanciales dotadas de masa arbórea y mobiliario urbano, cada una de las cuales presenta unas especificaciones determinadas. También se han eliminado los senderos interiores de forma que la zona verde abarca una mayor superficie. El acceso se produce por los extremos del óvalo, conectando el espacio contiguo del Museo de Bellas Artes integrado en el parque Doña Casilda con el eje de la calle Ramón Rubial. Circunvalando la plaza, además de la torre Iberdrola se encuentran numerosos bloques de viviendas cada uno de los cuales lleva un sello personal en cuanto a diseño y composición arquitectónica (Eugenio Aguinaga e Iñaki Peña, Carlos Ferrater y Luis Domínguez, Robert Krier e Iñaki Aurrekoetxea y César Portela componen básicamente el plantel de arquitectos a los que se les han encargado los edificios).

En esta misma dirección, hacia finales de 2007 se conocía el proyecto seleccionado (“Campa 2000”) para la ordenación del parque de la Campa de los Ingleses que constituye una de las últimas intervenciones emblemáticas en Abandoibarra. Este proyecto que también lleva el sello de D. Balmori resultó vencedor del concurso internacional junto con <<Pagasarri 06’ 73”>>. La propuesta destaca aspectos como las conexiones peatonales y la combinación de espacios estanciales integrándolos con algunas actividades hosteleras insertas en la estructura del parque. Se han diseñado tramos de diferentes cotas unidos por rampas y escaleras que conectan las calles y espacios circundantes, como el histórico puente de Deusto, la pasarela Arrupe como parte del continuo urbano que vincula las dos márgenes de la Ría, la plaza de Euskadi y la Ría con la renovada calle Alameda Marzaredo⁴.

3 Buena conocedora del área de remodelación de Abandoibarra, puesto que participó junto a César Pelli y Eugenio Aguinaga en la redacción del correspondiente Master Plan.

4 Proyecto que ha intentado recuperar el carácter de paseo del borde del ensanche que fue parcialmente distorsionado no solo con la construcción anterior del puente de La Salve sino también con la transformación profunda del panorama urbano tras la construcción de las torres de Isozaki en Uribitarte.



Fig. 1. Rotonda y edificios de la Plaza de Euskadi (D. Balmori), charnela con el parque del ensanche y Museo de BB. AA.

En el parque de la Campa de los Ingleses aún sin finalizar, terrazas y senderos son tratados de manera distinta e individualizada, generando experiencias en cada recorrido (espacios sombreados mediante arbolado autóctono, jardines bajos, espacios abiertos de césped y pradera). Las ondulaciones tipográficas buscan minimizar el efecto de las arquitecturas o micro-arquitecturas de servicios incluidas en el parque y construidas en hormigón armado con frente de madera y vidrio (baños públicos, librería, puestos de venta de revistas, bar-café, etc.), de forma que se mimeticen con el paisaje. Las intersecciones de superficies blandas y duras sirven habitualmente para la instalación de diverso mobiliario urbano expresamente concebido o no para el lugar, lo que en este caso se materializa sobre todo en una serie de bancos mirando hacia la Ría. No obstante, algunas de estas estructuras y elementos desaparecerían o se verían alterados durante la nueva redacción que se les solicitó a los responsables, ante las dificultades de financiación que atravesaba Bilbao Ría-2000 a raíz del azote de la crisis económica que se hizo notar en múltiples aspectos incluidos los urbanísticos.

Evidentemente, se aprecia en todos estos aspectos que se repiten como modelos a seguir con determinaciones específicas que varían en cada caso particular, un claro cambio de valores en lo que respecta a las funciones y los usos del espacio público urbano, lo que redundaría igualmente en la percepción estética de esos parajes fluviales otrora entendidos como lugares de producción y de transporte de mercancías y materias primas, asociados a unos concretos paradigmas de ciudad fabril. Curiosamente, una vez desaparecido el paisaje de antaño surgen ciertas resonancias a nivel estético y paisajístico, no en la configuración característicamente postmoderna de los nuevos espacios sino en detalles de mobiliario y elementos residuales como las 'chimeneas escultóricas' que emergerían de la superficie en la plaza Euskadi, producto de la necesidad de ventilación del aparcamiento subterráneo, que ante la imposibilidad de un ocultamiento más eficaz se visibilizarían como piezas que contribuyen a la ornamentación urbana pero que al final no se han materializado.



Fig. 2. Frente de agua de Abandoibarra. Torre Iberdrola (C. Pelli), Biblioteca de la Universidad de Deusto (R. Moneo), Paraninfo de la Universidad del País Vasco/EHU. (A. Siza), obra de A. Caro y centro comercial Zubiarte (R. Stern).

Precisamente en cuanto a la 'arquitectura del lugar' (Abandoibarra), si la gran torre que culmina la macro-operación ya adquirió un nombre propio antes de su cimentación: Torre Iberdrola, es para su autor, C. Pelli, un 'marcador contra el cielo' a modo de obelisco o menhir, Bilbao Ría-2000 la publicita como emblema 'elegante', 'ecológico' y 'sostenible' con fecha de conclusión en 2011. Al inicio, se pretendían conservar las visiones de los montes desde las calles de la ciudad como una de las ideas principales del primer proyecto que representó una torre alta y otras tres menores. Más tarde se convirtieron en dos torres emblemáticas gemelas con perspectivas abiertas hacia el paisaje y finalmente una única torre, con líneas horizontales de casas colindantes que rompen las perspectivas⁵. La torre actual presenta su eje alineado con una de las calles diagonales del Ensanche que concluiría en Abandoibarra (Elcano), tal y como reconoce su propio autor (Pelli).

Si los cimientos para la torre se colocaban en 2006 (evitando que Abandoibarra se quedase 'destronada' o 'desconronada'), la desproporcionada sede del centro comercial Zubiarte a modo de 'carrusel', 'foro' o 'circo máximo' imperial resuena a una rancia arquitectura torpemente reinterpretada. Un gigantismo monumental que esconde en su interior calles cubiertas y pasos elevados a modo de pasajes comerciales decimonónicos, más postmodernos que modernistas, combinados con áreas especializadas para el consumo ocioso en la línea de los 'no-lugares' (Marc Augé) prototípicos de entornos cercanos a las atracciones de los parques temáticos en su versión reducida y de paisaje interior^{II}. Solo en el extremo de Abandoibarra donde se ubica el Museo Marítimo de la Ría de Bilbao, "es el único espacio fluvial con un contexto de relativa autenticidad portuaria y valor patrimonial cultural"^{III}. La

5 Los bloques se disponen a ambos lados de la torre, según proyecto elaborado por el arquitecto catalán Carlos Ferrater con el que participaron Luis Domínguez y Xavier Martín.

torre de Iberdrola comparte cerca de allí vecindad y cierto protagonismo, aunque de una manera más aplacada, con la biblioteca de la Universidad de Deusto encargada a Rafael Moneo y el Paraninfo de la Universidad del País Vasco/EHU., de Alvaro Siza, ambos edificios inter-conectados por la calle Ramón Rubial y rodeados por el inminente parque de la Campa de los Ingleses.

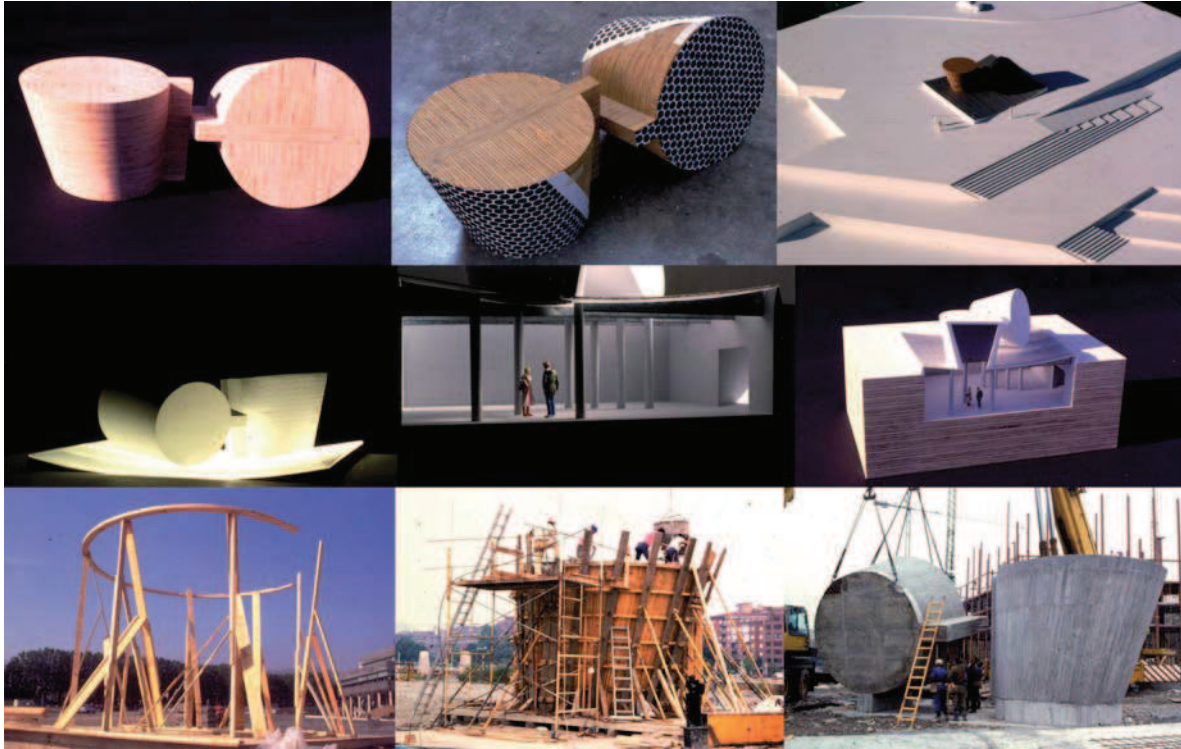


Fig. 3. Escultura de A. Garraza en Abandoibarra. Maquetas originales y proceso de colocación (fotografías cortesía del artista, al cual agradecemos expresamente su colaboración y contribución desinteresada).

En este espacio intermedio queda ubicada definitivamente la escultura de Anthony Caro "Explorer' Book", pieza construida en acero y hormigón con forma de libro abierto, de cuyo interior emergen restos de anclas y robustos elementos metálicos de inspiración marítima. Situada en un lugar donde antaño existía una actividad portuaria muy relevante, la escultura pretende enlazar con dicha memoria del pasado sustituida 'por los libros y la cultura' en opinión de Kosme de Barañano, apelando a la alternancia entre lo real (el Bilbao actual de la cultura) y lo abstracto (nuestra memoria naval e industrial), lo que desde nuestro ángulo signitivo del patrimonio y los paisajes enlazados a la identidad marítima e industrial sería a todas luces a la inversa⁶. Anteriormente, las primeras propuestas del escultor Ángel Garraza basadas en el escalado de un objeto etnográfico (el 'kaiku'), incluían plataformas traslúcidas bajo las cuales un espacio arquitectónico soterrado producía distorsiones de la magnitud y de la medida en una especie de 'juego de trampantojos'.

Es de hecho en estos contextos donde reconocemos elementos estéticos muy habitualmente reconvertidos en mobiliario urbano o viceversa. Elementos que en ocasiones escapan a las pautas representacionales de la sobremodernidad (M. Augé) al encontrarse en ese territorio tras-fronterizo del arte 'aplicado' en el diseño funcional. La praxis escultórica se justifica en el propio valor artístico del objeto que adquiere función de mobiliario. En paralelo con la 'formalidad abstracta' del mobiliario, la escultura pública se inmiscuye en el irónicamente denominado 'Paseo de la Memoria' de la ribera de Abandoibarra ('sitio tan lejano como irreal' plantado de palmeras exóticas) tal que 'piedras simulando torsos antropomorfos', lejos de la 'piedra acontecida' oteiciana; meteoros sin cráter e imágenes figuradamente amorfas, dignas de los 'exorcismos' más suculentos, como los 'pararrayos' ener-

⁶ En 2008 se apelaba ya desde el Ayuntamiento a detener el plan de compra de este tipo de esculturas ante la crisis económica que estaba acechando, por lo que habría que esperar a lo que el futuro pudiera deparar para continuar con dichas inversiones.

2.2. El arranque del espacio metropolitano en Zorrozaurre

“El paisaje urbano se completa y construye como red de muros. La arquitectura urbana articula los movimientos y nuestra percepción del espacio a partir de cortes planos y muros pantalla, las fachadas de los edificios y el plano del asfalto. Fronteras físicas y límites en la distancia de la mirada, muros cortina sobre una arquitectura tectónica, una masa cerrada, parcialmente horadada por la trinchera de la calle [...] y sólo en ocasiones la única escapatoria es el cielo, mirar hacia arriba.”

J. M^a Lazkano

En uno de los enclaves más significativos y característicos de la Ría en la península de Zorrozaurre hallamos también uno de los paisajes más significativamente post-industriales en cuanto a su decrepitud y abandono, aunque participe de una singularidad plástica e iconográfica que puede activar la sensibilidad del visitante. Lo cual nos proporciona una de las claves intangibles de las cuales nosotros partimos; intersticio entre la plástica del paisaje y los hechos culturales (productivos, económicos, antropológicos, estéticos...) acaecidos a lo largo de los siglos y el ‘cronotopos’ espacio-temporal durante el cual el ser humano ha transformado el medio, pero tan dificultoso de poner en palabras.

Dichos espacios fluviales peninsulares, repletos de vestigios patrimoniales simbólicos de la maritimidad y la vida portuaria que ocupan el canal de Deusto, vienen siendo puntos simbólicos de engarce con la ciudad y la extensión metropolitana, así como el área de Galindo en Barakaldo, cuyas señas de identidad trascienden al ámbito municipal, puesto que ejerce una notable influencia en toda la margen izquierda. Máxime si se considera ese espacio ribereño como exponente típico de transformación urbana, sabiendo que desde su dársena partían los mercantes cargados de mineral y en sus terrenos llanos se afincaba la mítica factoría de Barakaldo perteneciente a Altos Hornos de Vizcaya.

Los espacios industriales abandonados y retenidos como ‘paisajes etnográficos’ de resto y de residuo, con la especial entropía que Richard Smithson asignaba a estos ‘no-lugares’ hallados en nuestro caso a lo largo de los frentes fluviales y marítimos de la Ría de Bilbao, aparecen también en puntos de confluencia de ríos y en lenguas de tierra entre cauces fluviales como es el caso de Zorrozaurre, terreno que fue separado de la vega de Deusto, canalizado y reconvertido en península en el ecuador del siglo XX, surgiendo una alta concentración industrial. Problemas derivados de esa utilización intensa del suelo han ralentizado la rehabilitación de los espacios post-industriales en los frentes de agua (‘waterfronts’) que para nosotros se erigen como lugares residuales de resto y de despojo pero también de símbolos estéticos consolidados cuya alteración radical no justificaría en absoluto el olvido de un pasado memorable.

Dada la relevancia que ello adquiere a posteriori, es preciso adelantar que en la ubicación espacio-temporal de Zorrozaurre destacan dos hitos muy importantes: la industrialización de la zona y la apertura del Canal de Deusto después del meridiano del siglo XX por el incremento de la actividad portuaria⁷. Las obras del canal, aunque puede considerarse un evento excepcional para el modelado de la trama urbana, hay que integrarlas en este particular relato urbano junto a una larga sucesión de agravios y apropiaciones que atestiguan la importancia de una ingeniería portuaria desarrollada creando muelles, encauzamientos y dársenas. Podemos observar cómo en el plano de Ordenación Comarcal propuesto por el arquitecto Pedro Bidagor en 1943, existía desde entonces la intención de reconvertir la parte baja de la Ribera de Deusto en península, aunque dicho propósito se representaba gráficamente con un canal abierto que encauzaría la Ría en un eje artificial rectilíneo, quedando de forma subsi-

7 En la onda de las transformaciones sufridas por el curso de la Ría para su aprovechamiento económico-industrial, el Canal de Deusto constituyó una obra decisiva. Hubo iniciativas a este respecto desde 1926, 1927 y 1928 que se plasmaron en las memorias de la Junta de Obras del Puerto, con proyectos presupuestados y sensiblemente retocados en 1935, 1941 y 1950, pero no será hasta 1968 cuando definitivamente convergen situaciones propicias para afrontar la apertura del Canal, lo cual da una nueva impronta a las márgenes de la Ría en Deusto y San Ignacio, influyendo incluso a nivel global en la ordenación de la aglomeración bilbaína. De forma que el territorio metropolitano dibujado en el plano no se entendería del mismo modo sin este importante evento urbanístico de influencia supramunicipal.

diaria el curso natural del río cegado en la margen izquierda, lo cual se reflejó igualmente en los planes parciales de Deusto de la década de 1940. Aunque el canal que delimitó definitivamente el territorio de la península de Zorrozaurre se construyó tras diversos avatares, orientado hacia la margen derecha.

Los proyectos urbanísticos generales o específicos para el área de Zorrozaurre, cada propuesta con su distinto grado de interés en la transición desde el enclave industrial al espacio urbano, se han ido sucediendo, como decíamos, con mayor o menor entusiasmo desde hace más tres décadas, lo que se publicita con la puesta en marcha del Instituto para la Promoción de Zorrozaurre en 1988⁸. Esta senda la continuaron los estudios del MIT, de la Universidad de Harvard y de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Navarra, con el concurso de ideas y anteproyectos que consideraba dicho enclave como un espacio de gran oportunidad para la recuperación de los bordes y frentes de agua en Bilbao. Fue también motivo de disquisición en las diversas fases del Plan Territorial Parcial (PTP) del Bilbao Metropolitano. Al amparo del convenio de colaboración suscrito por el Ayuntamiento de Bilbao con la Universidad de Navarra surgieron algunos indicios de urbanización alternativa dignas de mención, como la iniciativa atrevida de asociar un tejido urbano novedoso para Bilbao con edificios formalmente concebidos y espacialmente ubicados como hileras de contenedores dispuestos para su carga, atendiendo a los valores plásticos de dichos elementos del pasado industrial que perpetúan una memoria y una concepción espacial determinada que se pretendía recrear, inclusive desde el punto de vista cromático. Se configuraba una plataforma de suelo público, continua y sin interrupciones, sobre la cual se ubicaban las ‘casas-contenedor’, acompañadas de un peculiar tratamiento de la pavimentación y el mobiliario urbano. Una visión estética uniforme del territorio sin que la excesiva especialización de usos alterase la forma continua de ordenación urbana^{IV}.

Zorrozaurre se quedó, aún así, sin una clara intencionalidad que pudiese prosperar, a pesar de que, junto con Abandoibarra, esta zona estaba dispuesta para abanderar el proceso de remodelación y redefinición de espacios postindustriales en el Bilbao de después de la industria. No obstante, en el entorno urbano de Zorrozaurre se atisban en la actualidad tímidos intentos de dignificación del barrio en la medida de lo posible por parte de los propios convecinos, frente a la escasa preocupación mostrada por las instituciones hasta hace poco, considerando, además, que algunos edificios abandonados han sido recuperados por parte de agrupaciones o movimientos sociales alternativos afincados allí temporalmente. Por lo tanto, en Zorrozaurre coexiste aún una gran diversidad de identidades ante lo cual es posible adoptar una actitud de potenciación de esas identidades o de aniquilación, como suele ocurrir habitualmente cuando confluyen estas circunstancias. Además de todo ello, aunque existan grandes propietarios del suelo como el Puerto Autónomo, la división de la propiedad más reducida hace que resulte complicado plantear estrategias conjuntas.

En el empeño de que la ciudad se encontrase con la Ría de una manera diferente a la netamente portuaria e industrial, dado que Zorrozaurre ocupaba un espacio de centralidad metropolitana donde la residencia compartía los mismos espacios con la industria, el PGOU preveía la apertura completa del canal reconvertido en isla, rodeado de paseos de ribera, zonas ajardinadas, varios puentes y manzanas residenciales. Paralelamente, el Grupo Thyssen Industrie venía realizando una iniciativa de recuperación de enclaves urbanísticamente degradados e incluso conflictivos en ciudades relevantes del Estado español. Bilbao, como objetivo atractivo, se estudió en la cuarta edición del concurso que se solía proponer, en este caso durante el año 1994. El primer premio resultante realizaba una especie de pixelación del terreno en todo el conjunto mientras que el segundo premio, titulado como: “Eje vertebrador”, denotaba un interés de sutura urbana con ambas orillas de la Ría mediante postulados y coordenadas quizás más tradicionales, donde no estaba ausente tampoco la memoria histórica asociada a la Ría. Los siete bloques residenciales ordenados en la futura isla se imbricaban con los ejes circulatorios de Deusto y San Inazio, del mismo modo que uno de esos ejes recorrería el centro de la isla tal que avenida de amplias aceras. De los tres terceros premios, aparte de apostar también por la conectividad entre la península y los barrios colindantes, uno de ellos proponía una edificación extensiva aparentemente desordenada como una serie de cajas-barcos azarosamente anclados junto a la Ría.

Otro de aquellos terceros premios sirvió para un planteamiento más elaborado por parte de un equipo de arquitectos encabezados por Xabier Unzuurrungaza. La idea proponía, a grandes rasgos, desecar la Ría en su trazado natural dejando una línea de agua en alusión a la memoria histórica del lugar y abrir el Canal de Deusto fomentando un parque lineal en la orilla, con un ensanche de viviendas abiertas hacia el parque y la posibilidad de crea-

8 Iniciativa de la cual no se ha vuelto a saber apenas nada.

ción de un puerto deportivo. Una propuesta más evolucionada derivada de aquella primera idea geometrizable después el cauce originario de la Ría abriendo igualmente el Canal para la prevención de inundaciones, de forma que se formasen unas isletas flotantes intercomunicadas para zonas verdes y establecimiento de infraestructuras, con una preclara intención de ‘crear ciudad’^V. Estos técnicos y profesionales apuntaban precisamente a esa idea de ‘sutura urbana’ mediante sendas de un ‘artefacto urbano’ articulado en torno a la Ría (que es la propia ciudad como ‘unidad monolítica’) aprovechando para ello la coyuntura histórica y un espacio intersticial significativo como es Zorrozaurre. La Ría se transformaría en una ‘secuencia de espacios verdes y áreas de interés público’, mientras que los puentes se emplazaban atendiendo a la función propiamente conectora a la vez que a las características geográficas peculiares de la Ría.

A este respecto, la plataforma ciudadana Herria Aurrera de Deusto mostraba, por su parte, una lógica preocupación por el futuro incierto de la zona de Zorrozaurre con la urbanización definitivamente encomendada a la arquitecta Zaha Hadid, lo que en opinión de este colectivo provoca un choque frontal con las actividades que se realizan en la actualidad (pequeña industria, talleres, vivienda degradada, fenómenos como la ‘okupación’ que funcionan como focos de atracción, etc.). La consolidación de la imagen de marca vuelve a apelar en Zorrozaurre a la idea de ‘parque tecnológico’, proporcionando una apariencia publicista a una nueva operación urbanística de gestión inmobiliaria y ‘orientación residencial’, sin una previsión clara que se dilate en un período más prolongado de tiempo. Perfilando el futuro con el dilema perpetuo entre transformación y conservación, existen indicios fundados de que la propuesta urbanística de Z. Hadid propone respetar los frentes de la Ría en la zona más histórica de la Ribera de Zorrozaurre y Ribera de Deusto, cargada de reseñas memorables e inmemoriales. En este punto, uno de los mayores escollos en la ordenación territorial de la península de Zorrozaurre, su posible conversión en isla, parece haberse decantado por el mantenimiento del modelo actual dado que se ganaría terreno edificatorio además de reducir el número de conexiones mediante puentes, incrementándose la navegabilidad de la Ría hasta el Museo Marítimo de Abandoibarra (para que puedan penetrar buques de cierto calado y puntal).

En Ribera de Deusto el Ayuntamiento renunció definitivamente a los rellenos del canal para construir edificios en ese terreno ganado a la Ría. Además los vecinos ganan un parque de ribera en el borde del canal desde la ubicación del depósito franco hasta Deusto. Los últimos años se han ido consolidando, no obstante, las restauraciones de los edificios del frente de la Ría. Según el protocolo, las primeras actuaciones a realizar comenzarían precisamente en el Canal de Deusto con un puente que conectará Zorrozaurre con Deusto. Con el inicio preparado para 2012, un año después se preveía que comenzasen las edificaciones de la orilla de San Inazio para seguir con las de la península hacia 2015. La crisis del final de la primera década del siglo XXI, sin embargo, ha obligado a ejecutar la actuación en dos fases y llevando a cabo lo estrictamente necesario, dado que el plan proyectado se fraguó en una época de bonanza y de expansión económica. Una de las primeras infraestructuras sería la clínica del Iguatorio Médico Quirúrgico (con una torre de fachada poligonal modificada en cada planta, perfil que da como resultado una fachada arquitectónica sumamente efectista) con la previsión de que el edificio estuviese finalizado para 2012, con un ‘sólido consenso’ y alguna discrepancia de fondo.

El Master Plan de Zaha Hadid divide finalmente la zona en tres distritos, el primero de los cuales netamente residencial y de servicios, mientras que el segundo transformaría definitivamente el viejo barrio pesquero y portuario en parques y equipamientos culturales. En el tercer distrito se ubicaría el área de trabajo con oficinas y sedes empresariales básicamente, reconociendo que los trabajos de remodelación en las circunstancias actuales podían alargarse por un plazo de 20 años. En los pabellones industriales y arquitecturas fabriles susceptibles de conservación se instalarían prestigiosas firmas e instituciones como la propia Fundación Metròpoli (en el edificio de servicios de Tarabusi, respetando el estilo original de la fachada hacia el canal y un muro de cristal en la que se orienta hacia el depósito de la grúa, con una galería bioclimática adosada y una plaza exterior con una serie de esculturas ‘públicas’) o la ingeniería Idom (reformando el depósito franco para convertirlo en buque insignia provisto de nuevos elementos estructurales como un techo verde desmontable). Pequeñas y medianas empresas prevén también instalarse en las oficinas de Lankor o el edificio de Consonni, sin rechazar la idea de una gran torre o rascacielos a modo de faro que pondría el broche de oro a toda la operación, ocupada por la BBK y encomendada a Zaha Hadid, en clara competencia con la torre de Abandoibarra que da rostro a otra entidad emblemática, encargada en ese caso al propio realizador del Master Plan C. Pelli.



Fig. 4. Reforma y rehabilitación de la conocida fábrica Artiach en Zorrozaurre.

2.3. Reconstitución de la margen izquierda en la zona de Barakaldo

“Ibaiahoa hiriaren bizkar hezurtzat hartu dute askok, Unamunok, kasurako, honakoa plazaratzean: <<Zuhaur, Nerbioi, baitzara Hiriaren historia, zuhaur iragana eta etorkizuna, beti oroimen, esperantzagaia>>.

José María Larrea

El Plan Urban-Galindo como otro buque insignia de la regeneración metropolitana de Bilbao se gestó a partir de 1993 con el encargo de un estudio para la recuperación de la ribera del río Galindo a la altura de Barakaldo. Muchos de los primeros anteproyectos derivados de un convenio de colaboración con la Escuela de Arquitectura de la prestigiosa Universidad de Harvard tenían como enclave territorial propuesto el área de oportunidad de Galindo, frente de agua susceptible de revalorización en el que, para la realización del ejercicio académico, se les propuso a los alumnos la inclusión de un parque temático, situado en una parte de las instalaciones decrepitas de Altos Hornos donde se incluirían atracciones para el ocio y el turismo, y donde se justificaba también la reutilización de edificios preexistentes para alojar museos asociados a la industria, la técnica o los astilleros y la construcción naval, en clara sintonía identitaria con la importante conexión histórica, geográfica, cultural e iconográfico-simbólica entre la ciudad y el mar. Algunas de las ideas que se originaron convertirían el entorno de la dársena de Portu en un ensanche urbano con infraestructuras turísticas como puerto deportivo y grandes espacios recreativos o centros expositivos (incluso campo de fútbol tal y como se materializaría después), además de los parques de transición entre los densos entramados urbanos y los descampados de la industria. Sí que se intuía, en todo caso, un profundo respeto por las permanencias que daban sentido a los lugares.

Teniendo muy en cuenta el contexto post-industrial físico y el imaginario simbólico, con la extensión ‘natural’ de Barakaldo hacia el río se lograría un atrio para el parque que contuviese las actividades comerciales necesarias y

ofreciese una centralidad simbólica al espacio ribereño. El rostro público peculiar para la ribera se organizaría en torno a esos elementos junto al puerto deportivo, sin perder aparentemente la herencia portuaria y post-industrial de la Ría. El programa constructivo se concretaba, sin embargo, con estación de ferrocarril, acuario, museo/s, mercado, hoteles, balneario y aparcamientos aparte de los espacios verdes y plazas sobre la lámina de agua, mediando entre el contexto urbanístico existente y la 'reforzada' actividad de la ribera. El nuevo canal crea una conexión visual con las cumbres montañosas en la distancia organizando paralelamente una avenida de tipo comercial en el borde. La escenografía arquitectónica más detallada se concretaba en volúmenes aplacados en los frentes de agua donde la Ría funcionaba como telón de fondo para la arquitectura. Tal y como hemos visto antes en Zorrozurre, algunos proyectos rememoraban la imagen de la Ría repleta de contenedores o 'cajas' a modo de tumbas rehabilitadas, con piezas de mayores y menores dimensiones ancladas en la orilla exhibiéndose al paso del agua, y ofreciendo un paisaje que se disuelve entre lo arquitectónico y lo escultórico.

En esta zona comprendida entre Barakaldo, Sestao y las confluencias del río Galindo y la Ría de Bilbao existía de antemano un proyecto que pretendía recuperar terrenos pertenecientes a AHV mediante un programa que incluía regeneraciones urbanísticas, sociales y económicas en los frentes de agua del río Galindo y Nervión. Finalmente, el programa Urban da paso así a la operación Galindo para la reconquista de los espacios al borde del agua mediante un nexo de unión que constituye la plaza de Desierto (diseño de Eduardo Arroyo), elemento vertebrador de la nueva imagen de Barakaldo. Un área industrial que se añade a la ciudad como prolongación en el entorno de la plaza de Desierto, ocupado en su tercera parte por zonas verdes, estanques, jardines, zonas de juegos infantiles y atalayas elevadas. Rompiendo la topografía del terreno con una configuración 'ajedrezada' en la que se integra de forma magistral el mobiliario urbano aplacado y adaptado al plano con una notable calidad ambiental y urbana, junto al pavimento bañado por las leves láminas de agua casi imperceptibles que discurren por las zonas delimitadas. E. Arroyo, discípulo de Rem Koolhaas, presenta con esta realización una 'pixelización del terreno' que pone en práctica el establecimiento de un nuevo orden entre los elementos y materiales catalogados sobre el terreno. Se percibe dicho espacio 'repleto' a su vez de 'lugares diferentes' con atalayas elevadas que distorsionan y tensionan el aspecto plano del suelo, constatando que por su particular diseño es capaz de simultanear el concepto de parque y de plaza. La paisajista Teresa Geli intervino en la configuración del lugar rememorando elementos industriales que allí se encontraban: traviesas, conducciones, tubos, charcos de líquidos indentificables y vegetación envenenada por la absorción de gases inimaginados, conglomerado que formaba antaño un paisaje común. La iluminación, por su parte, se ha diseñado e instalado de manera que contribuya a señalar y recrear los minúsculos espacios correlacionados.

En esa zona de Barakaldo se ubican además del Cedemi (antiguo edificio de la central eléctrica de AHV., denominado pabellón Ignor puesto que albergaba la maquinaria –que aún se mantiene tras un minucioso proceso de restauración– de dicha empresa que convertía la corriente alterna procedente de la red externa en corriente continua para uso siderúrgico)⁹, el Elkartegi de Barakaldo y la planta aeronáutica Precisat Bilbao. El nuevo estadio de fútbol de Lasasarre se erigió en la zona norte de Galindo a cargo de Bilbao Ría-2000, a cambio de la cesión por parte del Ayuntamiento de Barakaldo de suelo para uso residencial. Concebido en acero escultórico y policarbonato en planchas de grandes dimensiones, su cubierta de gran ligereza visual y carácter traslúcido garantiza un máximo de iluminación. E. Arroyo fue también el arquitecto que ganó el concurso EUROPAN 5 para este estadio.

El campo de fútbol de Lasasarre nace con la pretensión de ser un edificio proyectado de manera que se integre en la zona, evitando que constituya un obstáculo visual en el acercamiento de la trama urbana hacia el frente de agua de Galindo. Para el cierre se utilizó celosía metálica con la que se buscaba recordar la imagen de un bosque con el efecto de luces y sombras; solución con la que se logran dos texturas luminosas distintas: por el día se filtraba la luz natural mientras que por la noche irradia luz hacia el exterior, tal que las míticas arquitecturas del neoclasicismo utópico que soñaron los racionalistas ilustrados del s. XVIII, donde todo el universo se condensaba en ese juego de luz y oscuridad propuesto, por ejemplo, en la gran esfera del cenotafio en honor a Newton (E. L. Boullée).

La primera parcela residencial de la zona se compone, no obstante, de tres bloques con patio interior, elemento al que se le intenta dar un carácter ajardinado, boscoso, con zonas de descanso y recreo. Dos de los arquitectos

⁹ El pabellón con plaquetas de ladrillo visto asemeja una estructura griega de la antigüedad con frontón clásico (se aprovechan sus elementos simbólicos que ayudan a mantener cierta memoria histórica). El edificio se construyó en 1926. El responsable de la restauración ha sido el arquitecto José Luis Burgos.

seleccionados son Carlos Arrizabalaga y José Ignacio Linazasoro, mientras que el tercer bloque se encuentra a cargo de Dolores Palacios y Federico Soriano. Por su parte Sandra Topfer, Iñigo Viar y Dirk Bertuleit son los arquitectos alemanes encargados del proyecto de parque de Lasasarre que completa la urbanización, también con una mención especial concedida en el concurso EUROPAN-5 de 1999. Este diseño lo entendieron como una recreación de la topografía local con la articulación de una sucesión de valles y montículos (2004). Otras infraestructuras previstas ya han sido creadas, como el polideportivo de Lasasarre que recuerda ligeramente a una moderna nave industrial, por lo que se ha pretendido recuperar la ilusión imaginaria del carácter industrial de la zona, simulación en la que intervienen incluso materiales de construcción como el hormigón, el aluminio o la piedra caliza. La percepción de la sofisticación en el paisaje, acompañada de tonalidades monocromas –gris y negro marquina– y la apelación a recursos locales con toques exóticos participa en ese proceso de reinención de paisajes.

El nuevo parque de Lasasarre ocupa la franja de la ribera de Galindo, con un diseño paisajístico ciertamente cuidado que mejora la calidad del entorno urbano y crea espacios interiores diferenciados. Plantas arbustivas y especies arbóreas funcionan como muros cortina separadores de canchas deportivas con espacios provistos de bancos de madera, compartimentados y cerrados que sirven para guardar los instrumentos de juego. Los diversos niveles del parque se comunican mediante rampas y escaleras de hormigón blanco que contrasta con el césped desde el punto de vista cromático. Se crean distintos ambientes definidos por el color y la vegetación, donde se integran bancos de madera y hormigón, estos últimos diseñados con una pureza geométrica y formal considerable que recuerdan construcciones racionalistas de hormigón visto y amplios ventanales, si bien reducidos en escala.

Los espacios se proveen de terrazas, zonas de juego, patinaje y circuito de bicicletas. Para la diferenciación de los diversos emplazamientos se hace uso de la jardinería y los elementos de mobiliario urbano como barandillas y bancos de hormigón agrupados en distintos puntos del recorrido, conjuntamente con las fuentes y papeleras de acero cortén que causan un notable contraste efectista con los restantes elementos del paisaje. El parque se remata en 2005 creando conjuntos de pequeñas plazas, hondonadas y colinas que modifican completamente el aspecto plano del solar industrial originario. Sobre los subterráneos inferiores, se han allanado los terrenos para la implementación de pistas destinadas a la práctica de la ‘tuta’ y la ‘petanca’, lo cual es significativo respecto al restablecimiento o recreación de cierta ‘memoria del lugar’ ya que, al parecer, dichos juegos se venían realizando en la zona desde hace largo tiempo.

Otro de los espacios a intervenir por los arquitectos Javier Fresneda, Javier Peña y Javier San Juan es la plaza de Prometxeta, conectando con la nueva avenida de Altos Hornos como un ‘canto evocador a la desmemoria’, en el casco urbano de Barakaldo reforzando la unión con los frentes construidos para consolidarse como ‘ensanche de la ciudad’. La mayor parte de los edificios de reciente construcción se agolparían en torno a ese espacio público presidido por otra ‘torre singular’ constituida por el ‘volumen traslúcido’ de rigor a modo de ‘linterna’ (torre que en 2010 se deja aparcada de la ordenación, que a primera instancia se iba a realizar al unísono con el parque para la liberación de suelo residencial). Levemente inclinada a partir de una altura intermedia, recordaría ligeramente a las ‘grúas desaparecidas de la Ría’, además de los motivos ‘escultóricos’ para la ‘ornamentación’ de la plaza. Se evidencia una vez más la necesidad de competir, a menor escala, con el referente de Abandoibarra¹⁰ como símbolo emblemático.

Este proyecto de parque especialmente dilatado en el tiempo (encargado en 2003 al equipo de arquitectura Xpiral y MTM que ganaron el concurso EUROPAN 6) concluye en 2010 con un anfiteatro-graderío desde el que se visualiza el entorno (idea conceptualmente similar a las ‘atalayas’ urbanas producidas por E. Arroyo en la plaza de Desierto-Barakaldo), y una arquitectura singular que pone en valor la Ría cuyos tramos vistos se combinan con otros ocultos bajo las rampas. Las reminiscencias industriales se han pretendido recrear en las susodichas pérgolas de acero cortén que rememoran árboles metálicos (concepción cercana a la arboladura de metal que hemos destacado en las inmediaciones del Palacio de Euskalduna), así como bancos realizados sobre bloques de piedra de cantera, además de los parterres modulares y el pavimento. Su estructura urbana en este caso desprovista de zonas verdes se basa en la premisa de su concepción originaria para salvar desniveles del terreno y la conexión de Galindo con la ciudad.

10 Al igual que el “Paseo de la Memoria” de Abandoibarra, en Galindo-Barakaldo también existe la intención de establecer otro ‘paseo escultórico’ en el parque de la ribera de la Ría, desde la dársena de Portu.

Como acompañamiento de las actuaciones urbanísticas, ciertas obras de carácter escultórico son colocadas por medio de iniciativas cuyo mecanismo de gestión a veces se desconoce como han sido las sucesivas fases del llamado Plan Escultórico llevado a cabo por Bilbao Ría-2000¹¹. Si en Abandoibarra recalcábamos algunos ejemplos a este respecto, en el parque de Lasasarre de Barakaldo se instaló, a finales de 2008, la escultura de Joel Shapiro denominada “Figura”, pieza antropomorfa vertical realizada en bronce que tratan de asociarla formalmente al pasado industrial del entorno, cuando la novedad más notable que presentaría sería el hecho de que constituye la primera obra de este autor instalada en el Estado español. La evocación al antiguo paisaje del hierro proviene del uso de secciones prismáticas de metal, como las vigas de acero incandescentes surgidas de las entrañas de Altos Hornos. Con una imagen que pendula entre la idea de movimiento y congelación, entre la forma abstracta y la referencia figurativa según Kosme de Barañano, las obras de Shapiro hacen presente una dramaturgia de difícil equilibrio en el espacio en que se ‘imponen’, con un sentido arquitectónico de materia en movimiento no desprovista de ciertos rasgos de ironía y ‘comicidad’.



Fig. 5. Entorno de Galindo en Barakaldo con infraestructura de parques, viviendas, mobiliario urbano y escultura pública.

11 Bilbao Ría-2000 se enorgullece de que dicha apuesta ha permitido la instalación en Bilbao y en el área metropolitana de obras de arte de autoría mundialmente reconocida, las cuales dotan a sus actuaciones de una singularidad relevante en el ámbito del diseño urbano, imprimiendo un inconfundible sello que las caracteriza (idea vertida en la editorial del nº 18 de la revista *Bilbao Ría 2000*, correspondiente a diciembre de 2008).

Hacia el verano de 2004 se procedió también a la adecuación del parque de la ribera de Galindo como un paseo longitudinal para la revalorización de los frentes de agua, con un recorrido principal sobre la orilla del río y un itinerario secundario entrelazado con el principal como los caminos de sirga utilizados antaño para el arrastre de gabarras (penoso oficio de las 'sirgueras') y reconvertidos ahora en '*bidegorris*' o carriles 'cicloturísticos'. Pasarelas peatonales y varias zonas de descanso con tarimas de madera y esmerados diseños de cerramientos en cerámica para la conexión ribereña de núcleos urbanos. La jardinería protege y a la vez separa los diferentes espacios de forma que los volúmenes, coloridos e incluso los aromas muestren las variaciones según las estaciones y las épocas del año, por lo que nos encontramos otra vez con el 'paisaje premeditadamente cambiante'.

En este enclave de Urban-Galindo cerca de la dársena de Portu se inauguró a finales de septiembre de 2002 el viejo cargadero de mineral de la empresa Franco-Belga que constituía una de las últimas estructuras industriales con su presencia estética más que notoria. En esta construcción regenerada resalta la nueva función de mirador sobre la Ría, incluido en la urbanización de esta zona de Barakaldo por su carácter monumental y estético, aunque se evidencia sobradamente su carácter simulácrico dada la pérdida de función aparente de la estructura originaria, desechando así mismo sus propiedades más intrínsecas al presentarlo como vestigio congelado en un entorno 'liberado' ya forzosamente de su carga histórica y connotación industrial. En el cargadero nuevos materiales como el acero inoxidable contrastan en este sentido de una forma chirriante con los elementos primitivos. La 'tematización' de este reducto industrial se hace quizás más notable con la inclusión de paneles informativos describiendo –y descubriendo– pedagógicamente las funciones del cargadero cuando se encontraba en funcionamiento, esto es, cuando aún atendía a una función de uso desestimada por el transcurso del tiempo y la evolución tecnológica en los mecanismos y sistemas productivos¹².

La remodelación definitiva de la dársena de Portu fue un hecho en el año 2006 con la construcción de una nueva escollera de piedra y una significativa barandilla de acero inoxidable a lo largo de toda la lámina de agua. Rodeada de terrenos baldíos susceptibles también de remodelación y de ocupación del suelo, el dragado de la dársena provocó la desaparición de los restos de barcos y gabarras testimonio de los antiguos usos fluviales e industriales del entorno, sustituyendo por una rampa de acceso al agua destinada a actividades acuáticas y la posibilidad de incorporar un posadero para cormoranes¹³. Una de las herencias del pasado que ha constituido la barrera ferroviaria (como en Abanboibarra) es otra de las influencias que se ha pretendido minimizar a la hora de enfocar las sucesivas remodelaciones de los espacios urbanos. En este sentido, los edificios de las estaciones juegan un papel importante como arquitecturas conectoras y unificadoras de un sistema de transporte largamente asociado en Bilbao a la mercancía industrial aparte de la movilidad de las personas.

Las estaciones constituyen así puntos de unas redes con intenso anclaje territorial que funcionan como intersticios de sutura urbana y actualización de unas estéticas capaces de competir con los emblemas vigentes sin escapar totalmente a ciertas reminiscencias del pasado en cuanto a las formas de entender el territorio. Contradictoriamente, desde el punto de vista visual algunos de estos empeños tratan de evitar aspectos que recuerden excesivamente infraestructuras más propias de un paisaje industrial o post-industrial que post-moderno. Esto es lo que se ha querido conseguir en Galindo con el corredor peatonal que conecta el paseo fluvial de la Ría con la vía del tren, por mediación de puentes y pasarelas traslúcidas más cercanas a la estética del nuevo campo de fútbol. Las hendiduras provocadas por el trazado ferroviario han dado lugar tanto al soterramiento como a la cubrición de numerosos tramos, siendo uno de los más recientes el que transcurre por la parcela liberada de Reketa a la entrada de Galindo (un amplio terreno baldío en el borde de la Ría cuyas marismas fueron desecadas para el almacenaje de mineral de hierro antes de ser embarcado), donde el Plan General de ordenación Urbana de Barakaldo prevé implantar equipamientos y elementos urbanísticos revitalizadores de la zona (parque comercial y de ocio, para lo que se pretendía convocar un concurso de ideas y anteproyectos), a fin de lograr la recuperación

12 Es loable, sin embargo, que se haya procedido a restaurar el embarcadero, máxime si se tiene en cuenta que sigue aún siendo una modesta infraestructura de cierto uso funcional que proporciona servicio a los botes que circulan, atravesando la Ría, entre Barakaldo y Erandio, lo cual es además el último vestigio de uno de los oficios históricos en torno a la Ría, actualmente en decadencia y a punto de extinguirse. La rehabilitación del pequeño habitáculo a modo de 'finger' de embarque con planchas de acero corten, rememorando visualmente la construcción naval característica de la zona, constituye además una estructura estéticamente muy peculiar en ese territorio resbaladizo entre la arquitectura y el mobiliario, que contribuye a mantener aunque sea simbólicamente el hilo de un tránsito urbano de orilla a orilla con resonancias propias de una memoria histórica intrínseca de los lugares que 'enlaza'. Se ha instalado en su interior una iluminación baja cuyos haces de luz reflejan en las paredes, resaltando el carácter singular del elemento. El diseño del embarcadero es obra del estudio de arquitectura Lázaro, Guillermo & Asociados.

13 Cuestión que no es baladí, ya que estas aves pescadoras utilizaban a tal fin los restos semihundidos de un barco pesquero retirado durante las obras, cuyos vestigios se hacían visibles durante bastantes años cuando bajaba la marea.

medioambiental de esos terrenos post-industriales ubicados justamente en el borde de la Ría susceptible de revalorizar.

Toda esta área se contempla con la vocación de convertirse en nexo de unión entre Galindo y la plaza de Prometxeta como antesala del núcleo urbano baracaldés. El espacio central se organiza en torno al antiguo edificio de oficinas de Altos Hornos, una de las arquitecturas más significativas que se ha podido conservar, habilitando unas estructuras metálicas de índole decorativa a modo de pérgolas de carácter post-industrial con su característico color de herrumbre. Del mismo modo, otro de los interiores de manzanas del ensanche de Galindo entre la estación y el estadio Lasasarre ha sido urbanizado por el arquitecto José Ignacio Linazasoro, contando con parterres ajardinados, zona arbolada y áreas estanciales en un espacio rehundido central con mobiliario y plantaciones sobre maceteros (dada la existencia de un aparcamiento subterráneo), que buscan combinaciones cromáticas entre masas de colores, lo cual también se pretendió evidenciar con el diseño interior del propio campo de fútbol. La fuente ornamental en una de sus esquinas se apoya en los muros perimetrales de una rampa, al igual que la marquesina de hormigón armado, que constituyen los elementos más característicos, además de la escultura que rematará la plaza¹⁴.

3. Ni límites ni fronteras: *la conclusión de una ciudad que se acerca a los frentes de agua*

“...Y sobre cauce fijo caudal que huye”

M. de Unamuno

La conclusión y colmatación de una ciudad que se aproxima a los frentes de agua puede resolverse de una manera singular, significativa y simbólica, que va a tener sus puntos de equivalencia y similitud con el saber hacer de unas operaciones urbanísticas y arquitectónicas que han sido el resultado estético y tecnológico (iconográfico y funcional), de una época que ha pretendido mostrar sus altas cotas de desarrollo y avance en la ordenación y acondicionamiento de los espacios urbanos más o menos públicos. Sabiendo que la singularidad en ocasiones también da como resultado cierto grado de repetición (aparentemente novedosa, creativa y discontinua), es obvio reconocer que en el contexto física y simbólicamente tras-fronterizo en el que nos movemos no dejamos de hallar ambas vertientes dentro de una cadena o hilo de continuidad. Si la urbanización de Abandoibarra se ha justificado en varios edificios emblemáticos (Guggenheim, Euskalduna...) y un espacio repleto de mobiliario y esculturas coronado por la prominente torre Iberdrola, donde la constante sigue siendo una especie de ‘horror vacui’ exagerado e ilimitado, sucede lo propio en la explanada de Galindo (Cedemi, campo de fútbol, polideportivo, viviendas...) e incluso en algunas ideas de torres y patios de esculturas para Zorrozaurre que hemos visto.

Otro tanto acontece con estructuras de pasaje como los puentes y las pasarelas peatonales en los paseos de ribera de los frentes de agua en Abandoibarra y Galindo (o los previstos para Zorrozaurre), con las fuentes cibernéticas u ornamentales y el repertorio de mobiliario urbano o esculturas con presuntas alusiones al pasado industrial de la Ría. En este sentido, algunas construcciones ingenieriles y maquinaria industrial o micro-arquitecturas como grúas y cargaderos de mineral hemos visto que han sido conservados de manera disfuncional en Abandoibarra y Barakaldo. Todo ello sin olvidar que, tal y como indica el historiador Javier González de Durana, «Bilbao es hoy un extraordinario laboratorio de interacciones arquitectónicas y artísticas. [...] Después de las cenizas, la vida continúa y Bilbao se recrea a sí misma»^{VI} con una particular escenografía urbana. Escenario en el que no sólo las arquitecturas emblemáticas, sino que también aquellas otras arquitecturas funcionales participan de la peculiaridad estética, en un todo unísono entre arquitectura, industria, ingeniería y arte.

14 A raíz de su inauguración, desde la alcaldía de Barakaldo se instó al Barakaldo Club de Fútbol a que utilizara dicho espacio como lugar emblemático para la celebración de los éxitos deportivos, con una clara intención de socializar el entorno, aprovechando el paralelismo con lo que suponía el recorrido en gabarra por la Ría para las victorias del Athletic. Carácter simbólico manifestado en la iconografía estética que vuelve a poner en relieve la Ría como espacio de usos festivos y celebraciones, sobrepasando una vez más la mera función de vía de tránsito marítimo al convertirse en ‘alameda triunfal’ y colorista, donde inclusive los puentes son como arcos del triunfo garantes de la muy esporádica victoria deportiva.

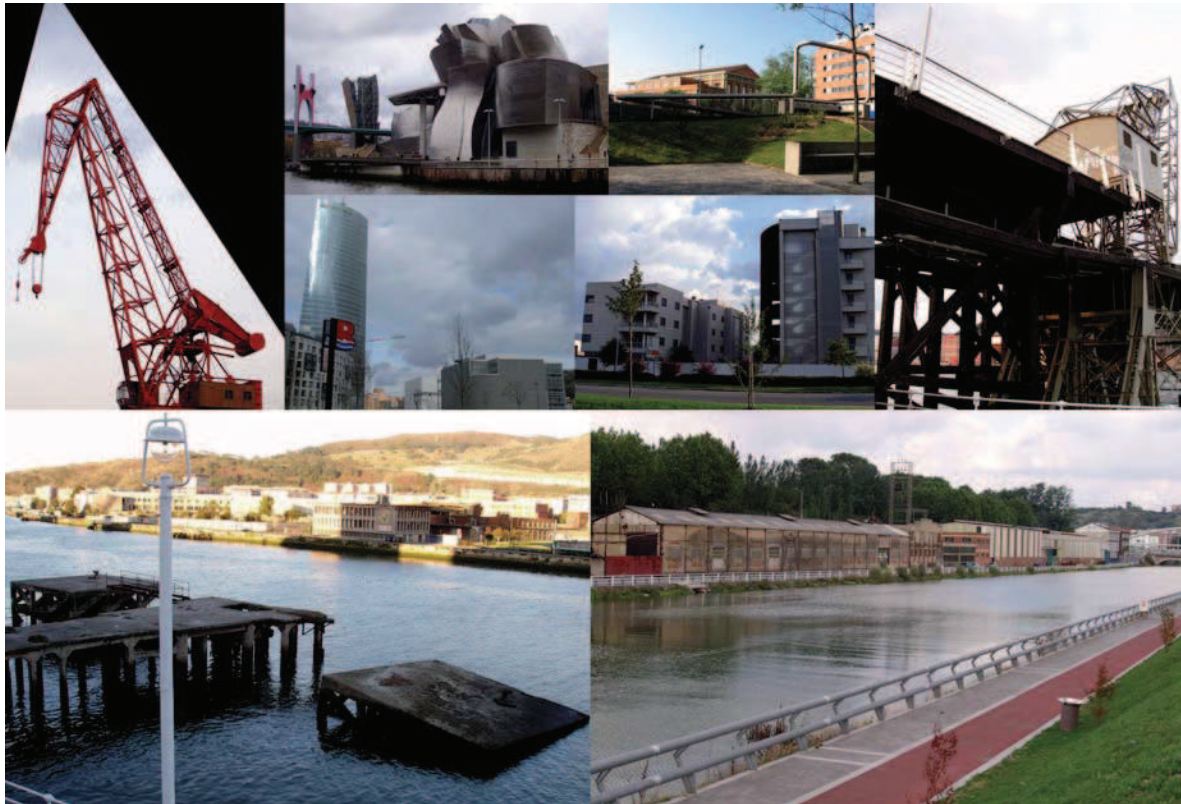


Fig. 6. Áreas de remodelación en Abandoibarra, Galindo-Barakaldo y Olabeaga-Zorrozaurre, con plazas, paseos y urbanizaciones así como edificios emblemáticos junto a elementos industriales conservados en las márgenes de la Ría.

Vamos a finalizar incidiendo una vez más en la necesidad de proporcionar una adecuada imagen contemporánea al territorio metropolitano de Bilbao, que se va estructurando en la actualidad, ya hacia la mitad del año 2011, con una serie de actuaciones urbanísticas y de remodelación a diferentes escalas como los ejemplos que hemos ido introduciendo y valorando en este texto: Abandoibarra, Zorrozaurre y Galindo-Barakaldo, asistiendo a las estrategias de arte público e instauración de escultura en la ciudad, junto con el mobiliario urbano y el 'mobiliario industrial', en referencia directa a la 'estética' del paisaje industrial que hemos heredado. No podemos concluir este trabajo, sin traer a colación la problemática de la acumulación innecesaria de elementos urbanos, asumiendo que este hecho se da tanto en zonas urbanas como en áreas de recreo. Incluso los técnicos y profesionales de los ayuntamientos, ya inciden en el excesivo uso de estos elementos que obstaculizan tanto la visión como el tránsito público o el 'deambular ciudadano'. Parece que el poder económico de los municipios quiere plasmarse en la ciudad, visual y estéticamente, por medio de 'símbolos escultóricos objetualizados' y/o 'metáforas de mobiliario'.

Regresando al inicio, al ámbito geográfico de la Ría de Bilbao, se ha de dar cuenta de esos anacronismos en proceso de congelación como viejos vestigios mudos y pseudo-nostálgicos de la antigua industria de la cual, por otro lado, se desea borrar su memoria histórica más penosa. Ciudades de hitos emblemáticos donde las viejas estructuras industriales perduran, reconvertidas en símbolos anacrónicos descontextualizados una vez perdida su función por la que se establecieron, olvidando la idea clave que considera las arquitecturas y estructuras ingenieriles industriales constitutivas de 'obras de arte útiles', objetos estéticos con función de uso. El arquitecto Iñaki Uriarte proporciona la clave para entender la naturaleza de estas construcciones cuando las denomina de ese modo: «obras de las artes útiles»^{VII}, donde el uso funcional entronca directamente tanto con cierta concepción monumental como con el carácter de mobiliario netamente industrial. Estructuras industriales que han derivado en su caso desde una percepción escultórica o de mobiliario simbólico acuñado por el tiempo como elementos comunicantes, hacia la mera concepción ornamental mobiliaria que se 'congela' en un contexto totalmente ajeno ya a sus connotaciones históricas de la memoria y la idiosincrasia de la industrialización, que moldeó una época determinada y unas estructuras socio-comunitarias y políticas particulares.

En Bilbao hemos visto la grúa Carola¹⁵ de Astilleros Euskalduna conservada en Abandoibarra^{VIII} pero fosilizada (con su motor retirado y ninguna posibilidad de movimiento), y que a la postre cumple la función ocasional de punto de encuentro para actividades lúdicas que poco o nada tienen que ver con la identidad del lugar sino con los símbolos ‘masificados’ y ‘mundializados’. Otra de estas estructuras es el ejemplar de cargadero de mineral antaño perteneciente a la Compañía Franco-Belga e instalado en 1877 (en 1917 se le incorporan nuevos elementos tecnológicos), restaurado por Bilbao Ría-2000 como ‘monumento al pasado industrial’, integrado en uno de los paseos junto a la orilla de la Ría que se extienden hasta la zona metropolitana del parque de Galindo en Barakaldo. Un elemento tradicional de la industria con una interesante estructura de madera y metal que soporta una cinta transportadora sobre dos dados de hormigón, reconvertido en plataforma-mirador (‘mobiliario semiurbano arquitectónico’). La actuación se completa, rematándolo definitivamente con la instalación de proyectores para la exaltación e iluminación nocturna del conjunto (entonces sí que es ya todo un monumento)¹⁶.

Buscando los resquicios que permite la ‘ciudad-límite’, en los ‘intersticios’ constituidos como lugares públicos de socialización y participación (vías de comunicación, parques, calles, plazas o jardines) se hace presente tanto la escultura como el mobiliario urbano más o menos monumental que, derivado de las concepciones vanguardistas del diseño, expresa sus tretas funcionales sin dejar de lado los repertorios iconográficos y estéticos, como elementos que sirven en ocasiones para la señalización estratégica de lugares específicos que en este contexto se asocian a los cauces fluviales estructurantes de la ciudad y el territorio o los límites de la costa. Igualmente, a lo largo del cauce de la Ría “existen una serie de elementos e ingenios que con su finalidad industrial por su tipología, belleza, valor testimonial o tecnológico pueden ser considerados como objetos no solo históricos, sino incluso de anónima belleza, en una apreciación similar a un objeto artístico, que podría calificarse de monumento”^{IX}. Con el enésimo empeño de ‘olvidar la historia’, ‘pasar página’ de una vida y unos acontecimientos que ‘no es posible borrar’ para Ander Gurrutxaga, en Bilbao perduran las ‘huellas de los dinosaurios’ de la industria, “del sufrimiento acumulado y de los costes que tiene la modernidad”^X periclitada.

Notas y referencias bibliográficas utilizadas:

I. En todo caso, para J. Martínez Calleja “el debate quedó servido, y todavía hoy sigue vivo, entre la ciudad emblemática y la ciudad doméstica. [...] Hay que realizar el esfuerzo para precisar los pormenores que, en cada caso, lleva consigo y que se concretan, tanto en las prioridades económicas, como en la justa reivindicación del colectivo de profesionales ante una enajenación foránea de los proyectos”. MARTINEZ CALLEJO, Javier. Bilbao. Desarrollos urbanos. Ciudad y forma, 1960-2000, Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco. Departamento de Medio Ambiente, Planificación Territorial, Agricultura y Pesca, Ayuntamiento de Bilbao, Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro, 2009; p. 413.

II. Para el arquitecto I. Uriarte “una extraordinaria zona ansiada socialmente como un espacio de oportunidad, en todos los sentidos, urbanístico, paisajístico, y cultural, y se ha convertido en la inoportunidad de una de las [...] operaciones inmobiliarias”. URIARTE, Iñaki. “Metamorfosis del espacio portuario fluvial de Bilbao”, *Portus*, nº 7, abril de 2004; p. 29. Un ‘encuentro de agua’ transformado en grave ‘incidente especulativo’ de consecuencias urbanas irreparables e irreversibles. En una línea muy similar el arquitecto Javier Cenicacelaya reconocía que Abandoibarra en su globalidad, a pesar de sus iconos ‘taumatúrgicos’ y singularidades arquitectónicas, no resuelve la ciudad con la Ría ni engarza adecuadamente con el ensanche, que han sido dos de las justificaciones más

15 Esta grúa comienza a faenar a mediados de la década de 1950 como la primera grúa de gran potencia construida en el Estado español, a la que sucedieron multitud de réplicas. Instalada en la cabecera de la grada n.º 1 de Astilleros Euskalduna, su construcción en los Talleres de Erandio se realiza en celosía metálica (perfiles metálicos roblonados) que le proporcionaba ligereza pero como contrapartida alto coste de mantenimiento. Con el perfeccionamiento de las técnicas de soldadura se renunció al remache construyéndose las siguientes grúas en viga cerrada. En 1990 el Ayuntamiento de Bilbao compra la grúa Carola de Euskalduna cediéndola un año después a la Diputación Foral de Bizkaia con la condición de que permaneciese en el entorno de Abandoibarra.

16 A pesar de que la estructura aguantó prácticamente hasta 1982, el estado del cargadero se deterioró notablemente tras sufrir un incendio y varios sabotajes, aparte de las secciones que se debilitaban por corrosión, y que además nadie se preocupó en subsanar los desperfectos. La intervención sobre este elemento propone nada menos que la sustitución de las piezas de madera por nuevo material de pino tea creosotada como imitación de la madera de antaño que aguantaba las tempestades y la erosión del salitre, y construir una nueva grúa desde su base con las mismas secciones pero de forma que el brazo basculante, ya no bascule (su doble simulado). Se suprime así mismo la caseta del maquinista para adecuar la plataforma superior como lugar de estancia y mirador, mientras que el plano inclinado de la plataforma se utiliza para la instalación de una especie de maquetas de vagoneta a escala 1/1 en referencia a su actividad pasada (anacronismo simulácticamente establecido, extracto de tiempo en letargo y porción de historia congelada).

difundidas y socorridas como lugares comunes: “el centro comercial allí construido [Zubiarte] invade el puente, es excesivamente voluminoso y ‘desertiza’ la zona. El parque de Doña Casilda, tan bello, no llega a entroncar adecuadamente con la ribera de la ría; e incluso yo diría más, el paseo del borde del agua, que en términos generales es bastante correcto desde el Puente del Ayuntamiento hasta el Guggenheim, se diluye lentamente en una indefinición, sin bordes claros, y sin calidad espacial, desde el museo hasta el Palacio de Congresos. De nuevo, lo recientemente construido y lo que está proyectado [a fecha de 2008] en este lugar, siguen dando la espalda a la ría; del mismo modo que lo hiciera el proyecto del ensanche de 1876; si bien, ahora ya no existen unas instalaciones portuarias que actúan de barrera entre la ciudad y la ría, como sí las hubo en su momento. Creo que este enclave, representa una oportunidad perdida para Bilbao; o al menos no ha logrado alcanzar el máximo potencial que toda zona junto al agua puede llegar a tener”. CENICACELAYA, Javier. “Arquitectura y urbanismo en el País Vasco entre 1975 y 2005”, en: *Ondare* 26, Donosita-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza/SEV., 2008; p. 54.

III. *Idem*, 30 p.

IV. Aquellas propuestas premiadas y ya olvidadas se recogieron en una pequeña publicación que difícilmente se puede encontrar, editada en 1998 por el Ayuntamiento de Bilbao y la Universidad de Navarra con el sugerente título: *Zorrozaurre. Diseños para la reactivación de la Ría de Bilbao*. Los resultados de los ejercicios realizados en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Harvard se publicaron en: *Bilbao. Itsasadarreko bazterrak. Proiektuak/Los márgenes de la ría. Proyectos/The river banks. Projects*, s/l., Harvard University (Graduate School of design), Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Urbanismo, s/f. (workshop realizado entre 1997 y 1998).

V. UNZURRUNZAGA, Xabier (dir.). Análisis y alternativas a los contenidos de nuevas infraestructuras viarias contempladas en el Plan Territorial Parcial del Bilbao Metropolitano (memoria y dossier planimétrico), s. l.: Universidad del País Vasco/EHU, 2001, s/l.; p. 3 (inédito). Estudio encargado por convenio de cooperación entre el Instituto de Estudios Territoriales de la Diputación Foral de Bizkaia y el Departamento de Arquitectura de la Universidad del País Vasco/EHU (Escuela Técnica Superior de Arquitectura de San Sebastián) en diciembre de 2000.

VI. GONZÁLEZ DE DURANA, Javier. «El arte y la arquitectura en la transformación contemporánea de Bilbao», en: *Euskal Hiria. Proyecto cities proiektua*, Gobierno Vasco. Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente. Fundación Metròpoli, Madrid 2002; 158 p.

VII. URIARTE, Iñaki. «Bilbao: la industria, fábrica del paisaje», en: *Industri ondarearen Euskal Biltzarra. Industria ondarearen kudeaketa Europan XXI. Mendean/Congreso Vasco de patrimonio industrial. Gestión del patrimonio industrial en la Europa del s. XXI*, Bilbao, AVPIOP (Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública), 2002; p. 194 (el subrayado de las palabras clave pertenece al propio autor).

VIII. “En el proceso de desmantelación del antiguo astillero sería la última grúa sin desguazar. Esta circunstancia y las solicitudes desde diversas instancias, hicieron acabase convirtiéndose en un elemento patrimonial e incluso emblemático para el museo. Originariamente era de color grisáceo en vez de rojo como en la actualidad y el año de su construcción sería la grúa de mayor potencia a nivel estatal. Servía para desplazar las grandes piezas y planchas que se debían acoplar en los buques [y acercar al costado de la embarcación las gruesas chapas que iban a conformar el caso]”. RUBIO-ARDANAZ, Juan A. “El concepto de patrimonio marítimo y de cultura: gestión museística e iconos públicos en el País Vasco”, en: *Itsas memoria. Itsas ondarea/Patrimonio marítimo (Revista de Estudios Marítimos del País Vasco)*, Donostia-San Sebastián, Untzi Museoa/Museo Naval, Diputación Foral de Gipuzkoa, 2009; p. 72 (nota al pie).

IX. URIARTE, Iñaki. “Monumento y memoria en la Ría”, *Bilbao*, nº 201, febrero de 2006; p. 35.

X. GURRUTXAGA, A. “Paseo por la ciudad: desde Bilbao a Santurce”, *Fabrikart. Arte, tecnología, industria, sociedad*, nº 5, Bilbao 2005; 107 p.