itsasmuseum BILBAO

Maritimidades - Maritimotasunak
Colección Especializada de Estudios Marítimos
Itsas Gaien Ikerketako Bilduma Espezializatua

ISUSKO VIVAS ZIARRUSTA
AMAIA LEKERIKABEASKOA GAZTAÑAGA

La Ribera de Deusto y Zorrotzaurre en la Ría de Bilbao

ANÁLISIS URBANO, SOCIOCULTURAL Y ESTÉTICO
DEL ESPACIO MARÍTIMO

La Ribera de Deusto y Zorrotzaurre en la Ría de Bilbao

Análisis urbano, sociocultural y estético del espacio marítimo

La Ribera de Deusto y Zorrotzaurre en la Ría de Bilbao

Análisis urbano, sociocultural y estético del espacio marítimo

Isusko Vivas Ziarrusta
Amaia Lekerikabeaskoa Gaztañaga (dirs.)

Prólogo de Teresa Del Valle Murga

Presentación de Jon Ruigomez Matxin

Museo Marítimo Ría de Bilbao
Bilboko Itsasadarra Itsas Museoa

2018
Bilbao

Maritimidades-Maritimotasunak

Colección Especializada de Estudios Marítimos

Itsas Gaien Ikerketako Bilduma Espezializatua

Volumen 5

La Ribera de Deusto y Zorrotzaurre en la Ría de Bilbao. Análisis urbano, sociocultural y estético del espacio marítimo

© Isusko Vivas Ziarrusta, Amaia Lekerikabeaskoa Gaztañaga (dirs.)
© Prólogo, Teresa Del Valle Murga
© Aurkezpena-Presentación, Jon Ruigomez Matxin
© Museo Marítimo Ría de Bilbao - Bilboko Itsasadarra Itsas Museoa
Muelle Ramón de la Sota, 1. 48011 Bilbao. Teléfono 946 08 55 00

Primera edición: octubre 2018

Libro sometido a revisión externa

Comité editorial: Jon Ruigomez Matxin (*Presidente*), Carlos Larrinaga Rodríguez (*Universidad de Granada*), Antonio Rebelo Delgado Tomás (*Instituto Politécnico de Leiria, Escola Supérior de Artes e Desing*), Juan Antonio Apraiz Zallo (*Eusko Ikaskuntza - Sociedad de Estudios Vascos),* Rosa García-Orellán (*Universidad Pública de Navarra - Nafarroako Publiko Unibertsitatea*), Amelia Benito del Valle Eskauriaza (*Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea*), Mirela Fiori (*Universitat Oberta de Catalunya*).

Director y editor de la Colección: Juan Antonio Rubio-Ardanaz

ISBN 978-84-09-03075-0
Depósito Legal: BI-1770-2018

Este libro ha sido publicado en el marco de los proyectos de investigación:
-"El arte y las transformaciones del espacio común del territorio (sostenibilidad estética en canteras de corte y bordes de agua)" (HAR 2016-78241-P), Ministerio de Economía y Competitividad (MINECO), Plan Nacional de Investigación y Desarrollo e Innovación (I+D+i), 2017-2019.
-"La península de Zorrotzaurre en la Ría de Bilbao. Análisis de sus antecedentes, evolución urbana y social de un entorno portuario reconvertido en área de oportunidad", Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea (EHUA 15/31), 2015-2017.
-"CIMAR La ciudad y el mar. La patrimonialización de las ciudades portuarias" (HAR2013-48498-P), Ministerio de Economía y Competitividad (MINECO), Plan Nacional de Investigación y Desarrollo e Innovación (I+D+i), 2014-2017.

Imprime: Imprenta Iglesias. Andrés Isasi, 8 bajo. Bilbao (Bizkaia).
Printed in Spain.

Contenidos

Aurkezpena-Presentación 9

Hitzaurrea 11

Introducción 17

Parte I / Apertura del canal de Deusto y transformación física 33

1 Zorrotzaurre: la transformación de una marisma en zona industrial
Francisco Javier Muñoz Fernández 35

2 El canal de Deusto. Superando el fracaso
Arantxa Quintana San Vicente 79

Parte II / Herencias portuarias e industriales para usos culturales. Arquitectura y escenografía 109

3 Reutilización del patrimonio industrial de la Ría de Bilbao en el siglo XXI. Reflexiones a partir de los pabellones *Fesa-Ercros*
Iñigo Rodríguez Vidal, Josu Gómez Ruiz 111

4 *Pabellón nº 6*: laboratorio de artes escénicas en Zorrotzaurre
Luis Bilbao Larrondo 149

Parte III / Reconfiguración socio-espacial del borde fluvial y urbanismo de reconstitución 183

5 La transformación del frente fluvial de Zorrotzaurre en su contexto teórico y práctico
Marta González Cavia, Jorge Cabrera Bartolomé, Iñigo Basarrate González de Audikana 185

6 Espacios marítimo-portuarios en la Ría de Bilbao: desde su extensión metropolitana hasta la Ribera de Deusto y la península-isla de Zorrotzaurre
Isusko Vivas Ziarrusta, Amaia Lekerikabeaskoa Gaztañaga 209

PARTE IV / MEMORIAS, TESTIMONIOS Y PERMANENCIAS. APROXIMACIONES ANTROPOLÓGICAS Y ESTÉTICAS 241

7 Aztarnak, hondakinak, memoriak
Cristina Lasa Ochoteco 243

8 Bilbao, formateo y nuevas impregnaciones en el espacio marítimo-fluvial. Paseo etnográfico por la isla de Zorrotzaure
Juan Antonio Rubio-Ardanaz 253

PARTE V / PASADO Y FUTURO PATRIMONIAL. RESTITUCIÓN DE LOS VALORES DE LA CIUDAD DESDE LA ARQUEOLOGÍA Y EL ARTE 295

9 Arqueología marítima en la Ría de Bilbao: cuando los árboles dejan ver el bosque
José Manuel Matés Luque 297

10 Bilbao y sus orillas: ¿instrumentalización o saber del arte en la transformación de nuestras ciudades?
Iskandar Rementeria Arnaiz, Ana Arnaiz Gómez 327

RESEÑA CRÍTICA Y DOCUMENTACIÓN GRÁFICA 351
Amaia Lekerikabeaskoa Gaztañaga, Ainhoa Akutain

APÉNDICE FOTOGRÁFICO.
Ana Galar Ariztegui, Jon del Blanco Aguirrezabala 359

RESÚMENES/LABURPENAK/RÉSUMÉS/ABSTRACTS 375

ÍNDICE 387

AURKEZPENA-PRESENTACIÓN

JON RUIGOMEZ MATXIN

Bilboko Itsasadarra Itsas Museoko zuzendaria

MARITIMOTASUNAK bildumaren 5. liburukia aurkezten dizuegu: "Deustuko Erribera eta Zorrotzaurre, Bilboko Itsasadarrean. Itsas eremuko analisi urbano, soziokultural eta estetikoa". Itsas ikasketak gizarte-zientziekin uztartuta egiten den ikerketetatik emaitzak eta ondorioak ateratzen jarraitzen du Museoak.

Bilbok bizi duen hiri-garapenaren une honetan, bereziki garrantzitsua da itsas eremuak eta, zehatzago, Bilboko Itsasadarreko erriberak nola itxuraldatzen diren. Gaur egun, Zorrotzaurrek eta Deustuko Erriberak dute garrantzi berezia. Haiei dagokienez, Itsasadarraren fisionomian eragin zuzena izan duten zenbait esku-hartze eta gertakari historiko aipa ditzakegu; adibidez, Deustuko Ubidea zabaltzearekin gertatutako eraldaketa fisikoa. Hori oso garrantzitsua izan zen, eta, zenbait hamarkada geroago, XXI. mendean, lanak burutu ziren, ubidea guztiz zabalduta, Zorrotzaurre uhartea sortuz.

Bestetik, Itsasadarraren fisionomia berriari dagokionez, komenigarritzat jo da gaur egun Itsasadarraren eszenografiarekin, arkitekturarekin eta erabilera kulturalarekin lotura duen industria- eta portu-ondorea ikertzea. Fisionomia berriaren eraikuntzaren eta konfigurazioaren dinamikak Bilboko gizartea zein itsas eta ibai ertzak ere berregituratzen ditu, Bilbo berri baten gisara, dinamikoa eta aldakorra.

Prozesu zabal honetan, oraindik indarrean dauden lekukotasunak eta egonkortasunak aintzat hartu ditugu. Horietan, bizipenak eta esperientziak bizi ditugu, eta horrek zentzu bikoitza ematen dio Bilboko Itsasadarraren gaur egungo material- eta paisaia-ondareari.

. . .

PRESENTAMOS el quinto volumen de la Colección Maritimidades bajo el título: "La Ribera de Deusto y Zorrotzaurre en la Ría de Bilbao. Análisis urbano, sociocultural y estético del espacio marítimo". El Museo sigue optando por sacar a la luz resultados y reflexiones a partir de la investigación en el campo de los estudios marítimos en vinculación con las ciencias sociales.

En este momento del desarrollo urbano de Bilbao cobra una importancia relevante saber cómo se reconfiguran los espacios marítimos y más concretamente en las riberas de la Ría de Bilbao. Cobra en estos momentos una relevancia especial Zorrotzaurre y la Ribera de Deusto. Al respecto encontramos un conjunto de acontecimientos e intervenciones que han incidido directamente sobre la fisionomía que ha ido adquiriendo la Ría en las últimas décadas. Entre estas intervenciones y acontecimientos históricos encontramos la apertura del canal de Deusto, cuya transformación física ha sido de una enorme importancia: intervención que se termina varias décadas después, en el siglo XXI, con la apertura total del canal que da lugar a la isla de Zorrotzaurre.

Otro aspecto sobre la que se ha visto conveniente reflexionar e investigar dentro de este ámbito de la nueva fisionomía de la Ría, gira en torno a las herencias industriales y portuarias vinculadas actualmente con la escenografía de la Ría, la arquitectura y los usos culturales. La dinámica de la actual construcción y configuración de la nueva fisionomía lleva a una reconfiguración tanto social como espacial de los bordes marítimo-fluviales dando lugar a una reconstitución propia de un nuevo Bilbao, dinámico y cambiante.

Hemos considerado en este amplio proceso los testimonios y permanencias a modo de memoria social que siguen en vigor donde encontramos hombres y mujeres con un conjunto de vivencias y experiencias que también hacen parte de un patrimonio inmaterial que otorga un doble sentido al patrimonio material y paisajístico actual de la Ría de Bilbao.

HITZAURREA-PRÓLOGO

ZORROTZAURRE
BUKATU GABEKO LEKUA

TERESA DEL VALLE MURGA
Antropologoa
Euskal Herriko Unibertsitatea - Universidad del País Vasco

JAKINTZA arlo anitzetatik eta ganorazko xehetasunez lantalde batek buruturiko ikerketari hitzaurrea idazteko aukera izatea, erronka baliagarria izan daiteke eta bien bitartean, norberak ikasteko abagune aproposa ere. Gaiaren garrantzia pentsatzera bultzatzen gaitu; betebehar eginbeharreko konkretuetan, eskaintzen duen ekarpen akademikoan, erabilitako metodologian; baita emaitzetan ere. Horretaz gain, gaiaren trataeran parte harturiko diziplina desberdinetan edota ikerkuntzak izan duen norabidean ere, ondorioek bai konplexutasunaren eta bai hiri-aldaketen ulermen zehatzagoak ahalbidetzen badizkigute. Hori guztia, Bilbo bezalako hirian, bere historia luzean izandako eraldaketa txiki baizen nabariagoekin. Zorrotzaurreko ingurumariko ikasketak leku bitxi bati ezagupenak gehitzen dizkio, Bilboren historiari atxikitzen zaizkionak. Dinamismo horren baitan hiriaren itsas nortasuna sendotzen duten aukerak abiarazten dira, ibai-arroari jarraituz itsasoaren akabuko ezusteko hodeiertzera eramaten gaituena.

Hiri bakoitzak bere historia bezainbat aurrekariak ere badauzka, alegia; nolanahi ere ezagutzera eman behar direnak, aldaketen sarrerak sarritan pizten dituen polemikekin batera. Hiriak bere izaera propioari buruzko hausnarketa ezinbestekoa du, gerora emaitzak hiritargoari esleitzeko. Hortik ere aipatu genezake nola biziki inportantea den lorturiko emaitzen argitalpena sustatzea.

Horrela ulertu du Isusko Vivas Ziarrusta zuzendari zientifikoa izan duen ikertaldeak eta azkeneko hiru urteotan gorputza eman dioten arlo dibertsoetako pertsonek. Zorrotzaurreko penintsula ez baita toki-espazio neutroa; izan ere, Marc Augé antropologo frantziarraren burutapenetatik datozkigun aurrekariak onartzen baditugu, aldi berean beste hainbat toki barnebiltzen dituen lekua kontsidera dezakegu. Hori zinez baliogarria litzateke Zorrotzaurrek eskura jartzen duen potentziala are gehirago

balioztatzeko. Zeren eta toki-leku bakoitza, garaturiko errealitate nahiz sinbolismoen potentziala litzateke. Hortaz, afera horietan guztietan sakondu duten pertsonek erakusten diguten gisan, ezagupena: datuen bilketa, analisia, proposamenak, eta bere baitan espazio fisiko anitz gordetzen dituen ingurunea interpretatu ahal izateko hurbilpena litzateke, aipaturiko potentzial edo ahalmenen berrinterpretazioekin batera.

1. Ilustrazioa
Ikerketako lantaldearen bilera, COAVN Bizkaiako egoitzan, Bilbao, 2016-XII-20
Izaskun Álvarez Gainza-k egin eta utzitako argazkia

. . .

TENER la oportunidad de escribir un prólogo a un trabajo en equipo realizado con rigurosidad desde distintas disciplinas, es un desafío y un aprendizaje. Lleva a pensar en la importancia de la temática, en su abordaje, en la aportación académica, la metodología utilizada, los resultados. Pero también en la articulación entre esas disciplinas diversas presentes en su desarrollo así como en la dirección que ha mantenido la

investigación, de manera que los resultados obtenidos nos permitan entender mejor la complejidad de los cambios urbanos. Y esto en una ciudad como Bilbao, objeto y sujeto de pequeñas y grandes transformaciones a lo largo de su historia. El estudio de Zorrotzaurre aporta conocimientos de un lugar singular que forma parte de la historia de Bilbao. Y en su dinamismo abre posibilidades que refuerzan la identidad marítima de una ciudad que, siguiendo el cauce fluvial, lleva hacia la finitud insospechada del mar.

2. Ilustrazioa
Lantaldearen partaide batzuk Zorrotzaurren, tokian tokiko lana burutzen, 2016

Cada ciudad tiene su historia con sus pasados que deben darse a conocer, así como las polémicas que en muchas ocasiones suscita la introducción de cambios. La ciudad necesita que se reflexione sobre ella para luego poder ofrecer los resultados a la ciudadanía. De ahí la importancia de la publicación de los estudios llevados a cabo. Así lo han entendido Isusko Vivas Ziarrusta como director científico de la investigación y las personas que desde diferentes disciplinas, han llevado a cabo la investigación a lo largo de los tres años últimos.

La península de Zorrotzaurre no es un sitio neutro, y si tomamos referentes procedentes del antropólogo francés Marc Augé, puede considerarse un lugar que a su vez encierra otros muchos lugares. Algo muy

importante para valorar el potencial que Zorrotzaurre ofrece. Porque cada lugar es a su vez un exponente de ese potencial de realidades y de simbolismos. Por lo tanto, conocerlo tal como nos lo ofrecen las personas que han ahondado en ello, es una aproximación que incluye datos, análisis, propuestas, interpretaciones de un lugar con muchos lugares físicos y con re-interpretaciones de las susodichas potencialidades. Las ocupaciones y transformaciones que vayan resultando de las vivencias de las personas que lo habitan, y de aquellas que vayan gestando su presente y su futuro, contribuirán a su vez a la gestación de ese presente y ese futuro, y serán igualmente protagonistas de su historia. El equipo ha visto, vivido, reflexionado sobre Zorrotzaurre como lugar y nos lo han dejado abierto.

Teresa Del Valle Murga*

* Donsotia, 1937. Piano ikasketak burutu zituen *Bilboko Kontserbatorioan*. Geroago, Historiako, Arteko eta Gizarte Antropologiako ikasketak egjn zituen Estatu Batuetan. Bere hastapeneko landa lana eta doktorego tesia Mikronesian aurrera eraman zituen. Euskadira bere itzuleraz geroztik eta Donostiako *Zorroagako Fakultatean* sartzearekin batera, bere irakaskunzta eta ikerkuntza *Euskal Herriko Unibertsitateko (UPV - EHU)* esparruan bete zituen; landa lanak ere Euskal Herrian eta beranduago Mexikon eginik. Gaur egunean *UPV - EHUko* katedradun emeritua eta *Jakiunde, Zientzia, Arte eta Letren Akademiako* akademikoa da.

* Donostia, 1937. Cursa la carrera de Piano en el *Conservatorio de Bilbao*. Más adelante realizó en Estados Unidos, los estudios en Historia, Arte y Antropología Social. Su trabajo de campo inicial y su tesis doctoral los llevó a cabo en Micronesia. Desde su vuelta a Euskadi y entrada en la *Facultad de Zorroaga* en Donostia-San Sebastián, desarrolló su docencia e investigación en el marco de la *Universidad del País Vasco (UPV - EHU),* así como su trabajo de campo en Euskal Herria y más tarde también en México. En la actualidad es catedrática emérita de la *UPV - EHU* y académica de número de *Jakiunde, Zientzia, Arte eta Letren Akademia.*

Introducción

Una historia que madura en el siglo XX. Cauces y trazas de un paisaje urbano-marítimo labrado entre el puerto, la Ría y el mar

Isusko Vivas Ziarrusta
Antropólogo
Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea

Nuria Cano Suñén
Antropóloga
Miembro Joven de Jakiunde, Zientzia, Arte eta Letren Akademia

> *"El espacio público se convierte en espacio ritual a través de la liminalidad, no es lo que era, pero tampoco lo que va a ser, se intuye el cambio o la permanencia; a través del ritual el espacio llega a un cambio simbólico".*
> *Maribel Egizabal*

La Ribera de Deusto y Zorrotzaurre configuran un espacio liminal habitual en las ciudades con puerto, cuyas características espaciales y vivencias socio-comunitarias pueden pasar desapercibidas no solo para quien habita sino para quien estudia con frecuencia estos territorios de frontera curiosa, entre llanura urbana y lámina acuosa al son de mareas.

Empero, la mirada vaga y tenue de un primer instante se vuelve ya más matizada y perceptiva, detallista y escudriñadora cuando se trata de quien ha recalado en ese lugar concreto por alguna razón in-determinada no solo como viajero esporádico, sino permaneciendo y pernoctando:

> "En el 2010, cerca de la punta de la península, empecé una intervención (¿grafiti? ¿Arte callejero? No sé cómo llamarlo…) que consiste en una delgada raya azul a una altura de aproximadamente un metro sobre la línea de las mareas altas pintada sobre todo lo que estaba en su camino. […] Imaginaba que la raya seguiría río abajo hacia el mar y luego se extendería a otras ciudades costeras en todo el mundo […]. La idea, claro, era representar la tendencia imperceptible, pero inexorable, de la subida del nivel del mar; ponerlo en el dominio público […]. Así que la cuestión no es si el mar va llegar a la raya azul, sino cuándo va a llegar. ¿2100? ¿Más pronto? ¿Más tarde? Nadie sabe… […]. El efecto no intencionado era más interesante que el intencionado. La delgada raya azul […] definía –y defendía– un nuevo territorio. Una zona liminal, una frontera salvaje, un mundo flotante. […] La Ciudad Intermareal"[1].

Han transcurrido varios años desde que las palabras de esta cita fueron escritas y más de un lustro desde que la curiosa 'actuación' fue realizada, con una intuición seguramente más de ecólogo-naturista que de 'artista', pero en todo caso de 'ciudadano preocupado' u 'ocupado' por la tierra como suelo y como planeta. De este párrafo a modo de estrofa/adagio pueden deducirse al menos varias reflexiones: intervención 'informativa', 'reivindicativa' y/o 'estética' de la raya azul, cuya extensión imaginaria hacia otras ciudades nos coloca ante lejanas latitudes del mismo mundo en el que estas predicciones pueden estar, a día de hoy, transformándolo. Por ello, más que al concepto de representación se referiría a una suerte de curiosa anticipación (precipitada) de una 'medida' para la habitabilidad a partir de la cual, la permanencia humana puede resultar harto complicada a pesar de sus tretas adaptativas. Nos encontramos así ante la temporalidad del cuándo y del límite espacial dado como 'cota' precisamente en la 'costa', allí donde se percibe la categoría de 'ciudad intermareal' y el dominio humano 'reversible' de los bordes, así como una abstracción derivada de ello en la 'línea azul', curiosamente dibujada como marca longitudinal que 'unifica' los grafitis. Línea cuyo término o conclusión parece desbaratarse y esfumarse entre los dedos, allá donde no es vista y paulatinamente, emergiendo otras dimensiones tan flexibles como escurridizamente entrecruzadas. La 'Línea', resulta así un milimétrico encadenamiento de instantes fugaces.

Esta introducción, curiosa, nos gustaría así mismo que sirva como inicio de arranque de esas 'memorias del paisaje' que serán ancladas y

[1] R. ALCOCK, *La isla que nunca fue. Memorias de un náufrago inglés en Zorrozaurre*, Alcock, Bilbao, 2015, p. 74.

encajadas con mayor ahínco en alguno de los sucesivos capítulos, donde podremos comprobar que, si la memoria es una selección selectiva del recuerdo, 'conservar sin elegir' no es una tarea de la memoria (C. Lasa), pues siempre que se 'conserva' se 'escoge' lo susceptible de salvaguarda.

Ilustración 1
Porciones de muro esgrafiado con la indicativa 'línea azul'
("La Punta", Zorrotzaure)

Así, el 'paisaje' que se encontraron los primeros pobladores de dichas vegas repletas de zonas marismáticas sería muy distinto al que fue configurándose a medida que se establecían las estructuras del comercio, la construcción naval, las industrias portuarias y subsidiarias. Desde ahí varios siglos tuvieron que pasar hasta el estallido de la gran industrialización minera y siderometalúrgica en Bilbao (el 'monocultivo' del hierro), sumiéndose en unos metálicos 'sueños de acero' a medida que se superpoblaba pero también anunciaba un destino intensamente productivo.

Con la segunda y tercera década del siglo XX autores/as contrastados/as nos darán cuenta de los primeros intentos de 'desgajar' una porción de tierra bañada por la Ría entre juncales y arenas, fangos, pantanos y meandros que serían cuidadosamente rectificados, encauzados y canalizados en el devenir de los siglos y el esmero de aquellas obras públicas tan recurrentes que consagraron la imagen impregnada a día de hoy. Entre mediados del siglo XIX y el XX terció una centuria en la que las explotaciones contribuyeron a implantaciones fabriles con ritmo febril, mientras el apego rural-hortícola de la vega menguaba y decrecía.

Metamorfosis acompañada de construcción edilicia y rápida alteración paisajística, por lo que nos hemos atrevido a llamar las pinceladas del cambio como historia prolongada pero que 'madura' en el siglo XX contemporáneo y la precipitación fugaz, acelerada, de los acontecimientos.

Lugar de 'oficios' vinculados con todos estos acontecimientos, que por cierto vuelven a 'rediseñar' las interacciones de las poblaciones humanas con el medio (marítimo, portuario, ribereño, industrial…) con el poder del hierro que siempre ha sido materia prima vigorosa en Bilbao, cultural y comercial. Expuesta a veces por el arte toda esa 'furia' evolutivamente progresiva pero repleta en la trastienda de 'penosidades' que ora han sido narradas, ora pintadas, esculpidas, etcétera (las 'sirgueras' de la Ría, las 'cargadoras' del Arenal y 'cargueras' de Olabeaga… tratándose de aquellos 'oficios' penosa pero dignamente desarrollados por mujeres en un 'mundo' habitualmente conformado de hombres ferrones, barrenadores, marinos, pescadores, emprendedores, empresarios, banqueros y financieros, armadores, navieros, políticos, 'ricos ociosos'…).

Comenzó igualmente a delinearse un territorio suburbano compuesto por las anteiglesias vecinas a la villa, como terrenos en los que 'compartir' en aparente 'armoniosidad' la usina y la residencia. El área de las orillas de la Ría albergaría así una mayor densidad constructiva y heterogeneidad funcional pero matizada y aminorada con el tiempo. El inicio de la incivil contienda de 1936 cortó de raíz y paralizó todo proyecto urbano de envergadura que se congelaría hasta la época autárquica.

Sería entonces cuando volvieron a poner en marcha los resortes de la reorientación de la Ría en la Ribera de Deusto y Zorrotzaurre, no sin dificultades y sin mutaciones que afectaron a las gentes vinculadas al barrio, quienes vieron con estupefacción 'rasgar' Deusto y segregar el canal[2] ya muy tardíamente, desde la década de 1950 hasta la precipitada inauguración de la dársena en 1968. Deusto gozaría de una nueva función de charnela con la comarca del 'Gran Bilbao', a la vez que el canal de Deusto tenía un aspecto muy contradictorio entre su naturaleza de hendidura urbana y los empeños de articular el desarrollo urbano-industrial del entorno fluvial, con un aprovechamiento 'reconstructivo' de recursos existentes, como estrategia necesaria para evitar inversiones millonarias y reactivar la economía un tanto maltrecha o al menos mermada del *Puerto Autónomo*. Fue muy complejo abrir completamente el canal por lo que quedaría cegado en su vertiente Sur sin llegar las aguas a

[2] Curiosamente de nuevo, precisar que por su orientación, originariamente se denominaría Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto (A. Quintana).

fluir hasta *Euskalduna*, en una especie de ímpetu 'cisorio' interrumpido que endeudó monetariamente las administraciones pero endeudó simbólicamente las históricas fachadas de la Ría que languidecieron hasta la inaudita y sorpresiva llegada de un desastre natural (por otra parte repetitivo en Bilbao) de las inundaciones de 1983; punto-final, ruptura de acelerador, embrague y freno de un desarrollismo fundamentado en el progreso técnico-extractivo-productivo y más exportador que manufacturador.

Se trunca el camino andado hasta que, tras varios decenios de incertidumbre, pruebas y ensayos fallidos, llega el turno de la arquitecta-estrella Zaha Hadid en la retaguardia de las grandes remodelaciones bilbainas. Propone una estrategia de diseño con lenguaje gráfico personal que despliega su 'imaginario arquitectónico' (A. Quintana). Por fin, el canal se terminará y la península va poder convertirse en isla tras diversas elucubraciones, parones, retraimientos y ralentizaciones achacadas a la crisis de la economía mundial con la que echa a andar el siglo XXI.

Engarzado o no a dichas crisis, desde hace algunos decenios está siendo una realidad a nivel internacional la reutilización de las tipologías industriales y su incorporación como filosofía en la restauración edilicia, tomando en consideración a distintas escalas, los paisajes y conjuntos industriales aparte de los elementos aislados. A los valores meramente arquitectónicos y de patrimonio histórico-monumental se les han ido adhiriendo otros de carácter socio-antropológico, artístico, ingenieril, etcétera. Aquella arquitectura predeterminada por los imperativos ortodoxos de la revolución industrial es a menudo rescatada del deterioro para la identificación de ambientes con voluntad (re)activadora de valores estético-culturales, pero estrechamente asociados a eventos territoriales, promocionales, 'musealización' e identificación del 'paraje industrial' como 'paisaje cultural' postmoderno e inclusive 'transmoderno'. Al amparo de estas corrientes pueden advertirse actuaciones como la propuesta en unas viejas naves de fosfato sitas en Burtzeña, otra vega de tipo peninsular en la confluencia de la Ría de Bilbao con su afluente el Kadagua.

Justamente unos metros río arriba de "La Punta" de Zorrotzaurre y en la margen derecha, participa de un mismo elenco paisajístico de índole marítimo-fluvial y portuario; afectado por la marea y sus consabidas consecuencias de inundabilidad periódica, bancos de arena, drenajes y muros de contención, diques y muelles que desde antiguo

transmutaron la fisonomía geomorfológica netamente antropogénica como hilo conductor de la Ría hasta su desembocadura en el Abra. Grandes explanadas baldías –domesticadas desde antiguo pero donde incluso la vegetación vuelve a regentar rasgando los materiales dispuestos por la actividad humana– plenos de hitos semiderruidos esperan su turno de desfallecimiento/reconstitución bajo unos prisma y moldes 'canónicos' del estándar '*waterfront*' (I. Rodríguez, J. Gómez). Se aprecia toda una amalgama de variables técnicas para la resituación y puesta en pie de este patrimonio 'catalizador urbano'. El objetivo pasa por el establecimiento de una especie de ágora a partir de la cual ordenar las infraestructuras de una especie de 'parque tecnológico' y de servicios multifuncionales en estructuras diáfanas que enlazarían con un cargadero hacia la Ría y plaza cubierta, con materiales livianos que faciliten el diálogo con las preexistencias y la circulación ferroviaria. Salvando, eso sí, trabas de contaminación, patologías, titularidad, etcétera; mediante una gestión eficiente que procure posición centralizada y sentido de utilidad público-privada.

No obstante, aparte de la remodelación urbanística más o menos refundadora o reconstructiva y la rehabilitación arquitectónica para usos diversos, una de esas utilidades 'culturales' que ya se estableció y ha arraigado con firmeza fueron los laboratorios de creación unidos a las prácticas artísticas, escenográficas, teatrales, etcétera, que recalaron en el curioso barrio con o sin financiación y sobre una de las cuales se nos dará certera cuenta en un capítulo de este libro: *Pabellón 6* (laboratorio de artes escénicas). Fruto de un arduo esfuerzo casi personalista aunque colectivo, nace en 2011 en otro de los pabellones abandonados y desmantelados de la Ribera de Deusto que se 'remantela' para usos remozados. Su génesis alude a las ruinas como factor estético inspirador de proyectos, en unas condiciones de autogestión primeramente con dudas de 'encaje' de esos nuevos lenguajes interdisciplinares en un ámbito supuestamente 'degradado' al que se destinaban programas de impulso europeo para la innovación e investigación artístico-cultural como las *Fábricas de Creación*, siguiendo una vía que en Bilbao acuñó el término genérico, aunque también específico de *Zorrotzaurre Art Working Progress*. Antes bien, el desarrollo de *Pabellón 6* será posteriormente independiente con un ejercicio profundo de reflexión, interpretación y proyección de sus actividades en un barrio sujeto a transformación urbanística y en una ciudad ávida de nuevas experiencias desde lados distintos/divergentes.

Piedra angular que consistentemente se inca en un entorno movedizo hasta ahora sucumbido a un escasamente desplegado 'urbanismo de tránsito'; escenario en el que se ofrecen espectáculos de calidad aún en la incertidumbre de su futuro más o menos inmediato, la inseguridad en cuanto a mantenimiento de público y por lo tanto fuentes de financiación, etcétera. Pero sabiendo captar y aceptar los retos con valentía y tesón, a la búsqueda de una rentabilidad más artística que crematística, para que los visitantes del *Guggenheim* y del *Euskalduna* acudan a *Pabellón 6*.

Para ello, nada mejor y más oportuno que la creación de paisaje de borde fluvial-ribereño que dilata el tiempo hasta alcanzar un carácter singular; no solamente por la apelación a un pasado industrial (re)memorable, sino a una espacio-temporalidad más remota, un 'otrora' anterior de resignificaciones que recuperan un 'antaño preindustrial' de lo que fue una vega de producción agrícola sujeta a los movimientos cíclicos de la tierra más que del agua, aunque al son de las mareas. Esa (re)construcción de identidad, con aspectos, por otro lado, dramáticos y escenográficos que tienen que ver con el soleamiento, las sombras arrojadas-proyectadas (matices que se mimaban cuidadosamente en los planes de ensanche de las urbes), los taludes iluminados al calor del mediodía, etcétera, resulta de un arraigo importante de las memorias acuñadas a esos terrenos igualmente destinados al desembarco-almacenamiento de todo tipo de mercancías y cuya permanencia en bordes-orillas de ribera sugirió a los romanos el término *'potus'*. Centurias después, los frentes marítimos sucumben de nuevo a un desarrollo económico intrínseco a la ciudad pero de espaldas a ella, que se volvería exponencial con el avance tecnológico del transporte en en siglo XIX y sobre todo, con el 'invento' del contenedor (*container*) que desmontaría y desplomaría muchas de las infraestructuras anteriores para adaptarse a los nuevos medios. Ahí comenzaría, de alguna manera, una 'decadencia' agravada por las crisis industriales que haría pensar en las oportunidades especulativas e inmobiliarias ofrecidas por esas 'viejas' ciudades portuarias como Bilbao.

Sea como fuere, la singularidad de los espacios no se percibe en la actualidad desde la dulcificación sino desde la óptica del desuso que preludia todo un cauce despoblado de industria en su extensión metropolitana. Después de siglo y medio de asentamiento, entre dos etapas finiseculares de la temporalidad histórica nos encontramos con un territorio 'póstumo' sujeto a tácticas urbanísticas y socioculturales que se

divisan propias de una coyuntura tras el desplome. Se impone la maquinaria práctica-especulativa de la remodelación con tintes recreativos e inmobiliarios, para poder vislumbrar teleológicamente una 'salida de la oscuridad', posibilitando así poder 'obrar el milagro' (bilbaino por antonomasia, aunque importado/exportado) en pos de reaccionar ante huellas ecológicas disipadas ahora por lo ubicuo 'sostenible' y omnipresente.

Si los vestigios de antaño constituyen esas plataformas extensivamente 'aprovechadas', reutilizadas y readaptadas, las huellas y rastros sabemos que también componen epílogos y epígonos de valores añadidos a las memorias de los sitios, contribuyendo a incrementar el escrutinio de los entresijos en los que se requiere y reclama el recuerdo. Instigar el olvido no es destilar aspectos únicamente esenciales, sino instalarse en la desmemoria y por consiguiente en el descrédito. Las memorias en cuanto a selección del recuerdo, como decíamos, contienen estatus ocasionalmente incómodos, sujetos a resistencias y acechos de discursos hegemónicos que abogan bien por la reconversión de la memoria en monumento (una especie de 'frigorífico' de nostalgias) o bien por la desaparición y el continuo –sistemático– borrado de los palimpsestos que deshacen lo 'correcto' para penetrar en lo ambiguo, condicionante innato.

En el seno y el epicentro de impulsos poco controlables, los deshechos 'cargados' de sedimentos son destruidos por desplazar los centros de atención hacia sospechosos 'paraísos' de potencialidad civilizatoria que han sido marginados, desfasados, 'superados' por obsoletos-ineficaces. Cuando esto sucede en el paisaje nos es obvio, por redundante, que nos encontramos de bruces con la cualidad estética de lo 'sublime'. La memoria humana dispone en este caso de la cualificación para optar, de lo cual se ocupan los ejercicios mentales y en instantes pueden transpasar o transcender en obra de arte; a lo que se le supone el poder y el deber de articular elementos de heterogeneidad en representaciones de lo imposible (W. Benjamin) –lo que inversamente es por momentos imposible de representar– sino por el ímpetu de añadir algo que no existe.

Sin distanciarnos totalmente de la esfera de la estética e iconografía como 'hitos' que afloran en 'la calle', la plaza y el barrio (espacio público-urbano por antonomasia), sabemos que entre la perdurabilidad y el recambio anida el pausado –aún tenue– proceso gentrificatorio puesto en marcha pero detenido en el relente de un nuevo 'amanecer'

para aquella periferia devenida 'nuclear'. Ciudad de *'detritus'* a lo sumo de-gradada pero no de-generada, no necesitada por lo tanto de re-generación sino acaso re-vitalización contundente. Lo que da lugar a un acercamiento a la vida social del barrio, tratando de mirar y de ver una magnífica 'atalaya' precipitada a una situación de deterioro y marginación pero con loables intentos de permanencia y de resurgimiento a través de sus propias manifestaciones; ante la idea de un gran cambio que lógica e inevitablemente se intuye su llegada; pero se quiere así mismo ralentizar su influjo mediante signos de posicionamiento más proclives a una visión relacional-dinámica que funcional, con un cariz de replanteamiento crítico de las inercias/sinergias gentrificadoras menos espontáneas de lo que se refleja.

Antes bien, todos aquellos trazos continuos o discontinuos perfilados en la temporalidad de los 'paisajes acontecidos', acaso cuando dicha amplitud histórica es lo suficientemente ancha pero quizás también francamente reciente, ciencias como la arqueología tratan de descubrir y dar sentido reconocible a las inmemoriales relaciones del ser humano con el medio, que en el caso que nos ocupa se concentra en el acuático. Junto con las aportaciones multidisciplinares de otras ciencias y perspectivas de análisis como viene sucediendo ya clara y diversamente, se dirigen los pasos a acreditar otra serie de aproximaciones al paisaje desde su cultura material más o menos pretérita, soterrada, recóndita, sumergida y/o visible. Factores de actuación antrópica de eras sucesivas, con ejemplos como el que traemos a colación en esta publicación y su defensa de una denominación de arqueología marítima como término de mayor globalidad que algunas otras adjetivaciones (náutica, naval, costera, subacuática, intermareal…). Se apuesta por una especificidad cuyo núcleo se encuentra en la tradición británica de la arqueología portuaria y que en el litoral del País Vasco presenta investigaciones que inciden en la documentación de zonas intermareales (reverberaciones de 'intermitencia' manifiesta entre pleamares/bajamares) en la vertiente cantábrica.

La riqueza de los hallazgos arqueológicos ayuda enormemente a entender la configuración de unos paisajes labrados y acuñados entre puertos, rías y mares en base a las efervescencias materiales de tipo patrimonial que, aún sucumbiendo al devenir de los siglos, persisten hasta inclusive 'amenazar' e introducir datos como revulsivos de perenne interrogación sobre nuestros antiguos congéneres aún desconocidos en muchas de sus facetas, para soliviantar situaciones de 'tranquilidad'

histórica con solidificados hechos teóricos que circulan por museos, etcétera; debidamente contrastados en su pátina aparente y brillante de legados a la posteridad.

Por último, la visión desde el arte es otro de los parámetros que por lo común tiene como efecto distanciarse de admitir aquello que es instituido, y abogar por mostrar unos planos de la realidad todavía instituyentes, en los pocos resquicios en que aún es posible y lícito posicionarse 'desde' el arte con un 'escoramiento' o co-lateralidad consciente y consistente. La mayor operación en cuanto a superficie a la cual se someterá la Ría de Bilbao (Zorrotzaurre) no estará exenta de instrumentalizaciones como la relativa permisividad de una degradación anterior a un proceso de revalorización íntimamente asociado a recambios sociales a todos los niveles, que en tanto 'herramientas' actualmente 'regeneradoras' atañen al 'arte' con 'atribuciones' culturales.

Ilustración 2
'Ventana' hacia un horizonte exhausto y desvalido, atestado del progreso periclitado

En este caso nos referimos al 'arte' no emancipado de esas interacciones atributivas con vertientes patrimoniales y más allá, a veces premeditadamente aglutinadoras de una loción epidérmica de 'acercamiento' a la ciudadanía con visos de 'participación' festiva-ociosa (jocosa), pero ya muy escasamente coactiva, ni tan siquiera verazmente interrogativa sino retórica. Bilbao y sus orillas, han 'disfrutado' así de una 'estetización' direccionada, meridianamente sujeta a la planificación estratégica que la promueve 'al viés' del ideal moderno originario

y sustantivo. Cuando el arte se vuelve atributo se adjetiva, no en transmisión a la comunidad sino en elemento discursivo que puede debilitarlo al servicio de la fundamentación de múltiples legitimaciones.

Todos estos enfoques que hemos reseñados proporcionan la forma y estructura coherente a la publicación, sustentada sobre un basamento poliédrico de acercamientos contextuales tanto a nivel teórico como práctico y/o de aplicación, partiendo todos los trabajos de meticulosos estudios de investigación sujetos a la metodología de cada disciplina, con una buscada articulación pluridisciplinar pero desde la idiosincrasia de la pertenencia y adscripción de cada autor/a si bien con el enriquecimiento propio de las observaciones transversales incluyentes y legítimas.

El texto se completa con una recensión crítica a la exposición artística-divulgativa que se celebró entre 2016-2017 en el marco de los proyectos de investigación referenciados, además de un apéndice fotográfico con sendas contribuciones gráficas que traen a colación un repertorio de imágenes cuidadosamente escogidas, obtenidas como facetas del trabajo de campo en períodos previos, y cuya inclusión en ese apartado especial se justifica por por su valía artística y/o estética más allá de su consistencia como fuente documental. A este respecto, sobre la fotografía como "técnica artística más adecuada para incidir en el espectador –en su percepción visual, en su conciencia social– con las mayores garantías de éxito"[3], podemos afirmar siguiendo la opinión de S. Sontag cómo:

> "Las fotografías son literalmente artefactos. Pero seducen porque en un mundo abarrotado de reliquias fotográficas también parecen tener la categoría de 'objets trouvés', involuntarios fragmentos del mundo. Así, trafican simultáneamente con el prestigio del arte y la magia de lo real. Son nubes de fantasía y cápsulas de información"[4].

Las hemos seleccionado por ser fotografías de una gran sensibilidad estética, pero también explicativas de la evolución histórico-temporal cercana o próxima de los espacios, con sus iconografías apegadas, sus construcciones y sus símbolos. Aunque puedan dar cuenta de lo visualmente decadente, están llenas de poesía sin color, poesía en

[3] J. B. PEIRÓ, "Belleza y verdad", en J. Albelda, N. Collette, P. Lorenzo (coord.), *Estar en La Punta. Retrato de una exposición itinerante. En defensa de la huerta*, Grupo de Investigación Retórica. Arte y Ecosistemas, Universidad Politécnica de Valencia, Valencia, 2000, p. 54.
[4] S. SONTAG, *Sobre la fotografía*, Edhasa, Barcelona, 1981, p. 25.

blanco y negro, de manera que de vez en cuando esos flases de imagen parecen estar "apuntados, intercalados con poemas ultraístas escritos a los objetos del espacio urbano: bancos, farolas, barcas: hay escritura automática"[5] o casi, así como en ocasiones puede que imaginarias "pequeñas narraciones fantásticas dan vida a objetos insignificantes del mundo urbano, como la teja rota que se protege del aroma prusia de la noche"[6].

Ilustración 3
Utopías efímeras circunvalan recintos que aguardan la lenta gentrificación
(A. Galar)

El 'paisaje' que a duras penas se entreveía desde el otro lado de una '*vedutta*' renacentista es casi lo que se divisa por el rectangular o semi-cuadrado vano de una 'ventana' en un muro que estuvo ahí –en Zorro-tzaurre– y cuyo contenido ha desparecido; un muro ciego que mantiene su estrecho encuadre ('ojo' casi fotográfico) sin cristal ni diafragma por el que se observa la 'nada' relevante. Una singularidad, que nos ubica sin embargo ante esos 'episodios' de la contemplación inespecífica tan propicios para inspiraciones e intuiciones de las que emana, finalmente, no solo un impulso hacia el arte, sino a la 'edificación de sueños' imposibles. En una época de espacios menos abigarrados y

[5] A. MOYA VALGAÑÓN, "Nicolás de Lekuona. Imagen y testimonio de la Vanguardia", en VV.AA. *Nicolás de Lekuona. Imagen y testimonio de la Vanguardia*, Artium, Centro Museo Vasco de Arte Contemporáneo, Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, Vitoria-Gasteiz y Madrid, 2003, p. 33.
[6] *Idem*.

'abiertos' hacia 'el canal' tal que los calvos 'claros del bosque' (González, Cabrera, Basarrate), al menos cuando los 'árboles' permiten verlos entreveradamente (Matés Luque); espiando furtivamente entre las 'rendijas' reminiscentes de 'otras arboladuras', tejidas por vetustos mástiles de noble madera astillada y trucadas por asperezas cutáneas de jóneves/exóticas palmeras injertadas.

BIBLIOGRAFÍA

ALCOCK, R. *La isla que nunca fue. Memorias de un náufrago inglés en Zorrozaurre*, Alcock, Bilbao, 2015.

MOYA VALGAÑÓN, A. "Nicolás de Lekuona. Imagen y testimonio de la Vanguardia", en VV.AA. *Nicolás de Lekuona. Imagen y testimonio de la Vanguardia*, ARTIUM, Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía, Vitoria-Gasteiz y Madrid, 2003, pp. 21-49.

PEIRÓ, J. B. "Belleza y verdad", en J. Albelda, N. Colette, P. Lorenzo (coords.), *Estar en La Punta. Retrato de una exposición itinerante. En defensa de la huerta*, Grupo de Investigación Retórica. Arte y Ecosistemas, Universidad Politécnica de Valencia, Valencia, 2000, pp. 54-58.

SONTAG, S. *Sobre la fotografía*, Edhasa, Barcelona, 1981.

Apertura del canal de Deusto y transformación física

1

ZORROZAURRE: LA TRANSFORMACIÓN DE UNA MARISMA EN ZONA INDUSTRIAL

FRANCISCO JAVIER MUÑOZ FERNÁNDEZ
Dr. en Historia del Arte
Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea
Departamento de Historia del Arte y Música

LA VEGA DE ZORROTZAURRE, bañada por la ría del Nervión o Ibaizabal formaba parte de la antigua anteiglesia de Deusto. El municipio, junto con Abando y Begoña, era una de las anteiglesias que rodeaban a la Villa de Bilbao que, de manera paulatina, la ciudad se fue anexionado. Desde época temprana en todos estos municipios, se alojaron habitantes y se desarrollaron actividades al amparo de las necesidades y el crecimiento de una villa que contaba con poco espacio. En el caso de Deusto, algunos propietarios de tierras eran bilbainos, y la actividad económica de la anteiglesia centrada en explotaciones agrícolas y ganaderas, tabernas y mesones, molinos, así como en ferrerías y astilleros también dependía de Bilbao. Además, la carta puebla fundacional de la villa le otorgó la jurisdicción del tráfico portuario y terrestre de Deusto y el resto de anteiglesias, por lo que la convivencia entre Bilbao y los municipios aledaños fue tensa y conflictiva[7] (Ilustración 1).

[7] "El uso y práctica de la jurisdicción había de ocasionar y ocasionó un estado de conflicto permanente entre la Villa y los moradores de las comarcanas tierras". T. GUIARD, *Historia de la Noble Villa de Bilbao,* La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1971, tomo I, pp. 48-9.

Ilustración 1
Vista panorámica de Deusto, en torno a 1875. © F/ Telesforo de Errazquin. Euskal Museoa Bilbao Museo Vasco. Sig. ERR-071

La zona de Zorrotzaurre fue un espacio natural de marisma y juncales que, tras su paulatina desecación y canalización, a partir del siglo XVIII, acogió actividades diferentes. Destacaron la horticultura y, especialmente, la construcción naval, sus industrias subsidiarias y diferentes actividades portuarias. Tras el despegue industrial de la ría del Nervión o Ibaizabal, a partir de finales del siglo XIX, la zona albergó industrias de todo tipo. El resultado fue que Zorrotzaurre pasó a convertirse en uno de los enclaves más poblados y diversos de la cuenca de la Ría, que también acogió, aunque sin planificación alguna y con deficiencias, nuevas construcciones y comunicaciones.

Tras la anexión de Deusto a Bilbao en 1925, el espacio se reservó como un enclave urbano dedicado al crecimiento industrial y para alojar a su mano de obra. Al igual que en años anteriores, y a pesar de que se idearon diferentes propuestas urbanísticas, su crecimiento continuó siendo desordenado. En 1928 se concretó el primer proyecto para realizar el canal de Deusto, que suponía una transformación total de Zorrotzaurre, al desgajar la zona de la anteiglesia para facilitar las actividades portuarias y de navegación. A pesar de que el proyecto no se desarrolló hasta décadas más tarde, anunció el destino de Zorrotzaurre como un espacio industrial aislado y marginal dentro de la capital. En suma, en el presen-

te capítulo analizamos la evolución y el cambio que experimentó Zorrotzaurre desde un espacio natural, hasta el planteamiento de las primeras obras del canal en la década de los treinta que supusieron un punto de inflexión definitivo en la configuración de la zona.

1. LA ANTEIGLESIA DE DEUSTO: UN ENTORNO AGRÍCOLA Y NAVAL

Resulta complejo establecer el origen de Deusto, cuando la Villa de Bilbao se fundó en año 1300, ya existía una población con ese nombre. Se trataba de un núcleo pequeño de población que en el año 1500 contaba con 36 vecinos[8]. La anteiglesia de Deusto, al igual que el resto de enclaves del Señorío de Bizkaia que no fueron villas, se denominó como Tierra Llana, es decir, tierra abierta. Deusto, a diferencia de las villas que habitualmente estaban rodeadas y compactadas en torno a murallas, contó con una población diseminada en un caserío disperso, ocupado también por diferentes ermitas y conventos.

Al igual que otros municipios ribereños, Deusto estaba conformado por dos barrios diferenciados: Goiherri y Bekoherri. Goiherri (Goyerri o terreno de arriba) era el más poblado y se erigía en torno a la Iglesia de San Pedro, cuya construcción actual data del siglo XIV y de reformas posteriores. Mientras que Bekoherri (Becóherri o terreno de abajo), del que formaba parte la vega de Zorrotzaurre, ocupaba en parte un terreno de marismas, lagunoso y de juncal de la Ría. Bekoherri, y por lo tanto Zorrotzaurre, fue más conocido con el nombre de Olabeaga. En la actualidad el nombre se utiliza para designar el barrio de la antigua anteiglesia de Abando, en la ribera de la Ría, que está al otro lado de Zorrotzaurre. Sin embargo, hasta principios del siglo XX el nombre de Olabeaga se utilizó para hacer referencia a los enclaves de ambos lados de la Ría. El político pamplonés Pascual Madoz, en su célebre diccionario sobre España editado entre 1845 y 1850, utiliza el topónimo de Olabeaga para referirse a Bekoherri[9]. En la igualmente destacada guía de 1864 del escritor e impresor Juan Ernesto Delmas sobre la provincia de Bizkaia, aparecen recogidas las dos agrupaciones de Goiherri y Bekoherri, aunque se

[8] J. R. ITURRIZA Y ZABALA, *Historia General de Vizcaya y epítome de las Encartaciones*, Imprenta de Cipriano Lucena y Compañía, Bilbao, 1885, p. 352.

[9] "(…) dos barrios llamados Goyerri o Deusto y Olabeaga". P. MADOZ, *Diccionario histórico-descriptivo-geográfico de España y sus posesiones de ultramar*, Est. Literario-Tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti, Madrid, 1845-1850, p. 383.

utiliza más el nombre de Olabeaga para nombrar el barrio de la Ría[10]. Incluso el historiador Teófilo Guiard, en su igualmente conocida *Historia de la Villa de Bilbao* editada a partir de 1905, utiliza el nombre de la "ría de Olaveaga" en lugar de la ría del Nervión[11].

El barrio de Goiherri contó con una importante actividad agrícola y ganadera, y destacó por su producción hortícola, frutícola y sobre todo de su "perfecto" y "renombrado" *txakoli*[12]. Mientras que en Olabeaga o Bekoherri destacó la construcción naval y portuaria. Tenemos constancia de astilleros desde mediados del siglo XIV, y las referencias a la construcción de muelles se repiten a lo largo de los siglos XVII y XVIII[13]; no en vano, la zona contaba con amplitud del terreno y la existencia de recursos necesarios que facilitaron su desarrollo.

Desde mediados del siglo XVIII Deusto, al igual que el resto de anteiglesias que rodeaban a Bilbao, creció al amparo del desarrollo comercial de la capital, pasó así de 36 habitantes en 1500, 1.112 en 1785 repartidos en 200 casas[14]. El barrio de Goiherri prosiguió con actividades agrícolas, mientras que el barrio de Olabeaga o Bekoherri experimentó una importante transformación, ya que la vega de la Ría pasó de ser un espacio

---

[10] J. E. DELMAS, *Guía histórico-descriptiva del viajero en el señorío de Vizcaya*, Imprenta y litografía de Juan E. Delmas, Bilbao, 1864, pp. 357-358.

[11] T. GUIARD, *op. cit*., tomo IV, pp. 14-15, 466 y 546.

[12] T. GUIARD, *op. cit*., tomo III, p. 603. La producción de txakoli, más abundante en la anteiglesia de Begoña, destacó hasta el siglo XIX, que empezó a perder importancia frente al vino de La Rioja. I. VILLOTA ELEJALDE, "La anteiglesia de Deusto". en J. GONZÁLEZ CEMBELLÍN, A. R. ORTEGA (eds.), *Bilbao. Arte e Historia*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1990, tomo I, p. 192. E. SESMERO CUTANDA, *La gestación de la segunda Guerra Carlista en Vizcaya (ca.1850-1870). Transformaciones sociales y conflicto social,* Universidad de Deusto, Bilbao, 1999, p. 39. J. AGIRREAZKUENAGA, *Vizcaya en el siglo XIX (1814-1876), las finanzas públicas de un estado emergente,* Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea, Bilbao, 1987, pp. 34-35. J. J. LARREA, "Txakolina Deustun", *Etniker Bizkaia*, 8, 1987, pp. 121-128. A. M. RIVERA MEDINA, *La civilización del viñedo en el primer Bilbao* (1300-1650), Netbiblo, Oleiros, 2011.

[13] T. GUIARD, *La industria naval vizcaína,* Biblioteca Vascongada Villar, Bilbao, 1968, p. 23. T. GUIARD, *op. cit*., tomo III, p. 420-422 y 431. J. GAZTAÑAGA, *Pueblos que mueren. Bilbao*, Imprenta de José Ausin, Bilbao, 1925, pp. 209 y ss. Asimismo, la actividad naval de la zona ha sido estudiada por: S. SERRANO ABAD, "La Ribera de Deusto industrial y portuaria", en J. A. PÉREZ PÉREZ, (ed.), *Bilbao y sus barrios una mirada desde la historia (volumen 3),* Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 2008, pp. 15-59. N. DE LA PUERTA RUEDA, *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya (1857-1913),* Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao, 1994.

[14] J. R. ITURRIZA Y ZABALA, *op. cit.,* p. 352. I. VILLOTA, T. ALTUBE, *Deusto. Del ayer y del hoy*, Mensajero, Bilbao, 1987, p. 32.

natural de marismas y juncales, a acondicionarse para usos diversos[15]. A partir de 1739, y en años posteriores, Deusto y el Consulado de Bilbao colaboraron en la realización de trabajos de desecación y canalización de la Ría que permitieron contar con más terreno para diferentes usos: industrial, residencial y hortícola.

Uno de los resultados fue que se pudo contar con más suelo de huertas que respondiese a las demandas de Bilbao, que para abastecerse necesitaba de productos traídos de otros municipios. De hecho, los visitantes de estos años, como el naturalista irlandés William Bowles, o los ya citados Madoz y Delmas describen campos cultivados y zonas de bosques[16]. En respuesta a las necesidades comerciales e industriales de la época, en el barrio de Olabeaga o Bekoherri también se fueron sumando, en torno a la Ría, más actividades de construcción naval, sus industrias subsidiarias, y la carga y descarga de mercancías que podían llegar de diferentes puntos como Inglaterra o Francia. Otro tanto sucedió en el otro margen de la Ría, en los barrios de Bilbao la Vieja, Ripa, el Arenal de la capital, así como Olabeaga y Zorrotza de Abando donde ya se encontraba el *Real Astillero de Zorroza*. La construcción naval fue especialmente importante a partir de la segunda mitad del siglo XVIII. De hecho, toda la Ría se convirtió en el principal centro de construcción de navíos del País Vasco[17].

Años más tarde, entre 1783 y 1786, Luis Paret y Alcázar pintó la zona de Zorrotzaurre en el cuadro titulado "El muelle de Olabeaga", también conocido como "Astillero de Olabeaga" que se conserva en la *Upton House* de Londres [18]. En el lado izquierdo de la pintura podemos apreciar un grupo de personas calafatear desde un bote el casco de un navío parcialmente tumbado. Ya que fue habitual que a la altura de Olabeaga atracaran muchos navíos, debido a que se trataba de un tramo de la Ría en curva y fangoso en el que en ocasiones, por falta de agua, los barcos no podían subir hasta Bilbao[19], y su cargamento tenía que ser transporta-

[15] R. PALACIO MARTÍNEZ, A. I. PRADO ANTÚNEZ, *Bilbao: monografía histórico-artística*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 2014, p. 530.
[16] W. BOWLES, *Introducción a la Historial natural y a la Geografía física de España*, Imprenta Real, Madrid, 1782, p. 307.
[17] L. ODRIOZOLA OYARBIDE, *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*, Diputación Foral de Gipuzkoa, Donostia-San Sebastián, 2002, p. 86.
[18] Una relación de diferentes pinturas y fotografías de la zona se puede constatar en: T. GUIARD, *La industria naval vizcaína*, *op. cit*. A. ZABALA, *et. al.*, *La Ría: imagen y visión de un paisaje mercantil*, Museo de Bellas Artes de Bilbao, Bilbao, 1993. J. VIAR, *Bilbao en el arte*, Fundación BBK, Bilbao, 2000.
[19] T. GUIARD, *op. cit.*, tomo III, pp. 426 y 431.

do por gabarras y a la sirga. A la derecha de la pintura, en primer plano, podemos observar unas personas a caballo ataviadas elegantemente, al ser Deusto también lugar de residencias de familias adineradas de Bilbao. Aunque fueron más habituales viviendas modestas como la hilera de casas que aparecen en la obra de Paret[20].

Ilustración 2
La Ría a su paso por Zorrotzaurre. L. Roisin, Barcelona. © Euskal Museoa Bilbao Museo Vasco. Tarjetas Postales. Sig. 1990/0663-45

El núcleo de Olabeaga o Bekoherri, que Paret describió en su obra, era el núcleo más densamente poblado de Deusto. Melchor Gaspar de Jovellanos, tras su paso por Deusto en 1791 destacó "mucha población continuada" a lo largo de Olabeaga, en referencia a la zona de Deusto[21]

[20] Uno de los palacios que se encontraba en Deusto fue del de la familia Goossens. De hecho, el "Retrato de oficial de marina" que Paret realizó en 1786, podría tratarse de Francisco Javier Muñoz Goossens. J. A. GAYA NUÑO, "Luis Paret y Alcázar". *Boletín de la Sociedad Española de Excursiones*, LVI, 1952, pp. 87-154. Asimismo, sobre el pintor se puede consultar: J. GONZÁLEZ DE DURANA, *et al.*, *Luis Paret y Alcázar (1746-1799),* Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1991. E. P. BOWRON, J. GONZÁLEZ DE DURANA, *Luis Paret y Alcázar y los puertos del País Vasco*, Museo de Bellas Artes de Bilbao, Bilbao, 1996.
[21] M. G. JOVELLANOS, *Obras Completas. VI. Diario, 1º (Cuadernos I a V, hasta el 30 de agosto de 1794),* Instituto Feijóo de Estudios del siglo XVIII, Oviedo, 1994, p. 179 (18-8-91).

(Ilustración 2). Al poco tiempo, en 1797, el escritor realizó su segundo viaje a la provincia y se refirió a Olabeaga de la siguiente manera:

> "Por Olaviaga: situación deliciosa, en que las vegas, bien cultivadas, los montes, llenos de verdor, los edificios, los buques, el ancha ría, la gente y general movimiento hacen un singular contraste. Parece un país encantado"[22].

2. Los inicios de la transformación industrial, demográfica y urbana a partir de mediados del siglo XIX

Desde mediados del siglo XIX, Deusto al igual que el resto de la cuenca de la ría del Nervión o Ibaizabal, experimentó una transformación industrial, demográfica y urbana con la creación de nuevos servicios e infraestructuras, que se consolidó de manera definitiva tras el final de la última guerra carlista en 1876, aunque sin ordenación alguna. En poco tiempo Zorrotzaurre, junto con el resto de la Ría, se convirtió en un núcleo periurbano anárquico de fábricas, talleres y viviendas de trabajadores, mayoritariamente inmigrantes. Al mismo tiempo, siguió manteniendo una actividad rural y residencial, por lo que fue un espacio lleno de contrastes. Sin embargo, las diferencias fueron más acentuadas con el interior del municipio. Madoz las describió de la siguiente manera: "el carácter de sus habitantes es tan diverso como la educación, las costumbres y trabajo a que se dedican, pareciendo pueblos distintos Goyerri y Olabeaga"[23]; a lo que Delmas añadió: "La población situada en la parte alta o en Goyerri, es puramente agricultora y habla el vascuence, y su carácter e instintos difieren completamente de los de la Ribera o Becoérri"[24].

Una de las diferencias y cambios más destacados de la anteiglesia fue el crecimiento y la concentración de la población en torno a la Ría. Desde mediados de siglo el número de habitantes del municipio creció constantemente. Hacia 1845 Deusto contaba con 1.201 habitantes, en

[22] M. G. Jovellanos, *Obras Completas. VIII. Diario, 3º (Cuadernos VII, Conclusión, y VIII al XIV, 19 agosto 1797-6 marzo 1810),* Instituto Feijóo de Estudios del siglo XVIII, Oviedo, 2011, p. 95 (20-09-1797).
[23] P. Madoz, *op. cit.,* p. 382.
[24] J. E. Delmas, *op. cit.*, p. 358.

1857 con 1.708, en 1860 con 1.898, y en 1877 con 2.323[25]. Años más tarde, en 1880 el municipio tenía 2.396 habitantes, de los que 1.435 eran naturales del municipio, 697 de Bizkaia, 247 de otras provincias de España y 17 extranjeros, lo que indica el peso de la migración en la historia de la población y del resto de la cuenca baja de la Ría[26]. El censo de empadronamiento del mismo año también distinguía varias barriadas que, groso modo, se corresponden con las denominaciones actuales, y por lo que rompía con la nomenclatura de Goiherri y Bekoherri de años atrás. El mayor núcleo de población se concentró en torno a la Ría: 1.082 en la Ribera de Deusto, 306 en Botica y 184 en Zorrotzaurre, que también incluía la zona de Elorrieta, aunque en ocasiones se englobaba dentro de Tellaetxe, o San Ignacio en la actualidad. El resto ocupaba el interior: 228 habitantes en Luzarra (la zona de San Pedro), 222 en Madariaga (que incluía la zona de Sarriko e Ibarrekolanda), 222 en Tellaetxe, y 150 en Berriz (o Arangoiti en la actualidad)[27].

El crecimiento prosiguió en años posteriores, de tal forma que en 1897 la anteiglesia alcanzó 3.747 habitantes. El aumento demográfico estuvo relacionado con el crecimiento económico y también con la saturación de Bilbao, que propició que las anteiglesias que rodeaban la capital incrementasen su población de manera destacada, e incluso en mayor proporción que en la villa[28].

Durante estos años de expansión y crecimiento Deusto y Zorrotzaurre siguieron siendo conocidos por sus productos hortícolas[29]. Más concretamente, Madoz apuntó fertilidad de sus terrenos y que destacaba "por sus tiernas verduras y legumbres", como "trigo, cebada, maíz, patatas, hortalizas, legumbres y frutales", junto con la "cría de ganado va-

---

[25] Instituto Nacional de Estadística. INE. Censos de población [en línea], http://www.ine. es/inebaseweb/hist.do [consulta: 5 de septiembre de 201]. Asimismo, Delmas apunta 1.899 habitantes en 1864. J. E. DELMAS, *op. cit*., p. 358.

[26] I. VILLOTA, T. ALTUBE, *op. cit*., p. 152. A. PÉREZ DE LABORDA, "La inmigración en Bilbao, 1860-1910", *Bidebarrieta*, 13, 2003, pp. 149-168. J. AGIRREAZKUENAGA, *op. cit.,* p. 224.

[27] I. VILLOTA, T. ALTUBE, *op. cit*., p.152.

[28] P. UNDA MALCORRA, R. ORTEGA BERRUGUETE, "El crecimiento de la población de Bilbao en el siglo XIX. Ritmos, factores y compartimentos diferenciales", *Ernaroa*, 1, 1985, pp. 167-210. M. GONZÁLEZ PORTILLA (dir.), *Bilbao en la formación del País Vasco Contemporáneo. Economía, población y ciudad,* Fundación BBVA, Bilbao, 1995, p. 193.

[29] Sin embargo, la propiedad campesina, al igual que en municipios cercanos en torno a la capital, fue reducida, de tal forma que en Deusto tan solo un 15,3% eran propietarios campesinos. E. FERNÁNDEZ DE PINEDO, *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco*, *1100-1850,* Alianza, Madrid, 1974, p. 264.

cuno, caballar, lanar y de cerda; caza de liebres, perdices, conejos y palomas torcaces, y pesca de angulas, lobinas y bermejuelas"[30]. Asimismo subrayó la transformación que había experimentado la zona ribereña: "la antigua laguna convertida en el verdoso y florido vergel que forma la hermosa vega de Deusto"[31]. En 1860 el jardinero Santiago Brouard también subrayó la horticultura de la zona[32], y en 1864 Delmas apuntaba que Deusto y Abando eran dos de las anteiglesias más ricas de la provincia desde el punto de vista agrícola y ganadero[33]. Delmas continuó señalando sobre Deusto que:

> "La agricultura es uno de los ramos más principales de la riqueza de este pueblo. Sus fértiles vegas producen las frutas más abundantes y ricas, las hortalizas más sabrosas de los alrededores de Bilbao, en cuyo mercado se expenden diariamente; y en ellas y en sus terrenos más altos, se cosecha trigo, maíz, alubia, y mucha uva. Algunos de sus hábiles hortelanos se dedican años hace a la reproducción de frutales por medio de semillas e injertos, y es tal la fama que ha adquirido, que además de surtir a los muchos huertos y jardines del país, hacen grandes envíos a otras provincias de la península. Los señores Brouard, cuyos campos están llenos de frutales de todas especies, de arbustos para jardines y de otras plantas rarísimas, Aristizábal, Olascoága, Echevarría y algún otro, explotan este ramo interesante de la industria jardinera"[34].

La importancia de la huerta de Deusto, y su paisaje agrícola, quedó reflejada en varias obras del pintor bilbaino Anselmo Guinea. En "La recolección de manzana" (c.1893) dos mujeres y un hombre aparecen recogiendo la fruta, "En el huerto" (1892) un niño lleva en una carretilla varios productos, y en las obras "Cementera y mimbres bravos en el caserío Zorrozaurre" (c.1892-5), y "Huerta (c.1892-5) destaca la huerta como paisaje[35].

---

[30] P. MADOZ, *op. cit*., pp. 380-382.
[31] *Ibíd.*, p. 382.
[32] S. BROUARD, *Cultivos de Santiago Brouard jardinero, miembro de una Academia de Horticultura, corresponsal de varias sociedades agrícolas, etc., establecido cerca de Bilbao en el barrio de Basabe, en Deusto,* Imprenta de Juan. E. Delmas, Bilbao, 1860, s.p.
[33] J. E. DELMÁS, *op. cit*., p. 360.
[34] *Ibíd.,* p. 360.
[35] El pintor realizó otras obras sobre la huerta en el municipio que en la actualidad se encuentran en paradero desconocido. M. LERTXUNDI, *Anselmo Guinea (1855-1906). Los orígenes de la modernidad en la pintura vasca*, Museo de Bellas Artes de Bilbao, Bilbao, 2012, pp. 160-167.

Sin embargo, la zona más cercana a la Ría siguió destacando por la actividad naval a la que se sumó gran parte de la actividad industrial del municipio. A ello contribuyeron los trabajos de encauzamiento, que fueron también recurrentes en los municipios cercanos a ambos lados de la Ría, especialmente en Bilbao, con el propósito de sanear la zona, reducir el riesgo de inundaciones, abrir más muelles de carga y descarga, y ampliar el espacio urbanizable[36]. El resultado fue que, a partir de mediados de siglo, la zona ribereña de Deusto y Zorrotzaurre se consagró como una de las zonas más pobladas y diversas. Delmas constató la actividad de la zona de Olabeaga o Zorrotzaurre:

> "Este barrio está formado por una hilera de casas, con almacenes de efectos para buques, tiendas de comestibles, de telas y otros artículos, en las que habita un vecindario ocupado en reparar velas, estopa para la jarcia, pipas para la aguada, remos y otros enseres para la marinería; en la carga y descarga de las mercancías de las naves; en su transporte por medio de pinazas y de gabarras a Bilbao o a sus bordos, y en el arte de carpintería de ribera, de galafatería y de ferrería. De su seno salen también excelentes contramaestres, pilotos, marineros y gentes dispuestas a todas las faenas del mar. Fundado a lo largo del muelle tiene por la forma, aseo de sus edificios y ocupación de sus habitantes, la apariencia de algunas ciudades holandesas, a las cuales asemeja más todavía, porque casi todos los vecinos hablan o entiendes diferentes idiomas, a causa del continuo trato con las tripulaciones de los muchos buques extranjeros que constantemente hay fondeados a su frente"[37] (Ilustración 3).

Asimismo:

> "Bajo el muelle, y al frente de la Casa de Mendicidad de San Mamés, se extiende una playa que sirve de astillero para la construcción de grandes buques, los cuales se botan al Nervión por el paso que se abre por los tres pequeños puentes que sobre esta playa forman el camino de Bilbao a Portugalete. Además de la industria, que ocupa a otras varias y que entretiene a multitud de operarios, se explotan algunas más de bastante importancia como la fundición de hierro denominada de San Pedro de Deusto, cuyos productos de aprecian mucho, la de los salitres de los señores Menjibar y compañía, las de preparación de sustancias alimenticias de los Sres. Galindez y compañía y de Orroño y compañía, la bonificación y exportación de vinos a las Américas de frente de Zorroza y otras cuya enumeración sería prolija"[38].

---

[36] J. I. SALAZAR ARECHALDE, *La ría de Bilbao en el siglo XIX. Tendiendo puentes, abriendo caminos,* COAVN, Bilbao, 2003, p. 40 y ss.
[37] J. E. DELMAS, *op. cit.*, p. 358.
[38] *Ibíd.*, p. 359.

Ilustración 3
La Ría a su paso por Zorrotzaurre donde se pueden apreciar hileras de viviendas y gabarras. Archivo Autoridad Portuaria de Bilbao. Sig.0745

La construcción naval fue especialmente prolija a partir de mediados del siglo XIX, y a finales del siglo[39]. El político y escritor bilbaino Camilo Villavaso apunta que en la zona de la Ría:

> "Llegaron a construirse corbetas de trescientas a cuatrocientas toneladas, y fragatas de seiscientas a setecientas, y no solamente para enriquecer nuestra matrícula, sino para poder dotar las de Santander y Gijón, y no pocas para puertos de Antillas y Filipinas.
>
> En el astillero de Deusto se fabricaron los mejores tipos de buques, y entre ellos los primeros paquetes, o sea los buques de vela destinados a servir de correos para las Antillas. D. Julián de Unzueta adquirió envidiable nombradía con la construcción de estos buques, obtenida en público concurso y en competencia con los astilleros más afamados del reino. Distin-

[39] P. MADOZ, *op. cit.*, p. 230. B. ALZOLA, *Las primas a la construcción naval y a la navegación. Datos y noticias que conviene tener presentes para hacer una ley sobre la materia*, Imprenta de la Casa de Misericordia, Bilbao, 1894, p. 447.

> guiéndose los barcos que llevaban la marca de Bilbao (…) Se creó un escogido plantel de habilísimos y expertos constructores: en él figuraron dignamente, al lado del decano Cortabitarte, siguiendo con perfeccionamientos su sistema y sus prácticas, D. Julián de Unzueta, los hermanos Arana (D. Santiago y D. Andrés), Bareño, Urasandi, Pedro Bilbao y otros"[40].

En la ribera de Deusto además de astilleros, se asentaron fábricas de alimentación, industrias químicas, fundiciones, talleres metalúrgicos, etcétera. En aquella época se crearon nuevas compañías de construcción naval (Elías Uresandi y Agustín Cortadi en 1860), y los astilleros animaran la creación de industrias auxiliares de cordelería (Pedro Miguel Gómez), velas (Bilbao Goyoaga en 1833), y también cuerdas, jarcia y otros productos. Asimismo, destacaron las fábricas de conservas de carne, legumbre y pescado como las de Francisco Orroño de 1850, José Pedro Echevarría en 1852 y Nicolás Justo Galíndez en 1853[41]. En relación con las conservas, en 1858, se estableció la empresa de fabricación de hoja de lata de Ricardo Rochelt. Por su parte, Jacobo Geiler, asentado en Luzarra, se dedicó a la producción de cerveza desde 1885[42], y *Hermanos Tapia* se especializaron en la fabricación de jabón en la fábrica que se construyó en el barrio de Botica en 1882[43]. Otras empresas se dedicaron a la industria química y a la producción de ácido nítrico (Eustaquio de Arriaga de 1857), ácido sulfúrico (*Sociedad Española de la Dinamita* en 1900 en Elorrieta[44]), y salitre artificial (José de Mendigar de 1860). También cabría mencionar la fabricación de hierro colado (Tiburcio Acha), hierro y calderas (Agustín Cortadi) y especialmente la fundición. En esta última destacaron *Talleres de Deusto*, que en 1891 ocupó el espacio cercano al actual puente de Deusto[45], *Tubos Forjados* que en 1892 se instaló en

[40] C. VILLAVASO, *La construcción naval de antaño y la futura construcción*, citado por B. ALZOLA, *op. cit.*, pp. 319-320.

[41] L. J. ESCUDERO, "La industria transformadora de la pesca. Implantación, desarrollo y afianzamiento del sector del País Vasco, 1841-1905", *Itsas Memoria*, 3, 2000, pp. 289-327. R. PALACIOS MARTÍNEZ, A. I. PRADO ANTÚNEZ, *op. cit.*, pp .767-769.

[42] La cervecería estaba ubicada en un edificio construido en 1893 que se amplió en 1905. Bizkaiko Foru Agiritegi Historikoa/Archivo Histórico Foral de Bizkaia. BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0076/009. 0075/003.

[43] El edificio lo diseñó el arquitecto Julio Saracíbar, en un terreno junto a una vivienda con huerta. BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0073/093.

[44] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0073/021.

[45] Las ampliaciones de la fábrica motivaron que en 1900 se derribara una vivienda de las inmediaciones, y que en 1916 se construyera un pabellón para motores. BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0075/040 y 0082/072.

Elorrieta[46], y otros talleres menores como *Cortadi Hermanos* o *Menchaca y Cía*. No en vano, la riqueza mineral de la zona favoreció la industria del hierro, que tuvo gran importancia en Bilbao y su *hinterland* a partir de 1830, y destacó con la fundación del alto horno de *Santa Ana de Bolueta* en 1841 al que siguieron otras empresas durante el último cuarto de siglo[47].

La transformación de Zorrotzaurre en un espacio de gran actividad portuaria e industrial, también fue retratada por el pintor Anselmo Guinea en dos obras poco habituales en su producción, como "La ría" (c.1896), y "Paisaje de Zorrozaurre" (1896). El pintor también dejó constancia de las nuevas edificaciones en altura en la obra "Elorrieta. Reflejos de la ría" (1893), en la se pueden apreciar diferentes construcciones en las inmediaciones de la Ría[48].

No en vano, la metamorfosis de Deusto, se acompañó de nuevas edificaciones, que fueron más abundares a partir de finales de siglo. Se trató de inmuebles industriales, residenciales, y aquellos destinados a albergar servicios públicos además de infraestructuras, que proyectaron maestros de obras, arquitectos e ingenieros que se encargaron exclusivamente de algunas construcciones industriales. En esta época destacaron los maestros de obras Manuel Camazón y José Bilbao Lopetegui, junto con sus colegas Pedro Peláez y Daniel Escondrillas, todos ellos también activos en Bilbao[49]. Entre los arquitectos cabría mencionar a Fidel de Iturria, que fue arquitecto municipal, Adolfo Gil, Alfredo Acebal, Anastasio de Anduiza, Emiliano Amann, Casto de Zabala, Mario Camiña, Julio Saracíbar y Severino de Achúcarro, este último uno de los principales protagonistas de la transformación arquitectónica y urbanística de Bilbao.

---

[46] El proyecto de la fábrica junto al camino carretera de la sirga lo realizó el arquitecto Alfredo Acebal en 1893, e incluía una vivienda. BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0075/004.

[47] A. GALARZA, *Los orígenes del empresariado vasco. Creación de sociedades e inversión de capital, Bilbao 1850-1882*, Beitia, Bilbao, 1996. E. J. ALONSO OLEA, C. ERRO GASCA, I. ARANA PÉREZ, *Santa Ana de Bolueta, 1841-1998. Renovación y supervivencia en la siderurgia vizcaína*, Spri, Bilbao, 1998. J. AGIRREAZKUENAGA, *op. cit*.

[48] M. LERTXUNDI, *op. cit*., pp. 195-199 y 170-171.

[49] N. BASURTO, *Los maestros de obras en la construcción de la ciudad. Bilbao 1876-1910,* COAATV, Bilbao, 1999.

Ilustración 4
Vista panorámica de Zorrotzaurre desde la terraza de la Casa de Misericordia desde donde se ven talleres, viviendas y huertas. 27 de marzo de 1928
Archivo Autoridad Portuaria de Bilbao. Sig.2408

Las construcciones industriales, fábricas, pabellones y talleres, solían tener un carácter más funcional, lejos del carácter monumental, representativo y de cierta calidad de los nuevos servicios municipales. Por otra parte, las viviendas podían ser casas sencillas o dobles de vecindad entre uno, y cuatro pisos de altura, con las plantas bajas habitables o destinadas a diferentes establecimientos en aquellos lugares con mayor población y mayor número de inmuebles. Algunas de ellas combinaban la residencia con el taller, mientras que otras eran casas de labranza o residencias burguesas. En la mayoría de los casos se trataba de proyectos modestos, sin ambición arquitectónica alguna, a excepción de alguna vivienda más acomodada (Ilustración 4).

De hecho, Deusto junto con Abando, fue una de las primeras zonas de expansión de la burguesía fuera de Bilbao antes de que se trasladara a Getxo. Madoz describió Deusto como un lugar "ameno y frondoso que

embellecen multitud de casas de campo que tienen allí los bilbaínos"[50]. De igual forma Brouard apuntaba: "las numerosas quintas o casas de campo más o menos provistas de jardines de los alrededores de la villa, llaman desde luego la atención y son una prueba eficaz del buen gusto y de progreso"[51]. Delmas también añadía que:

> "La pintoresca situación de este pueblo, en particular parte de la Ribera, brinda a que sobre ella se construyan casas de campo y jardines. Ya en el siglo XVIII la familia del señor Gossens edificó su palacio en el punto llamado de la Cervecería y a principio del presente le imitó el señor Basabe, construyéndose sobre su antigua casa-solar, la grande y hermosa que se levanta en la barriada de su nombre. Esta casa y sus jardines mejorados notablemente por su actual poseedor D. Julián de Basabe, reune las mayores comodidades y ofrece puntos de vista más agradables. Posteriormente han edificado otras muchas, de gustos diferentes, como las de los señores Nagusía en Olaveaga, hoy de la propiedad de D. Tiburcio de Recacoechea, las de Gardóqui y Barbaráco, aquella de la familia de su nombre y esta del señor Palme, sobre el camino del barrio de Basabe; y en la Ribera y otros puntos, las de los señores Hoffmeyer, Lapeyra, Somonte, Soláegui y otras más, todas ellas con hermosos jardines y huertos"[52].

De hecho, el escritor bilbaino Miguel de Unamuno pasó muchos veranos de su infancia en una casa de campo que su abuela tenía en Deusto, y así lo recoge en *Recuerdos de niñez y de mocedad* publicados en 1908:

> "¡Qué huella han dejado en mí aquellas temporadas de campo! (…). Recuerdo el recorrer encorvados, por debajo de las bajas parras de uva negra (…) y a aprender a nadar entre maíces, y el subirnos al membrillo, y sobre todo el ver, desde el corredor de casa, caer la lluvia dulcemente sobre el campo (…). En el campo llueve de otra manera que en la ciudad, con más pureza, con más dulzura, con más libertad.
>
> ¡Dulces veranos en aquella casita de Deusto, que me abrieron el alma al sentimiento del campo! (…) ¡Qué días los de aquella huerta! Estaba surcada por caminillos a donde llegaba el agua de la ría en las más altas mareas, y en tales ocasiones hacía navegar por los canalillos en improvisados barquichuelos a pajaritas de papel"[53].

[50] P. MADOZ, *op. cit*., p. 382.
[51] S. BROUARD, *op. cit.,* s.p.
[52] J. E. DELMAS, *op. cit*., p. 360.
[53] M. UNAMUNO, *Recuerdos de niñez y de mocedad*, Alianza, Madrid, 1990, pp. 86-87.

La zona de La Cava, en las inmediaciones de la *Universidad de Deusto*, fue uno de los primeros espacios utilizados por la burguesía. A partir de allí jalonaron la anteiglesia otros palacios como el de la familia de origen flamenco Goossens que residía en un palacio barroco del siglo XVIII, cuyos restos en la actualidad forman parte del *Instituto de Educación Secundaria Botica Vieja*[54]. Destacó igualmente el palacio Bidarte de Ramón Ybarra Arregui proyectado por el prolijo arquitecto bilbaino Severino de Achúcarro en 1897, que en la actualidad forman parte del centro municipal de distrito[55]. En el actual parque de Sarriko se ubicaba el palacio de Tomás de Zubiría e Ibarra y su esposa María del Carmen Somonte y Basabe, erigido también por Severino de Achúcarro, al que Manuel María de Smith añadió otros edificios auxiliares en 1906, que hoy en día acogen varias instalaciones de la *Universidad del País Vasco*[56]. También cabría mencionar las residencias María Luisa, Gabriel de Ibarra, Carmen, Ustara, Miramar, junto con otras que se ubicaron en Zorrotzaurre y la Ribera de Deusto, todas ellas desaparecidas en la actualidad[57].

Al mismo tiempo la anteiglesia se convirtió en uno de los lugares de esparcimiento de muchos bilbainos, gracias a sus tabernas y *txakolis*. Además en aquella época ir entre Bilbao y Deusto por la Ría era un paseo habitual, y así lo hizo Jovellanos en su segunda visita a la provincia en 1797[58]. De igual forma el escritor y financiero bilbaino José de Orueta recordó el mismo paseo en sus conocidas memorias[59], que también pintó Anselmo Guinea en 1878 en el cuadro "Ribera de Deusto". En la pintura se pueden ver dos pajeras andando junto a la orilla en un día soleado, donde también se aprecian diferentes residencias burguesas.

La actividad constructiva de industrias, pabellones y viviendas se acompañó de construcciones, comunicaciones e infraestructuras públicas. Durante las dos últimas décadas del siglo XIX la anteiglesia se dotó de nuevas construcciones y servicios que en la mayoría de los casos no se han conservado. En torno a la plaza y la parroquia de San Pedro se construyó un nuevo frontón en 1887. Dos años más tarde, en 1889, se inauguró una

[54] E. MÁS, "El palacio Goossens", *Bilbao*, marzo de 2006, p. 8.
[55] J. YBARRA, *Nosotros los Ybarra. Vida, economía y sociedad*, Tusquets, Barcelona, p. 86. E. MÁS, "El chalé de Bidarte". *Bilbao*, octubre de 2010, p. 10.
[56] M. T. PALIZA MONDUATE, *Manuel María de Smith Ibarra, arquitecto 1879-1956*, Diputación Foral de Bizkaia, Salamanca, 1988, p. 627.
[57] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0073/022 y 0074/005/001.
[58] M. G. JOVELLANOS, *Obras Completas. VIII. Diario, 3º, op. cit.*, p.95 (20-09-1797).
[59] J. ORUETA, *Memorias de un bilbaíno, 1870 a 1900*, Biblioteca Vascongada de Amigos del País, Donostia-San Sebastián, 1952.

nueva casa consistorial con escuela según el proyecto del arquitecto municipal Fidel Iturria. El edificio sustituyó al anterior erigido en 1755 por ser la escuela de "mínimas condiciones", y reclamar "con urgencia la construcción de ese edificio"[60]. En aquella época Deusto contaba con dos escuelas municipales, una en el consistorio y otro en Olabeaga; pero el crecimiento de población motivó que entre 1884 y 1887 se construyera un centro educativo más en la Ribera de Deusto, en la plaza del mismo nombre[61], y que al poco tiempo se ampliara la escuela de niñas del consistorio.

Seguidamente se erigieron más centros educativos como el desaparecido *Colegio de San Antonio* que más tarde fue *Escuela de Náutica*, y cuyo solar ha pasado a ocupar el actual *Instituto de Botica Vieja*. Asimismo, en 1883 se creó la *Sociedad Anónima de Enseñanza Católica* que encargó al arquitecto Francisco de Cubas y José María de Basterra el nuevo edificio de la *Universidad de Deusto* diseñado en 1886, que se amplió con la *Universidad Comercial* en 1921 ideada por Emiliano Amann y José María de Basterra.

La construcción de centros educativos prosiguió en años posteriores en las inmediaciones de Zorrotzaurre (Ilustración 5). En 1888 lo hizo el *Colegio La Salle* también conocido como *Colegio de los Hermanos de la Doctrina Cristiana* y *Colegio de Nuestra Señora del Rosario* más tarde. En 1891 se estableció en Deusto el *Colegio de Sordomudos y Ciegos de Vizcaya* que en 1902 erigió un nuevo edificio según el proyecto del arquitecto José María de Basterra[62], al que en 1920 se sumó un pabellón ideado por Fidel Iturria[63]. También en 1920 se erigió el *Colegio Salesianos* según el diseño realizado por Emiliano Amann, que siguió una estructura muy similar al edificio principal del *Colegio de Sordomudos y Ciegos*. En las inmediaciones, en 1881 se sumó el convento de los pasionistas y posterior santuario de San Felicísimo, que fue ampliado y reformado en 1959 por el arquitecto Pedro de Ispizua. Asimismo entre 1916 y 1918 el arquitecto Casto Zavala proyectó el *Convento de Religiosas Pasionistas* en Goikosolo, en las inmediaciones de la finca Basabe[64]. Los centros religiosos se unieron así al resto de ermitas y conventos que poblaban la anteiglesia[65].

[60] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 003/300 y 0123/002.
[61] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0121/004.
[62] En 1908 Ricardo Bastida realizó una reforma del proyecto, siguiendo la estructura ideada por Basterra. BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0075/099 y 0078/028.
[63] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0084/131.
[64] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0082/095.
[65] Iturriza, Madoz, Delmas y Gaztañaga recogieron tres ermitas: San Bartolomé, San Silvestre y San Vicente y dos conventos: el de Santa Mónica de monjas agustinas que fue

Ilustración 5
Vista panorámica de Zorrotzaurre con viviendas, fábricas y huertas junto a la Ría, y centros escolares, religiosos y más viviendas y huertas en segundo término, en torno a 1950. Archivo Autoridad Portuaria de Bilbao. Sig. 2598

La actividad municipal también trasladó el cementerio que estaba junto a la parroquia a las afueras, en su ubicación actual. Asimismo, se erigieron un nuevo matadero en Elorrieta según el proyecto del arquitecto Anastasio de Anduiza[66], y un depósito de agua en Arangoiti (1893). Todo ello se acompañó de nuevos lavaderos, fuentes, y la acometida de parte del alumbrado eléctrico (1895) y abastecimiento de aguas de la anteiglesia (1896), que prosiguieron en años posteriores.

También en 1885 la zona ganada a la Ría en la zona de Botica se transformó en jardines. De igual forma, las comunicaciones de la anteiglesia, se completaron con carreteras, el tranvía y el ferrocarril que conectaban Deusto con Bilbao y la costa.

Delmas describió las principales vías de comunicación de la anteiglesia de la siguiente manera:

---

trasladado en 1515 a Bilbao, y el de la Santísima Trinidad de Capuchinos, establecido en 1744 en el barrio de Goiri o Miramar, que desapareció durante la guerra civil.

[66] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto 0069/010 y BD. 0123/001.

> "El camino real de Bilbao a Portugalete, atraviesa en toda su longitud y sobre el río la jurisdicción de esta anteiglesia y por él pasan sin cesar multitud de coches a todas las horas del día. Atraviesa también el de Bilbao a Plencia, para donde hay diligencias diarias, y por último tiene otro camino vecinal de primer orden que empezando cerca de la Iglesia de San Pedro termina en la plazuela de Olaveaga"[67].

La principal carretera transcurría paralela a la Ría y comunicaba Deusto con la capital y con la costa. Asimismo, el tranvía de tractor animal inaugurado en 1876 atravesó la anteiglesia con dos líneas, y el ferrocarril de Bilbao a Las Arenas inaugurado en 1887, transcurría igualmente por el municipio. En 1887 el arquitecto Emiliano Amann se encargó de construir cuadras y habitaciones del tranvía de Bilbao a Las Arenas en el barrio de Botica[68].

Años más tarde, en marzo de 1920 se erigieron las nuevas cocheras del tranvía, ya electrónico, en Zorrotzaurre, según el proyecto elaborado por el arquitecto Mario Camiña[69].

La transformación que Deusto experimentó a mediados del siglo XIX prosiguió en los siguientes años, y fue especialmente relevante hasta el final de la primera guerra mundial. Aunque siguió concretándose de manera anárquica y sin plan de ordenación alguna.

3. La consolidación de la transformación desde comienzos del siglo XX hasta la anexión a Bilbao en 1925

Durante el siglo XX el crecimiento económico y demográfico de Deusto fue constante. En 1900 el municipio contaba con 4.112 habitantes, en 1910 con 5.777 y en 1920 con 5.777[70] que, al igual que en años anteriores, se dedicaron a actividades industriales y agrícolas. Un gran número de industrias, principalmente de pequeño y mediano tamaño, continuaron erigiéndose en la anteiglesia, la gran mayoría en torno a la Ría. De manera paralela prosiguió la construcción de viviendas para trabajadores industriales, siempre insuficientes, y también casas de labranza y residencias acomodadas, lo que nos indica el carácter todavía heterogéneo

[67] J. E. Delmas, *op. cit*., p. 361.
[68] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0073/053.
[69] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0084/094.
[70] INE. Censos de población [en línea], http://www.ine.es/inebaseweb/hist.do [consulta: 5 de septiembre de 2017].

de Deusto y de la zona de Zorrotzaurre. Aunque durante estos años Deusto y, especialmente Zorrotzaurre, fueron adquiriendo un carácter cada vez más industrial.

Las industrias que se establecieron en aquellos años estuvieron relacionadas con la construcción naval y arquitectónica, la fundición, o los productos químicos y alimenticios. Se trató de pabellones y fábricas, diseñadas por ingenieros, maestros de obras y arquitectos. Entre los maestros de obras destacó la actividad de los ya citados Manuel Camazón, José Bilbao Lopetegui y Pedro Peláez; y la de los arquitectos Severino de Achúcarro, Emiliano Amann, Tomás Bilbao, Manuel María de Smith y Anastasio de Arguinzóniz.

Una de las empresas más relevantes de la época fue la *Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques*, creada en Abando en el año 1900, que fue ampliando sus instalaciones a Deusto. En 1918 lo hizo en Luzarra[71], y en 1920 la compañía construyó otras dependencias en Elorrieta para producir su propia corriente eléctrica y dar demanda así a su crecimiento[72]. En Elorrieta también se instalaron otras empresas relacionadas con la fundición (*Albaya, Fernández y Compañía* en 1918[73]), la fabricación de tubos, polvo mineral[74], y de productos químicos (*Sociedad General de Industria y Comercio* en 1903[75]).

Asimismo, en torno a la Ría se establecieron empresas relacionadas con la construcción que se dedicaron a la producción alquitrán (*Cía. Burt, Boulton & Haywood, Ltd.* antes de 1910)[76], de yeso, madera (*Sociedad Landa y Cía.*, 1921)[77], o pintura y barcines. Entre ellas destacó la fábrica de pinturas *Machimbarrena, Moyua y Maiz S.A.* en 1917 en Botica Vieja, que ya contaba con otra fábrica en el barrio de la Peña de Bilbao[78]. Otras empresas se dedicaron a la fundición como *Salústregui y Compañía* que tuvo que ampliar sus instalaciones en años sucesivos[79], y la fabricación de remaches y tornillos (Miguel Domaica en 1917)[80]. La industria química estuvo igualmente presente con las fábricas de oxígeno *Sociedad de Aire Líquido*

[71] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0084-031.
[72] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0084-141.
[73] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0083/096 y 0084/045.
[74] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0084/095.
[75] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0078/042.
[76] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0079/087.
[77] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0289/001.
[78] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0083/057 y 0075/051
[79] En 1914 y en 1916. BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0081/063 y 0082/073.
[80] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. BD.0083/031.

(1909), y *Sociedad Española de Oxígeno* que también producía acetileno disuelto (1916)[81]. Una de las empresas más importantes que se creó en estos años fue *Industria Electromecánica* que tuvo que ampliar sus talleres en años sucesivos[82].

Fue igualmente relevante la apertura de la fábrica de galletas *Artiach*. La fábrica abrió sus puertas en 1907 en el arrabal de San Francisco de Bilbao, y tras incendiarse, en 1921 se trasladó a Zorrotzaurre, ya que la zona ofrecía mayor espacio que la capital, ya saturada, tanto para el desarrollo de la fábrica como para el alojamiento de sus trabajadores. La fábrica estuvo en activo hasta 1983, que se trasladó a Orozko tras las inundaciones de aquel año. La empresa contó con ampliaciones posteriores en las que participaron el arquitecto municipal Anastasio de Arguinzóniz, Tomás Bilbao, o el ingeniero José Artiach hasta llegar a los 28.000 m^2 edificados en distintos pabellones en 1934[83].

La actividad relacionada con la industria naval continuó presente con *La Maquinista Moderna* (1917) que se encargó de la reparación de barcos y maquinaria[84]. Asimismo, Juan de Bilbao Goyoaga continuó con la fabricación textil para embarcaciones y otros usos. En 1911 Emiliano Amann realizó el proyecto de una casa taller que seguía una estructura apiñonada que nos podría remitir a la arquitectura flamenca[85]. Años más tarde, en 1922, Manuel Camarón diseñó para el empresario una nueva fábrica con vivienda[86]. De hecho, la construcción de industrias y viviendas de manera conjunta fue habitual en otros proyectos.

En 1916 en Deusto había 29 empresas, y alrededor de 1.408 trabajadores, las más importantes fueron *Talleres de Deusto* con 330 trabajadores, *Tubos Forjados* con 200, *Ricardo Rochelt e Hijos* con 1858[87], e *Industria Electromecánica*

[81] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0079/071 y 0081/004.
[82] En 1915 y en 1917. BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0082/018 y 0083/042.
[83] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0085/111. M. IBÁÑEZ, M. ZABALA, *Las galleteras de Deusto. Mujer y trabajo en el Bilbao industrial*, Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 2007, pp. 38 y 56. E. SÁNCHEZ, *Artiach. La fábrica de galletas de Bilbao*, Fundación BBK, Bilbao, 2007.
[84] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0083/060.
[85] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0080/081.
[86] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0291/015. En 1923 se tuvo que ampliar la fábrica. BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0116/151.
[87] En 1893 Ricardo Rochelt solicitó autorización para construir una casa en el barrio de Botica, cerca de la carretera de Bilbao a Las Arenas. La fábrica se amplió con varios pabellones en 1912 y en 1916 de la mano de Manuel María de Smith, lo que nos podría indicar el éxito de la fábrica. BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0075/012, 0080/008, y 0082/111.

con 176[88]. Tres años más tarde en 1919 el número de trabajadores aumentó a 1.887, y se crearon nuevas empresas como *Talleres Ibaizabal* con 160 trabajadores. Sin embargo, a partir de 1921, tras la recuperación de los países que habían participado en la Gran Guerra, comenzaron años de crisis. El resultado fue menor actividad industrial, así por ejemplo *Talleres de Deusto* redujo casi a la mitad sus encargos en un año[89]. De igual forma se redujo el número de trabajadores, hasta 1.141 en 1921, y 1.312 en 1924 repartidos en 49 fábricas[90]. Así en 1922 los astilleros de *Euskalduna* de Abando y *La Naval* de Sestao eran los únicos en funcionamiento[91]. El despido masivo se acompañó de una reducción en los salarios y jornadas y repetidas huelgas de los trabajadores. No obstante, diferentes medidas estatales de fomento de la industria estatal propiciaron el crecimiento en años posteriores.

Varias empresas de la zona destacaron por el empleo femenino, que estaba discriminado frente al masculino y que, fuera del hogar, no fue mayoritario en la época. Aunque el desarrollo industrial propició, el empleo especialmente de mujeres solteras[92].

En la mayoría de los casos trabajaron en empresas relacionadas con la alimentación, el mundo textil, y actividades relacionadas con el mundo naval. El empleo femenino fue mayoritario en *Artiach*, en la fábrica dedicada a los envases de hojalata *Rochelt*, la de tintes *Proveedora del Hogar* (más conocida como "El Añil"), y en trabajos relacionados con la sirga[93], las bacaladeras, las fábricas de yute, el trenzado de cáñamo, el cosido de velas, otras industrias auxiliares de construcción naval (Ilustración 6).

---

[88] M. IBÁÑEZ, M. ZABALA, *op. cit.,* p. 35.

[89] *Ibíd.*, p. 43.

[90] En 1924 "Talleres de Deusto" seguía siendo la empresa con mayor número de empleados: 297, Rochelt contaba con 168, Artiach con 88, "El añil" tenía 48, en todos los casos la mayoría eran mujeres. I. VILLOTA, T. ALTUBE, *op. cit.,* 1987, pp. 160 y 200.

[91] *Ibíd.*, p. 160.

[92] P. PÉREZ FUENTES, *Ganadoras de pan y amas de casa. Otra mirada sobre la industrialización vasca*, UPV - EHU, Bilbao, 2004. A. PAREJA ALONSO, K. ZÁRRAGA SANGRÓNIZ, *Profesiones, oficios y tareas de las mujeres en Bizkaia. Imágenes de ayer y hoy*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 2006. A. PAREJA ALONSO, "Las cigarreras del barrio de Santutxu", en J. A. PÉREZ PÉREZ, (Ed.), *Bilbao y sus barrios: una mirada desde la historia (volumen 2),* Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 2007, pp. 143-160.

[93] A partir de del último tercio del siglo XIX, la navegación a vapor y la presencia de remolcadores hicieron que la sirga cayera en desuso y su camino se habilitase para carretera.

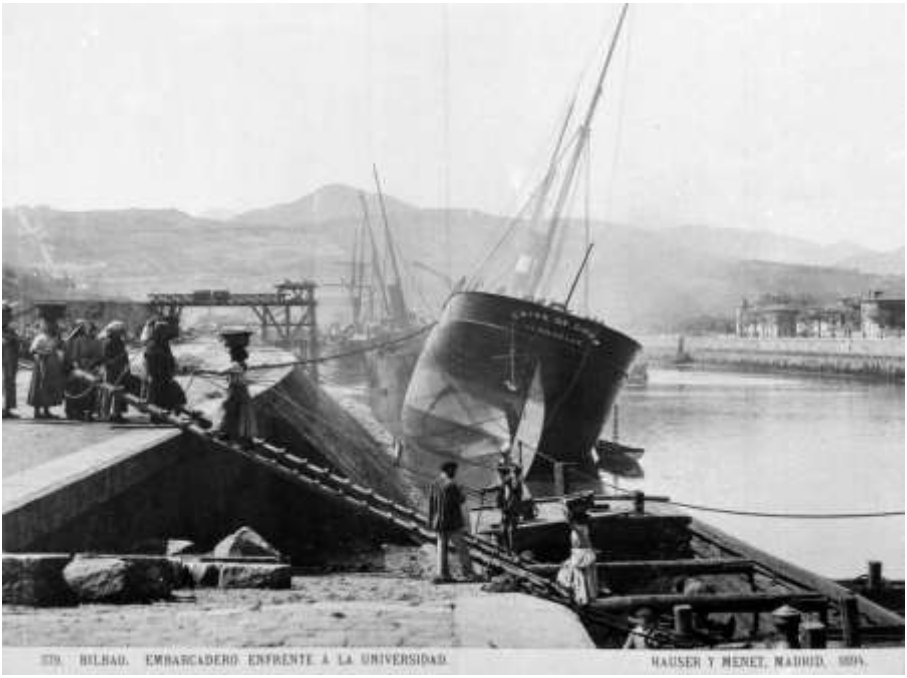


Ilustración 6
Cargaderas en el cargadero frente a la Universidad de Deusto. Hauser y Menet, Madrid, 1894. BFAH/AHFB. Sig. AL-0010-0024

José de Orueta, en sus ya citadas memorias, relata que la mayoría de los navíos atracaban en Olabeaga, y cómo las gabarras con la carga de los barcos eran subidas a la sirga por mujeres:

> "Y en el paseo, junto a la ría, había que separarse a menudo para dejar paso a la fila de pobres mujeres que, inclinadas hacia delante y unidas en fila a la cuerda por bandoleras de lona o cuerda, aplastando sus pechos, tiraban de ellas con paso decidido, para arrastrar la gabarra contra corriente"[94].

Asimismo, la sirga está presente en "Los astilleros de La Salve" (c.1868) del pintor Antonio María de Lecuona, y especialmente en su discípulo Anselmo Guinea en las obras "La sirga" de 1892, y "La sirga de

[94] J. ORUETA, *op. cit.,* p. 24.

frente" de 1893[95]. Hacia 1909 Darío de Regoyos pintó el cuadro titulado "Cargadoras" en el que varias mujeres están trabajando junto al Arenal bilbaino, a la vez que Orueta se refirió a las cargueras de Olabeaga en sus memorias. En el mismo año Regoyos retrató "La Plaza de Deusto", donde a la sombra de un espacio arbolado y dos casetas, varias mujeres aparecen vendiendo sus productos hortícolas, presumiblemente producidos en la zona[96].

Ilustración 7
Línea del tranvía de Bilbao a Las Arenas a la altura de Elorrieta donde se pueden apreciar diferentes viviendas y fábricas. 2 de noviembre de 1933. Archivo Autoridad Portuaria de Bilbao. Sig.2035

La construcción de viviendas, que en su mayor parte no se han conservado, fue paralela al crecimiento industrial de la anteiglesia. La mayoría de ellas se erigieron en torno a la Ría y fueron inmuebles modestos. Destacaron las casas sencillas y dobles de vecindad de diferentes alturas y, generalmente, de dimensiones muy reducidas. También se construye-

[95] M. LERTXUNDI, *Antonio María de Lecuona: pionero del costumbrismo vasco*, Museo de Bellas Artes de Bilbao, Bilbao, 2015, p. 91. M. LERTXUNDI, *Anselmo Guinea…, op. cit*., p. 154-159.
[96] J. SAN NICOLÁS, *Darío de Regoyos. Catálogo razonado*. Museo de Bellas Artes de Asturias. Fundación Azcona, Madrid, 2014, pp. 436 y 434.

ron casas de labranza y, en menor medida, viviendas unifamiliares acomodadas. En su construcción participaron maestros de obras y arquitectos. Al igual que en la arquitectura industrial, destacó la labor que continuó desarrollando el maestro de obras Manuel Camazón, muy activo durante las dos primeras décadas, a quien le acompañaron los arquitectos Adolfo Gil y Mario Camiña.

La zona de Elorrieta albergó diferentes viviendas en altura desde finales del siglo XIX, y al igual que el resto de la anteiglesia, también casas de labranza. Una de las viviendas más características fue la "Casa Grande de Elorrieta" que se erigió por encargo de José Kaifer a través de la empresa *Sociedad Anónima Ensanche de Elorrieta* como parte de un ambicioso plan que no llegó a materializarse. Siguiendo los planos ideados en 1903 por Fidel de Iturria se erigieron seis casas cuádruples de vecindad que constaban de planta baja y cuatro pisos de altura y se distribuían en sala, cocina, tres dormitorios y retrete, siendo dos de los dormitorios interiores a un patio[97] (Ilustración 7).

No obstante, la construcción de viviendas de promotores privados, no pudo responder a la falta de alojamientos, especialmente de los trabajadores de las industrias locales. En 1918 la *Diputación de Bizkaia*, aprobó una ayuda para la construcción de viviendas sociales que el ayuntamiento de Bilbao utilizó para construir varias promociones y el de Deusto consideró solicitar[98]. Finalmente, el consistorio optó por desechar la solicitud, y también negar la petición de ayudas municipales para la construcción de viviendas; ya que consideró que era más apremiante destinar sus recursos para resolver el abastecimiento de agua y la falta de saneamiento.

> "¿Cómo hemos de acometer la empresa de construir más viviendas si ellas habían de ser nuevo foco propenso en cualquier infección? Resolvamos primeramente la traída de aguas y el saneamiento general y aprovechando después la hermosa situación, casi ideal de nuestra Anteiglesia extendamos y propulsemos la edificación puesto que no nos ha de faltar los tres principales elementos, aire, agua y luz" [99].

En consecuencia, la transformación de Deusto en general y de Zorrotzaurre en particular, supuso un aumento de población que trabajaba

[97] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto 0075/127.
[98] "Junta de Viviendas Higiénicas". En: *Boletín Oficial de la Provincia de Vizcaya*, 54, 6 de marzo de 1918; 199, 5 de septiembre de 1918; y 39, 18 de febrero de 1919.
[99] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0083/112.

a destajo, y en la zona industrial vivía hacinada y en condiciones insalubres. Por lo que el entramado industrial que se concretó en torno a la Ría fue posible gracias a generaciones y generaciones de habitantes que vivieron y trabajaron en condiciones lamentables[100].

La transformación que experimentó el municipio propició que, en 1916, el ayuntamiento de Deusto nombrara una comisión para elaborar unas ordenanzas municipales, con las que se quiso dar respuesta a las necesidades de regularizar la construcción y la ordenación urbana de la anteiglesia y evitar así formas anárquicas[101]. El arquitecto Fidel Iturria, Lorenzo Bernaola, José Gordón, R. de Garrastazu y Jesús de Gaztañaga fueron los encargados de confeccionar las ordenanzas que se terminaron en 1918, pero que no se aprobaron hasta octubre de 1922.

Las ordenanzas dividieron el municipio en tres barrios o distritos: "San Pedro de Deusto", "Ribera" y "Zorroza-aurre" que estaban compuestos por las calles de Zorroza-aurre, Elorrieta y el barrio de Tellaetxe[102]. Asimismo, las normas de edificación se concretaron en tres zonas: urbano-fabril, urbano-rural y rural. Todas las construcciones tenían que seguir las alienaciones y rasantes de las vías públicas señaladas por el arquitecto municipal, ya que el municipio todavía no contaba con un plan de urbanización. La altura de los inmuebles tenía que ser proporcional a la anchura de las calles donde se ubicaban. En la zona urbano-fabril las edificaciones no podían exceder los 16 metros, y como máximo se podrían construir tres pisos de altura; mientras que en la zona urbano-rural la altura máxima se fijó en 11,50 metros, y en 9 metros en la zona rural. Los pisos tenían que tener una altura mínima entre 3,50 y 2,40 metros, dependiendo de la zona de edificación y de la ubicación del piso, cuya altura mínima era decreciente.

También se determinó que toda habitación que suponía una estancia continuada de personas, debía contar con una ventilación a la calle, así como a un patio común, o un patio privado que tenían que tener unas

[100] I. URIARTE, "La ría y el canal de Deusto", *Bilbao*, marzo de 2006, p. 35. I. URIARTE, "El patrimonio humano de la Ría", *Bilbao*, octubre de 2006, p. 35.

[101] *Ordenanzas municipales de la MN. y M.L. Anteiglesia de Deusto*. Bilbao: Imp. de José Ausin, 1922.

[102] El primer distrito o San Pedro de Deusto estaba compuesto por: calles de Luzarra, Plaza de San Pedro, calle Particular, calles de subida a Botica, barrios de Breéis, avenida de los Mimbres, camino de Etxezuri, camino de Ibarrekolanda, camino de Astako y avenida ramal de Olabeaga. El segundo distrito o Ribera lo constituyeron: calle de la Botica, calle de la Ribera, avenida de los Pinos, calle particular de Sagarduy y plazuela de la Ribera.

dimensiones determinadas. Igualmente se reguló el tamaño de las habitaciones en 11 metros cuadrados, así como las salidas de humos, abastecimiento de aguas y saneamiento.

En suma, con las ordenanzas municipales se quiso regular, por vez primera, la construcción en Deusto, en ellas tuvo especial relevancia controlar las alienaciones de los inmuebles, fijar una altura máxima de los edificios según la zona que evitaría construcciones en altura similares a las que se habían erigido en Elorrieta y otras zonas de Zorrotzaurre, así como unas condiciones mínimas de higiene. Sin embargo, todavía era necesario concretar un plan urbanístico que definiese la configuración de la anteiglesia, y que fuera más allá de la creación de nuevas vías de comunicación como la carretera de Ibarrekolanda a Berriz proyectada en 1918[103]. Al poco tiempo de aprobarse las ordenanzas, a partir de 1925, Deusto dejó de existir como municipio en contra de su voluntad y fue anexionada a Bilbao, lo que inauguró una nueva etapa en su historia y especialmente en la de Zorrotzaurre[104].

4. ZORROTZAURRE A PARTIR DE SU ANEXIÓN A BILBAO

Bilbao desde su fundación contaba con un espacio exiguo, que motivó que las anteiglesias aledañas, con las que había estado en constante litigio, se desarrollaran a su amparo y respondieran a sus necesidades de población. De hecho, y como ya hemos comentado las anteiglesias actuaban como zonas suburbanas de Bilbao. El crecimiento de la villa y sus necesidades de expansión y crecimiento propiciaron que partir de mediados del siglo XIX, se concretara una política de anexiones de las anteiglesias cercanas. En 1845 se instituyó el expediente de ensanche de la villa en los municipios colindantes, en el que ya se hacía referencia a Abando, Begoña y Deusto.

La primera anexión se produjo en 1870, con la anteiglesia de Abando y parte de Begoña. Para la anteiglesia se diseñó en 1876 el primer "Plan de Ensanche de Bilbao" de la mano de Pablo de Alzola, Severino de Achúcarrro y Ernesto Hoffmeyer, que marcó el inicio del despegue urbano de Bilbao. La anexión de Abando culminó en 1890, le siguió la

[103] BFAH/AHFB. Bilbao. Deusto. 0257/002.

[104] Las ordenanzas de construcción que rigieron en Deusto tras su anexión a Bilbao fueron las de la zona de las afueras de la villa.

zona de Campo de Volantín perteneciente a Begoña, y prosiguió con el resto de Begoña y Deusto en 1925.

No obstante, la anexión no fue la única opción que se contempló para afrontar el crecimiento demográfico e industrial que estaba experimentando la zona metropolitana entorno a Bilbao. A partir de 1911 desde el nacionalismo vasco se defendió la mancomunidad de municipios del área metropolitana como una alternativa a las anexiones[105]. En 1918 primero y en 1920 más tarde, Manuel María de Smith, basándose en otras propuestas coetáneas, concretó una propuesta de mancomunidad de municipios, que defendía su coordinación y complementariedad en lugar de su desaparición[106]. En 1920 el ayuntamiento de Bilbao formalizó su solicitud de anexión de Deusto y Begoña, a la que se opusieron las dos anteiglesias.

El consistorio se opuso a la anexión apuntando que la capital tenía terreno suficiente para seguir creciendo, ya que todavía la mitad del Ensanche de Bilbao estaba sin edificar. También añadió que algunos barrios primitivos como La Peña, Buya, Larraskitu, o y otros surgidos tras la anexión de Abando como Olabeaga, Zorrotza o Kastrexana, carecían de servicios básicos como el abastecimiento de aguas, el saneamiento, la pavimentación, o si los tenían era deplorables. Recordó que algunos servicios que Bilbao ofrecía a la provincia estaban subvencionados por otros municipios, la diputación y el mecenazgo privado. Asimismo, subrayó que Deusto, lejos de tener falta de recursos, ofrecía servicios a través de un destacado y reconocido número de centros educativos, y contaba con grandes empresas que creaban riqueza y empleo. El resultado había sido una crecimiento demográfico y económico constante durante los últimos años. Además de todo ello, el consistorio de Deusto consideraba que la anexión era contraria a derecho (a la Ley Municipal de 1899), ya que Bilbao no contaba con una población superior a 100.000 habitantes que era la fijada para poder proceder a las anexiones[107].

---

[105] A. AZPIRI, *Urbanismo en Bilbao. 1900-1930*, Gobierno-Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2000, pp. 101 y ss.

[106] M. M. SMITH, "Urbanizaciones", en *Primer Congreso de Estudios Vascos*, J. J. Rochech, Bilbao, 1918, pp. 774-815.

[107] ILUSTRE AYUNTAMIENTO DE LA ANTEIGLESIA DE DEUSTO, *Informe elevado al Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación, en el expediente de la anexión incoado por la Villa de Bilbao, aprobado unánimemente por la corporación municipal, en sesión del día 14 de junio de 1920*, Imprenta de José Ausin, Bilbao, 1920. Asimismo, se puede consultar: J. GAZTAÑAGA, *op. cit.* A. IPIÑA, "No quisieron ser Bilbao. La resistencia de la Anteiglesia de Deusto a la anexión de Bilbao, 1924-1925", *Bidebarrieta*, 22, 2011, pp. 33-45.

El ayuntamiento de Deusto, haciéndose eco de ideas anteriores, propuso como alternativa a la anexión la creación de una región urbana municipal dirigida por la diputación; a la vez que definió, por vez primera, un modelo urbano para la anteiglesia. La idea se concretó en 1920 en el "Informe de la Junta de Fomento y Urbanización de Deusto" que elaboraron José Gordón, alcalde de la anteiglesia entre 1920 y 1921, Manuel Chalbaud, militante de Comunión Nacionalista Vasca, y Eugenio Olabarrieta. El objetivo era que Deusto, al igual que el resto de municipios, pudiese decidir su propio futuro al margen de cualquier tutela.

> "Partamos de un hecho (…): queramos o no queramos, estamos en un momento de transformación y desarrollo, que alcanza y ha de arrastrar en su movimiento haciendo modificar sensiblemente su vida, no solo Deusto, sino a la de los veintitantos Municipios que componen esta verdadera región urbana que se extiende en la cuenca baja del Nervión.
>
> Concretando a Deusto (…) no se puede continuar por mucho tiempo el actual estado de cosas (…) si nosotros no nos adelantamos, vendrá la transformación y se hará en forma que no se obtenga más que una pequeña parte del beneficio que podría reportar al bien común de la Anteiglesia, y no solo de ella, sino de los pueblos que la rodean, y de sus intereses, tan íntimamente ligados con los propios y que cada día lo han de estar más.
>
> Ahora bien; ¿Qué va ser el pueblo a crear?"[108]

El informe veía necesario un plan urbanístico, órganos de gestión y unas ordenanzas de construcción que, como ya hemos adelantado, se elaboraron en 1918 y se aprobaron en 1922. Se veía necesario diseñar y prever el desarrollo urbano de antemano, concretar la ubicación de los servicios públicos, las comunicaciones, los transportes en el municipio y en el entorno, los espacios libres y accesos a la Ría también como elemento de solaz, así como la zonificación de espacios para el trabajo y el alojamiento, evitar la especulación del suelo y asegurar el acceso a una vivienda digna e higiénica.

Se propuso que las zonas de residencia y las zonas de trabajo compartieran espacio, a excepción de las grandes industrias o aquellas que fueran peligrosas o insalubres. No obstante, se opusieron a que el muni-

[108] ILUSTRE AYUNTAMIENTO DE LA ANTEIGLESIA DE DEUSTO, *Informe emitido por la ponencia nombrada por la Junta de Fomento y Urbanización de la Anteiglesia, al problema de la habitación, en relación con el de la urbanización, hecho suyo por unanimidad por la corporación municipal en sesión celebrada el día 9 de abril de 1920*, José Ausin, Bilbao, 1920, p. 5.

cipio se convirtiese en una colonia industrial de Bilbao de fábricas y viviendas para trabajadores, en base a "barrios obreros" en torno a ciudades jardín, aglomeraciones satélites o de otro tipo. En su lugar proponían la armonía social y la convivencia armónica de diferentes clases sociales en el mismo espacio urbano, que idearon articular en torno a diferentes barrios. En consonancia con las ideas del reformismo católico de aquellos años, los barrios tenían que evitar las aglomeraciones de residencias que, preferiblemente, tenían que ser viviendas unifamiliares en propiedad con terreno, o bloques de poca altura. Asimismo, en los barrios tenía que haber espacios verdes, y los equipamientos necesarios. En el plan, siguiendo el espíritu de las ordenanzas municipales que todavía se tenían que aprobar, propuso el desarrollo de los barrios en tres áreas: la zona de la Ría para pequeñas industrias, comercios y viviendas donde la construcción podía tener mayor densidad; otra zona para edificaciones más abiertas; y la zona de montaña que debía destinarse a espacios libres.

Teniendo en cuenta que con la transformación experimentada durante los últimos años los municipios del área metropolitana tenían que hacer frente a problemas similares y necesitaban de respuestas conjuntas para afrontarlos de manera más adecuada, el ayuntamiento de Deusto propuso que la ordenación urbana tenía que ser también fruto de la colaboración intermunicipal cuya gestión debía quedar en manos de la diputación. La región urbana municipal abarcaría desde Galdakao hasta el Abra, incluyendo los valles del Kadagua y Asua, y se encargaría de gestionar a gran escala los impuestos, las ayudas, las comunicaciones, la vivienda social, y el suelo (de su adquisición directa y a través de ayudas, la gestión de su propiedad, o el estímulo de una adecuada gestión privada).

Finalmente, por Real Decreto de 29 de octubre de 1924 se aceptó la anexión de Deusto que fue efectiva a partir del 1 de enero 1925. Con ello se puso fin a la lucha de la anteiglesia y otros municipios contra las pretensiones jurisdiccionales y expansivas de Bilbao, a las que se habían opuesto y que habían conseguido aplazar hasta entonces, y Deusto se convirtió en lo que no quería ser.

Cuando Bilbao se anexionó Deusto, la anteiglesia contaba con 8.799 habitantes, repartidos en 1.657 cabezas de familia que tenían como profesión: 580 jornaleros, 58 marinos, 70 empleados, 85 labradores, 172 tenían oficios diversos y 23 estudios universitarios entre los que se encontraban

médicos y abogados[109]. Dentro de Bilbao, Deusto se ideó como un espacio de crecimiento industrial, especialmente portuario y urbano, que alojase tanto industrias como mano de obra. Por lo que se pensó hacer de la antigua anteiglesia un barrio homogéneo en el que, con el tiempo, desaparecería su carácter diverso. La zona más amplia y cercana a la Ría fue la que se reservó como zona industrial y de residencia.

Debido a la crisis de la década de los treinta la construcción de industrias, viviendas, servicios e infraestructuras disminuyó de manera notable, especialmente en la zona de Zorrotzaurre. En los inmuebles que se erigieron los maestros de obras ya no estuvieron presentes, pero sí ingenieros y arquitectos entre quienes destacaron Diego de Basterra, que también fue arquitecto provincial, Tomás Bilbao, Adolfo Gil, Estanislao Segurola, o Marcelino Odriozola.

En la segunda mitad de los años veinte se desarrollaron los principales proyectos residenciales del nuevo barrio en torno a diferentes promociones de casas baratas. Las casas baratas fueron la política de vivienda social que arbitró el gobierno dictatorial del general Miguel Primo de Rivera, con la que se promovieron, principalmente, barriadas de viviendas unifamiliares en propiedad en las afueras de los municipios que, en ocasiones, se utilizaron como un modo para expandir los límites urbanos de la ciudad. Las casas baratas fueron una política que no pudo resolver el acuciante problema de la vivienda de la época, y de ellas se pudieron beneficiar algunos trabajadores especializados o clase media con capacidad suficiente para adquirir su residencia. La actividad de las casas baratas fue muy destacada en la segunda mitad de la década de los veinte en el área metropolitana de Bilbao, gracias también a las ayudas de la diputación.

Entre 1925 y 1931 en Deusto se concretaron cuatro proyectos, con un total de 102 viviendas, la mayoría de ellas unifamiliares. Tres barriadas se ubicaron en Luzarra, se trató de *Buena Vista* diseñada por Tomás Bilbao (1925-1928) con 30 viviendas, *Talleres de Deusto* proyectada por Diego de Basterra (1926-1931) con 18 viviendas para empelados de la conocida fábrica, y *Lagun Etxea* de Faustino Basterra (1929-1930) con 10 viviendas en altura. La cuarta del grupo de *Euskalduna* también de Diego de Basterra (1925-1928) con 44 viviendas se erigió en Zorrotzaurre (Ilustración 8).

Entre los meses de abril y agosto de 1925 el arquitecto Diego de Basterra diseñó la *Sociedad Cooperativa de Casas Baratas Obreros de los Diques de*

[109] I. VILLOTA, T. ALTUBE, *op. cit.*, p. 162.

Euskalduna en Zorrotzaurre[110], ya que la empresa, como ya hemos comentado, contaba con diferentes pabellones en los alrededores. De hecho, era una de las empresas más importantes de la ciudad que en 1923 contaba con 1.959 trabajadores, y 3.509 en 1930[111].

Ilustración 8
Vista panorámica de Zorrotzaurre donde se distinguen las casas baratas de Euskalduna

Los trabajadores, gracias a las ayudas estatales, locales y el apoyo de la empresa[112], adquirieron un terreno de 10.300 m^2 aproximadamente en una zona agrícola cercana a la Ría. La propuesta se concretó en 44 viviendas en propiedad que se articularon en torno a una plaza central de

[110] BFAH/AHFB. Bilbao. Fomento. 0032/370. M. M. DOMINGO HERNÁNDEZ, *Vivienda obrera en Bilbao y el Bajo Nervión: las Casas Baratas, una nueva forma de alojamiento (1911-1936),* Universitat de Girona, Girona, 2004, pp. 359-362. A. J. GÓMEZ GÓMEZ, J. RUIZ SAN MIGUEL, L. A. RUIZ RÓMEZ, *Casas Baratas de Bizkaia. 1911-1936. Nueva Imagen de la Ciudad*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 2010, pp. 328-331. M. IBAÑEZ, J. L. IBARRA, M. ZABALA*, Del Astillero Euskalduna al Palacio de Congresos y de la Música*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 2002, pp. 107 y ss. E. TORRES VILLANUEVA, *Ramón de la Sota, 1857-1936: un empresario vasco*, LID, Madrid, 1998. *La Excma. Diputación de Vizcaya y el problema de la vivienda*, Imprenta, lit., relieves Jesús Álvarez, Bilbao, 1926.

[111] La empresa pasó de 950 empleados en 1914, a 3.762 en 1920, 3.352 en 1921, y 2.301 en 1922, a lo que siguió un aumento hasta 3.509 empleados en 1930. Mientras que entre 1931 y 1935 prescindió de alrededor del 40% de los trabajadores que pasaron a 1.752 en 1933 y 1.519 en 1935.

[112] La compañía tomó diferentes iniciativas en la promoción de viviendas para sus trabajadores. Uno de ellos fue el proyecto de construcción de cien viviendas. Asimismo, la empresa creó en marzo de 1910 la *Sociedad Benéfica de Socorros de los Obreros de la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques* que se encargaba de ofrecer a los empleados que fueran socios: asistencia médica y farmacéutica, ayudas económicas en caso de no poder trabajar o defunción. Su desarrollo y cobertura fue desigual, más deficiente los primeros años.

forma rectangular que recibió el nombre de "Euskalduna". Las casas formaban dos hileras paralelas longitudinales y otras dos hileras con dos casas adosadas, que el arquitecto dinamizó con la alternancia de elementos constructivos diferenciados tomados de la arquitectura vernácula de inspiración inglesa y vasca. Un jardín delantero y una huerta trasera completaban el diseño de un proyecto donde más del 75% de la superficie no estaba construida. En el interior las viviendas de dos plantas de altura contaban comedor, cocina, WC, vestíbulo, porche, y un dormitorio en la planta baja, y tres dormitorios y una solana en el piso alto.

La construcción de la barriada comenzó en junio de 1926. La tardanza se debió al retraso en la confirmación de las ayudas estatales, y por la denegación del permiso de construcción por ocupar el proyecto una vía comunicación que iba a ser la continuación de un puente en Olabeaga que conectara con el otro lado de la Ría. Las obras se iniciaron tras realizar las modificaciones al proyecto, se terminaron en julio de 1927[113], y se inauguraron en octubre de 1927, aunque no se conserva en la actualidad[114].

Sin embargo, las promociones de casas baratas no podían responder al grave problema de la falta de alojamientos de la capital que contaba con un déficit de 5.000 viviendas. Ante esta situación entre 1928 y 1929 el arquitecto Ricardo Bastida proyectó una "ciudad satélite" en la zona de Elorrieta como una posible solución[115]. El barrio contaría con 928 viviendas de promoción municipal en el que alternaban viviendas unifamiliares y bloques en altura.

De manera paralela Deusto acometió por vez primera un proyecto de urbanización. El estatuto municipal de 1924 y su reglamento crearon un código normativo urbanístico de competencia municipal, que obligaba a definir un planeamiento si las localidades habían experimentado un crecimiento superior al 20% en el último decenio (1910-1920), y así sucedió con Bilbao tras las anexiones. El planeamiento se entendió como un conjunto de planes diferentes, que asumía ensanches y reformas interio-

[113] La aprobación para recibir las ayudas estatales se realizó en la RO de 11 de febrero de 1926 para el terreno y en la RO de 7 de abril de 1926 para el proyecto. La denegación inicial del permiso se realizó en mayo de 1926. BFAH/AHFB. Bilbao. Fomento. 0032/370. "Nueva barriada de casas". *Propiedad y Construcción*, 40, 1926, p. 15.

[114] Entre 1957 y 1958, con motivo de las obras del canal de Deusto, se derribó una hilera de casas de la barriada, y el resto del grupo desapareció en 1975.

[115] A. AZPIRI, *op. cit*. pp. 422-431. J. VELILLA IRIONDO, P. RODRÍGUEZ-ESCUDERO SÁNCHEZ, "Ricardo Bastida y el problema de la vivienda barata y económica en Bilbao", *Bidebarrieta*, 13, 2003, pp. 375-394.

res anteriores, y añadía la extensión de aquellas zonas no urbanizadas o del extrarradio. En la mayoría de los casos, al amparo del estatuto municipal se diseñaron y desarrollaron, en los siguientes años, diferentes proyectos de extensión urbana, que tuvieron una visión continuista respecto a las formas anteriores de ensanche y que, en la mayoría de los casos, no dieron cabida a formulaciones en torno al planeamiento regional que se estaban concretando por aquellos años, y de las que Ricardo Bastida sí se hizo eco[116].

El 13 de abril de 1926 el ayuntamiento de Bilbao convocó el concurso de proyectos para urbanizar las zonas anexionadas y el extrarradio de la capital[117]. Las bases del concurso, redactadas por los arquitectos municipales Ricardo Bastida y Marcelino Odriozola, marcaron unas pautas mínimas de concreción, que necesariamente limitaban el alcance de las propuestas presentadas. Entre otras cuestiones se apuntó la necesidad de seguir el plan de accesos de Bilbao ideado por Bastida en 1923, zonificar los espacios según su función, y organizar las viviendas en torno a manzanas con patios comunes con una altura proporcional al ancho de las calles.

El objetivo del concurso fue recoger las mejores ideas presentadas al certamen para que, seguidamente, los técnicos municipales elaborasen el proyecto definitivo. La propuesta del arquitecto y urbanista alemán Joseph Stübben, que fue invitado al concurso por petición de Bastida[118], fue galardonada con el primer premio "sin llegar a ser aceptable en todos sus detalles"[119]. Los trabajos se iniciaron en 1927, y tras los añadidos y cam-

---

[116] R. BASTIDA, *El problema urbanístico de Bilbao*, COAATV, Bilbao, 1991. A. AZPIRI, *op. cit.,* pp. 198-211. E. MÁS SERRA, *Los planos de Bilbao,* Arkimas, Bilbao, 2000, p. 69.

[117] Los trámites para la concreción del "Proyecto de Ensanche" se iniciaron el 24 de enero de 1925, para tal fin se creó la Dirección Topográfica municipal que se creó el 1 de abril y se comenzó a recabar la información precisa que se necesitaría para la elaboración del proyecto. Sobre el concurso se puede consultar *Archivo Municipal de Bilbao/Bilboko Uda Artxiboa*, AMB/BUA, Expediente Administrativo 1-48-189; así como A. AZPIRI, *op. cit*., pp. 211 y ss., E. MÁS SERRA, *op. cit*., pp. 70-72, J. MEDINA WARMBURG, *Projizierte Moderne. Deustchsprachige Architekten und Städtebauer in Spanien (1918-1936). Dialog- Abhängigkeit-Polemik*, Vervue, Frankfurt, 2005, pp. 214-218, y A. QUINTANA SAN VICENTE, *De la Ribera de Deusto a Zorrotzaurre. Un siglo de planeamiento urbanístico en la vega de Deusto*, tesis doctoral, Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea, Bilbao, 2015, pp. 127 y ss.

[118] A. AZPIRI, *op. cit.,* p. 213. Stübben conoció Bilbao en 1893 y se refirió a ella como la única ciudad moderna en España. J. MEDINA WARMBURG, *op. cit*., p. 171.

[119] Acta de calificación de 23 de octubre de 1926. AMB/BUA. Expediente administrativo 1-48-189. También se concedieron otros galardones: Segurola y Agüero (segundo premio), y otros premios más a Durán, Wais, Setién, Cort, Amann, Ugalde y Rosales, al entender que se podrían utilizar en parte en el proyecto definitivo.

bios posteriores en diciembre de 1929, el arquitecto Marcelino Odriozola y el topógrafo José Baquero elaboraron el proyecto de extensión definitivo. La propuesta se articuló en torno al entramado de comunicaciones, ya definido por Bastida, y una trama urbana que en Begoña se concretó en manzanas irregulares, que se adaptaron a la topografía, destinadas a viviendas de menor altura, y en Deusto siguieron manzanas de mayor ocupación similares al Ensanche decimonónico. El retraso de la elaboración final del proyecto se debió a que tuvo que acoger el nuevo canal de Deusto que se empezó a idear en la misma época. De hecho, el primer plan urbanístico fechado el 31 de marzo de 1927 no contemplaba el canal, que sí apareció en el proyecto de 28 de junio de 1929. Por lo que la importancia del proyecto del canal paralizó y alteró el plan de urbanización de Deusto.

La comunicación marítima en la Ría a la altura de Zorrotzaurre, entre la fábrica *Euskalduna* en Abando y la curva de Elorrieta, resultaba problemática y peligrosa por las curvas y la falta de calado. Asimismo, la Ría transcurría por una zona rocosa en la margen izquierda y fangosa en la margen derecha que dificultaba construir amplios muelles de atraque, a la vez que los muros de encauzamiento y las edificaciones en la zona de la ribera de Deusto estaban en constante peligro de hundimiento. Ante esta situación, en febrero 1928, en pleno proceso de elaboración del "Proyecto de Ensanche de Deusto", la *Junta de Obras del Puerto de Bilbao* planteó que sería necesario construir un canal que desviara el trascurso de la Ría por la vega de Deusto; con ello se lograría facilitar el tránsito del tráfico marítimo, a la vez que se permitiría concretar actividades portuarias en la zona y mejorar el puerto interior de Bilbao. El resultado sería una transformación radical de Zorrotzaurre, ya que gran parte de su espacio se destinaría a canal y puerto interior, a la vez que el barrio quedaría desgajado del resto de Deusto, destinándolo a actividades principalmente industriales, por lo que dejaría atrás su carácter diverso.

Las primeras referencias al canal aparecieron en 1927[120], y el 29 de febrero de 1928 el ingeniero Luis Camiña elaboró el "Proyecto del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la vega de Deusto" que tras varias modificaciones fue aprobado el 10 de octubre de 1929, lo que sirvió de base para iniciar el expediente de expropiación forzosa de 467.689,33 m^2 de superficie que incluía el canal y las zonas de servicio aledañas. A pesar de la crisis de años treinta y debido a la importancia del proyecto,

[120] "El canal de Deusto". *Propiedad y Construcción*, 55, septiembre de 1927, p. 14.

en junio de 1930 se iniciaron las expropiaciones, de las que se encargó el ingeniero de caminos, canales y puertos Ignacio de Rotaeche (Ilustración 9). La expropiación afectaría a más de cien propietarios de terrenos, viviendas e industrias, algunas de ellas relevantes. La mayoría del terreno a expropiar correspondía a terrenos de labor o huertas, 365.324,29 m^2, mientras que 72.005,84 estaban ocupados por caminos y viviendas de todo tipo, y los 30.359,10 m^2 restantes por edificaciones para la industria[121]. Entre los afectados estaban el *Colegio de Sordomudos y Ciegos*, la *Cooperativa de Casas Euskalduna* además de las empresas *Compañía Euskalduna*, *Aceros Elorrieta*, *Bengoechea y Cía.*, por citar a algunas de ellas. Se trató de un proceso lento, de tal forma que en 1936 se había abonado el 50% del gasto de las expropiaciones que afectaban al 80% de los propietarios, pero todavía quedaban 21 fincas por expropiar. En consecuencia, las primeras obras se retrasaron, y el primer proyecto de construcción del canal se presentó el 28 de agosto de 1935, aunque no fue aprobado hasta abril de 1936, meses antes de que iniciara la guerra civil, por lo que quedó paralizado[122].

5. PASADO, PRESENTE Y FUTURO DE ZORROTZAURRE

Zorrotzaurre pasó de ser una marisma a convertirse en una zona heterogénea que albergó huertas, industrias y residencias. El primer cambio, como ya hemos apuntado, se produjo durante el siglo XVIII cuando se procedió a desecar el entorno, y se aprovechó el terreno para diferentes usos. Mientras la actividad hortícola se centró en el interior, junto con algunas

[121] "Proyecto de Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la vega de Deusto", 19 de diciembre de 1928. Archivo General de la Administración. AGA. (4)106.24/11430.

[122] Una vez que se definió el plan de urbanización del nuevo barrio incluyendo el canal de, se concretó la construcción del puente de Deusto que se contempló en el "Plan General de Accesos a Bilbao" diseñado por Ricardo Bastida. El 26 de marzo de 1924 la *Comisión de Accesos* ratificó la importancia de un puente en Deusto. El puente permitiría unir Deusto con el Ensanche bilbaino, serviría para descongestionar el Casco Viejo, y abriría una de las principales salidas de la ciudad. Pero no fue hasta 1929, una vez que la anexión quedó consumada y se definió el plan de urbanización del nuevo barrio, cuando se aprobó el proyecto. En 1930 el ingeniero industrial José Ruiz de Artiñano, el ingeniero de caminos, canales y puertos Ignacio Rotaeche y Ricardo Bastida diseñaron el nuevo puente levadizo. Debido a remodelaciones, dificultades técnicas y económicas la construcción del puente se retrasó y se inauguró en plena guerra civil, en diciembre de 1936 junto con el puente de Begoña o el ayuntamiento, aunque ambos fueron destruidos y reconstruidos entre 1937 y 1939. Además, el puente facilitaba la comunicación con Asua a través del túnel de Artxanda que se empezó a construir antes de la guerra civil.

residencias diseminadas, la actividad naviera y el mayor número de viviendas se concretó en torno a la Ría. Sin embargo, el cambio más transcendental ocurrió con la industrialización que comenzó a mediados del siglo XIX y despegó en los últimos años del siglo de manera continuada hasta el final de la primera guerra mundial. Se trató de una transformación económica, demográfica y urbana que siguió un crecimiento anárquico y sin ordenación alguna. La actividad naviera y portuaria adquirió una mayor relevancia y animó la creación de industrias subsidiarias, a las que se sumaron industrias diversas, entre las que destacaron aquellas relacionadas con la alimentación, los productos químicos, y especialmente el hierro.

Ilustración 9
Plano general parcelario de los terrenos a expropiar redactado por el perito de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, Ignacio de Rotaeche. 1933. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Archivo General de la Administración. IDD (04)106.000. Fondo de la Dirección General de Puertos. Caja 24-12073

En la mayoría de los casos fueron pequeñas fábricas o talleres que ocuparon espacios cercanos a la Ría, donde también se concentró un mayor número de habitantes de distinta procedencia. No obstante, a pocos metros, la zona interior siguió manteniendo una actividad hortícola necesaria para abastecer las necesidades de la población. En consecuencia, Zorrotzaurre contó con fábricas y talleres, generalmente de pequeño tamaño, así como de casas de vecindad, casas de labranza y alguna residencia acomodada. Además, se erigieron nuevos servicios e infraestructuras, como centros educativos o la línea del tranvía, aunque la

mayoría de ellos se concentraron en el centro urbano en torno a la iglesia de San Pedro y zonas aledañas. Se trató de edificios, en su mayor parte modestos, que fueron diseñados por ingenieros en el caso de fábricas y talleres, y principalmente de maestros de obras y arquitectos que también desarrollaron su trabajo en municipios cercanos.

Ilustración 10
Vista panorámica de la península de Zorrotzaurre en primer término, en torno a la década de los sesenta. AMB/BUA. Fondo Gaceta del Norte. Sig.0301-000798-F-000121-008. Fotografía de Cecilio Hijo

El siguiente cambio se produjo a partir de la anexión de Deusto a Bilbao en 1925, que convirtió a la anteiglesia en un barrio destinado a albergar diferentes industrias y su mano de obra necesaria que con el tiempo eliminaría el carácter diverso en el que convivían fábricas, huertas y residencias de todo tipo. Se trató de una anexión forzada, que colisionó con el proyecto urbano ideado en 1920 en el que se definió un municipio diverso en el que convivían diferentes clases sociales. Aunque parte de Deusto ya se había convertido en un espacio fabril lleno de ruidos, polvos y humos[123]. En aquellos años en Zorrotzaurre se consolidaron diferentes empresas que construyeron las casas baratas de los empleados de la fábrica de *Euskalduna*. Aunque la crisis económica de los

[123] Carta de Lorenzo Balzanzategui fechada el 8 de mayo de 1933 e Informe de la Sección de Construcciones Civiles de 15 de junio de 1935. BFAH/AHFB. Bilbao. Fomento. 1935-EE-109-40 y 1936-EE-121-53.

años treinta ralentizó cuando no paralizó la actividad constructiva. Asimismo, el plan urbanístico de 1929 ordenó por vez primera el crecimiento urbano de la zona, donde se previó la construcción del canal de Deusto en Zorrotzaurre. Por una parte, el proyecto ideado en 1927 afectaba un vasto terreno, ocupado principalmente por huertas, y también por viviendas y fábricas, para destinarlo a actividades de navegación y portuarias. Por otra parte, el canal suponía desgajar el resto de Zorrotzaurre de Deusto y convertirlo en una isla ocupada por actividades industriales. El proyecto no llegó a llevarse a cabo, pero diseñó el futuro de Zorrotzaurre. La construcción del canal de Deusto se inició en 1950, aunque no llegó a completarse en su totalidad, por lo que acabó siendo una dársena que tras la finalización de sus obras estuvo en servicio entre 1968 y 2006. El proyecto inconcluso convirtió a Zorrotzaurre en una península aislada y en una zona estrictamente industrial con algunas residencias particulares cuyas condiciones de vida se han ido deteriorando (Ilustración 10).

Tras más de veinte años desde que se iniciara la regeneración urbanística del área metropolitana de Bilbao, en 2002 se creó la *Comisión Gestora* que había de concretar el futuro de Zorrotzaurre, y en 2004 se presentó el "Plan de Zorrotzaurre" ideado por Zaha Hadid. En 1990 Ignacio Villota y Txomin Altube al referirse a Deusto escribían: "hoy Deusto es el resultado de la improvisación, de las actuaciones a destiempo y de ciertas prisas donde se mezclan inconscientemente actitudes electoralistas y bienintencionados deseos de arreglar desafueros"[124]. Zorro-tzaurre ya no será el país encantando con el que se encontró Jovellanos, ni el enclave industrial que se gestó a partir de mediados del siglo XIX, pero su pasado y su memoria deben estar presentes en su presente y en su futuro.

BIBLIOGRAFÍA

ALZOLA, B. *Las primas a la construcción naval y a la navegación. Datos y noticias que conviene tener presentes para hacer una ley sobre la materia*, Imprenta de la Casa de Misericordia, Bilbao, 1894.

ALONSO OLEA, E.J., ERRO GASCA, C., ARANA PÉREZ, I. *Santa Ana de Bolueta, 1841-1998. Renovación y supervivencia en la siderurgia vizcaína*, Spri, Bilbao, 1998.

[124] I. VILLOTA, T. ALTUBE, *op. cit.*, p. 188.

AGIRREAZKUENAGA, J. *Vizcaya en el siglo XIX (1814-1876), las finanzas públicas de un estado emergente*, Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea, Bilbao, 1987.

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

BARCENA, I., TELLERIA, I. "Deustu: nortasunaren eraikitze historikoa", en ALONSO OLEA, J. A., *Bilbao y sus barrios: una mirada desde la historia (volumen 4),* Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao 2009, pp. 89-117.

BASTIDA, R. *El problema urbanístico de Bilbao*, COAATV, Bilbao, 1991.

BASURTO, N. *Los maestros de obras en la construcción de la ciudad. Bilbao 1876-1910,* COAATV, Bilbao, 1999.

BILBAO GOYOAYA, J. *EL genio de la ría. Una evocación de la Ribera de Deusto*, Muelles de Uribitarte, Bilbao, 2005.

BOWLES, W., *Introducción a la Historial natural y a la Geografía física de España*, Imprenta Real, Madrid, 1782.

BOWRON, E. P., GONZÁLEZ DE DURANA, J. *Luis Paret y Alcázar y los puertos del País Vasco*, Museo de Bellas Artes de Bilbao, Bilbao, 1996.

BROUARD, S. *Cultivos de Santiago Brouard jardinero, miembro de una Academia de Horticultura, corresponsal de varias sociedades agrícolas, etc., establecido cerca de Bilbao en el barrio de Basabe, en Deusto,* Imprenta de Juan. E. Delmas, Bilbao, 1860.

DE LA PUERTA RUEDA, N. *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya (1857-1913),* Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao, 1994.

DELMAS, J. E. *Guía histórico-descriptiva del viajero en el señorío de Vizcaya*, Imprenta y litografía de Juan E. Delmas, Bilbao, 1864.

DOMINGO HERNÁNDEZ, M. M. *Vivienda obrera en Bilbao y el Bajo Nervión: las Casas Baratas, una nueva forma de alojamiento (1911-1936),* Universitat de Girona, Girona, 2004.

ESCUDERO, L. J. "La industria transformadora de la pesca. Implantación, desarrollo y afianzamiento del sector del País Vasco, 1841-1905", *Itsas Memoria*, 3, 2000, pp. 289-327.

La Excma. Diputación de Vizcaya y el problema de la vivienda, Imprenta, lit., relieves Jesús Álvarez, Bilbao, ¿1926?

FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco*, *1100-1850,* Alianza, Madrid, 1974.

GALARZA, A. *Los orígenes del empresariado vasco. Creación de sociedades e inversión de capital, Bilbao 1850-1882*, Beitia, Bilbao, 1996.

GAYA NUÑO, J. A. "Luis Paret y Alcázar", *Boletín de la Sociedad Española de Excursiones*, LVI, 1952, pp. 87-154.

GAZTAÑAGA, J. *Pueblos que mueren,* Imprenta de José Ausin, Bilbao, 1925.

GIL, M., KINTANA, A. *Ur artean/ Entre aguas*, Documental sobre Zorrotzaurre, Bilbao, 2005.

GÓMEZ GÓMEZ, A. J., RUIZ SAN MIGUEL, J., RUIZ RÓMEZ, L. A. *Casas Baratas de Bizkaia. 1911-1936. Nueva Imagen de la Ciudad*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, s/f..

GONZÁLEZ DE DURANA, J. *et al.*, *Luis Paret y Alcázar (1746-1799),* Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1991.

GONZÁLEZ PORTILLA, M. (dir.), *Bilbao en la formación del País Vasco Contemporáneo. Economía, población y ciudad,* Fundación BBVA, Bilbao, 1995.

GUIARD, T. *La industria naval vizcaína,* Biblioteca Vascongada Villar, Bilbao, 1968.

GUIARD, T. *Historia de la Noble Villa de Bilbao,* La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1971.

IBAÑEZ, M., IBARRA, J. L., ZABALA, M. *Del Astillero Euskalduna al Palacio de Congresos y de la Música*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 2002.

IBÁÑEZ, M., ZABALA, M. *Las galleteras de Deusto. Mujer y trabajo en el Bilbao industrial*, Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 2007.

ILUSTRE AYUNTAMIENTO DE LA ANTEIGLESIA DE DEUSTO., *Informe elevado al Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación, en el expediente de la anexión incoado por la Villa de Bilbao, aprobado unánimemente por la corporación municipal, en sesión del día 14 de junio de 1920*, Imprenta de José Ausin, Bilbao, 1920.

ILUSTRE AYUNTAMIENTO DE LA ANTEIGLESIA DE DEUSTO., *Informe emitido por la ponencia nombrada por la Junta de Fomento y Urbanización de la Anteiglesia, al problema de la habitación, en relación con el de la urbanización, hecho suyo por unanimidad por la corporación municipal en sesión celebrada el día 9 de abril de 1920*, Imprenta José Ausin, Bilbao, 1920.

IPIÑA, A. "No quisieron ser Bilbao. La resistencia de la Anteiglesia de Deusto a la anexión de Bilbao, 1924-1925", *Bidebarrieta*, 22, 2011, pp. 33-45.

ITURRIZA Y ZABALA, J. R. *Historia General de Vizcaya y epítome de las Encartaciones*, Imprenta de Cipriano Lucena y Compañía, Bilbao, 1885.

JOVELLANOS, M. G. *Obras Completas,* Instituto Feijóo de Estudios del siglo XVIII, Oviedo, 1994-2011.

LARREA, J. J. "Txakolina Deustun", *Etniker Bizkaia*, 8, 1987, pp. 121-128.

LERTXUNDI, M. *Anselmo Guinea (1855-1906). Los orígenes de la modernidad en la pintura vasca*, Museo de Bellas Artes de Bilbao, Bilbao, 2012.

LERTXUNDI, M. *Antonio María de Lecuona: pionero del costumbrismo vasco*, Museo de Bellas Artes de Bilbao, Bilbao, 2015.

MADOZ, P. *Diccionario histórico-descriptivo-geográfico de España y sus posesiones de ultramar*, Est. Literario-Tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti, 1845-1850, Madrid.

MÁS, E. *Los planos de Bilbao,* Arkimas, Bilbao, 2000.

MÁS, E. "El palacio Goossens", *Bilbao*, marzo de 2006, p. 8.

MÁS, E. "El chalé de Bidarte", *Bilbao*, octubre de 2010, p.10.

MEDINA WARMBURG, J. *Projizierte Moderne. Deustchsprachige Architekten und Städtebauer in Spanien (1918-1936). Dialog- Abhängigkeit- Polemik*,Vervue, Frankfurt, 2005.

ODRIOZOLA OYARBIDE, L. *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*, Diputación Foral de Gipuzkoa, Donostia-San Sebastián, 2002.

Ordenanzas municipales de la MN. y M.L. Anteiglesia de Deusto, Imprenta José Ausin, Bilbao, 1922.

ORUETA, J. *Memorias de un bilbaíno, 1870 a 1900*, Biblioteca Vascongada de Amigos del País, Donostia-San Sebastián, 1952.

OTAOLA UBIETA, P. (ed.), "La transformación de Bilbao", *Revista de Obras Públicas*, número monográfico, 3588, junio de 2017.

PALACIO MARTÍNEZ, R., PRADO ANTÚNEZ, A. I. *Bilbao: monografía histórico-artística*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 2014.

PALIZA MONDUATE, M.T. *Manuel María de Smith Ibarra, arquitecto 1879-1956*, Diputación Foral de Bizkaia, Salamanca, 1988.

PAREJA ALONSO, A. ZÁRRAGA SANGRÓNIZ, K, *Profesiones, oficios y tareas de las mujeres en Bizkaia. Imágenes de ayer y hoy*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 2006.

PAREJA ALONSO, A. "Las cigarreras del barrio de Santutxu", en J. A. Pérez Pérez (ed.), *Bilbao y sus barrios: una mirada desde la historia (volumen 2),* Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 2007, pp. 143-160.

PARTE HARTUZ, Grupo de Investigación., *Deusto y Rekalde. Historia e identidad contada por sus protagonistas*, Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 2008.

PEREDA GARCÍA, I. *La antigua anteiglesia de Deusto*, Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 2010.

PÉREZ DE LABORDA, A. "La inmigración en Bilbao, 1860-1910", *Bidebarrieta*, 13, 2003, pp. 149-168.

PÉREZ FUENTES, P. *Ganadoras de pan y amas de casa. Otra mirada sobre la industrialización vasca*, Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea, Bilbao, 2004.

QUINTANA SAN VICENTE, A. *De la Ribera de Deusto a Zorrotzaurre. Un siglo de planeamiento urbanístico en la vega de Deusto*, tesis doctoral, Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unirtsitatea, Bilbao, 2015.

RIVERA MEDINA, A. M. *La civilización del viñedo en el primer Bilbao* (1300-1650), Netbiblo, Oleiros, 2011.

SALAZAR ARECHALDE, J. I. *La ría de Bilbao en el siglo XIX. Tendiendo puentes, abriendo caminos,* COAVN, Bilbao, 2003.

SÁNCHEZ, E. *Artiach. La fábrica de galletas de Bilbao*, Fundación BBK, Bilbao, 2007.

SAN NICOLÁS, J. *Darío de Regoyos. Catálogo razonado*, Museo de Bellas Artes de Asturias. Fundación Azcona, Madrid, 2014.

SERRANO ABAD, S. "La Ribera de Deusto industrial y portuaria", en J. A. Pérez Pérez (ed.), *Bilbao y sus barrios una mirada desde la historia (volumen 3),* Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao, 2008, pp. 15-59.

SESMERO CUTANDA, E. *La gestación de la segunda Guerra Carlista en Vizcaya (ca.1850-1870). Transformaciones sociales y conflicto social,* Universidad de Deusto, Bilbao, 1999.

SMITH, M. M. "Urbanizaciones", en *Primer Congreso de Estudios Vascos*, J. J. Rochech, 1918, pp. 774-815.

TORRES VILLANUEVA, E. *Ramón de la Sota, 1857-1936: un empresario vasco*, LID, Madrid, 1998.

UNAMUNO, M. *Recuerdos de niñez y de mocedad*, Alianza, Madrid, 1990.

UNDA MALCORRA, P. ORTEGA BERRUGUETE, R. "El crecimiento de la población de Bilbao en el siglo XIX. Ritmos, factores y compartimentos diferenciales", *Ernaroa*, 1, 1985, pp. 167-210.

URIARTE, I. "La ría y el canal de Deusto", *Bilbao*, marzo de 2006, p. 35.

URIARTE, I. "El patrimonio humano de la Ría", *Bilbao*, octubre de 2006, p. 35.

URIARTE, I. (ed.), "Bilbao", *Portus*, XVII, diciembre de 2017. Número monográfico.

VELILLA IRIONDO, J., RODRÍGUEZ-ESCUDERO SÁNCHEZ, P. "Ricardo Bastida y el problema de la vivienda barata y económica en Bilbao", *Bidebarrieta*, 13, 2003, pp. 375-394.

VIAR, J. *Bilbao en el arte*, Fundación BBK, Bilbao, 2000.

VILLOTA, I. *Recuerdos de Deusto de mi niñez*, Elkar, s/l., 2012.

VILLOTA, I. *Apuntes de nuestra pequeña historia de Deusto*, Elexpuru, Zamudio, 1981.

VILLOTA, I., ALTUBE, T., *Deusto. Del ayer y del hoy*, Mensajero, Bilbao, 1987.

VILLOTA ELEJALDE, I. "La anteiglesia de Deusto", en J. González Cembellín, A. R. Ortega (eds.), *Bilbao. Arte e Historia*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 1990, tomo I, pp. 185-202.

YBARRA, J. *Nosotros los Ybarra. Vida, economía y sociedad*, Tusquets, Barcelona, s/l.

ZABALA, A. *et. al.*, *La Ría: imagen y visión de un paisaje mercantil*, Museo de Bellas Artes de Bilbao, Bilbao, 1993.

2

El canal de Deusto. Superando el fracaso

Arantxa Quintana San Vicente
Dra. Arquitecta
HIKA Arkitektura

Desde la primera visión comarcal de Ricardo Bastida, la Vega de Deusto ha constituido tradicionalmente el espacio físico llano donde poder crecer Bilbao y resolver, de esta manera, la falta de espacio físico para su expansión territorial. Pero a la vez, también ha configurado el desarrollo del borde fluvial para favorecer la unión comarcal del Bajo Nervión. Es decir, la Vega de Deusto, se contemplaba como un verdadero enclave estratégico en el desarrollo comarcal de Bilbao y su área metropolitana, debiéndose interpretar el desarrollo urbanístico de Deusto bajo una perspectiva simbiótica de crecimiento mutuo *puerto-ciudad*. Es decir, si el puerto crecía, Bilbao crecería paralelamente.

El elemento urbanizador de este enclave nexo de unión entre Bilbao y su comarca, fue el canal que supuso una herida abierta en Deusto al anexionarse a Bilbao y que representó una verdadera mutación del territorio para sus gentes vinculadas emocionalmente a la Ría y a su vida ribereña.

Deusto se rasgó con el canal para dejar entrar en su vega las aguas encauzadas del Nervión industrial allí donde antes entraban las marismas llanas y fértiles, a la vez que suponía una sustancial modificación de la imagen urbana de la villa.

A pesar de la inicial apuesta de crecimiento y desarrollo urbano con la que se concibió el canal de Deusto, este constituyó uno de los episodios más sombríos de la ordenación territorial de Bilbao y su comarca ya que tras dieciocho años no se pudieron concluir las obras proyectadas. Es decir, el canal supuso un desafío de crecimiento urbano que fracasó. Debido a ello, la Ribera de Deusto se convirtió en la península industrial

de Zorrotzaurre con el carácter periférico y marginal que posee en la actualidad, debido a la herencia de una infraestructura obsoleta que debía asumirse resignadamente. A pesar de ello, el canal de Deusto no tenía opción alguna más que la apertura total del mismo, para mejorar la hidraulicidad de la Ría, pero sobre todo para poder desarrollar la transformación urbana del último enclave céntrico de oportunidades, favorecer la consolidación de Zorrotzaurre como futura área de expansión de la villa e impulsar la aproximación física y la identificación comarcal entre Bilbao y su área metropolitana.

Pero Zorrotzaurre se resistía a ser una isla y parecía que la historia se repetía una y otra vez retrasándose de nuevo las obras en la segunda oportunidad de consumarse definitivamente el canal de Deusto.

Finalmente llegaba la hora de superar el fracaso de la obra del canal y pasar la oscura página que se había escrito en torno al canal de Deusto y a su apertura final. A lo largo de casi un siglo estábamos a puertas de cerrar un capítulo dentro del planeamiento urbanístico de Bilbao, abriéndose uno nuevo en la ejecución de la nueva isla de Zorrotzaurre.

1. Crecimiento y expansión de Bilbao hacia el Bajo Nervión y Deusto

A principios del siglo XX, Bilbao presentaba la necesidad forzosa de crear ciudad bajo la exigencia de un objetivo primordial de crecimiento urbano planificado que regularizara, organizara y sistematizara el desarrollo desordenado y la precariedad existente de la villa bajo criterios de salubridad y calidad urbana.

El crecimiento urbano del Ensanche bilbaino debía ser superado para poder focalizar el desarrollo hacia planes de extensión extramunicipales que entendían la ciudad como un fenómeno global y el plan como instrumento articulador del territorio y que lo reglaba en todo su conjunto. Como consecuencia de ello, se debía analizar la ciudad en función de sus datos antropogeográficos, económicos y sociales, estableciendo una metodología para la realización de planes mediante el estudio de lo general hacia lo particular, es decir, desde una gran escala a una escala menor. De esta manera, se observaba y entendía la ciudad antes de intervenir en ella, proporcionando una visión holística desde el planeamiento previo y a gran escala, coordinando infraestructuras, equipamientos, circulaciones, zonificación y usos.

En esta coyuntura de crecimiento urbano, el arquitecto Ricardo Bastida, inmerso en el clima internacional de intercambio de nuevas inquietudes de ordenación territorial, redactó su "Plan de Enlaces de Bilbao con los Pueblos Colindantes" de marzo de 1923, estableciendo la primera visión global del Bajo Nervión comarcal. Bastida configuró su propuesta comarcal en torno a la Ría que pasaba a ser el sistema fundamental, nervio metropolitano y eje urbano de la aglomeración.[125]

Ilustración 1
Análisis del Plan de Enlaces de Bilbao con los Pueblos Colindantes (Fuente: la autora)

La Vega de Deusto propuesta por Bastida constituía el nudo viario de interconexión de la comarca con la metrópoli. El aporte sustancial del plan fue, por un lado, el cambio de escala territorial, y por otro lado, la supeditación de los municipios colindantes a la cabeza visible de la comarca para el crecimiento de la misma. Es decir, los territorios de Deusto eran necesarios para la expansión de Bilbao.

Aunque la realidad de la anteiglesia de Deusto a principios del siglo XX, era muy distinta y en la Vega de Deusto convivían un pequeño núcleo rural en la falda de Artxanda, junto con una floreciente fachada fluvial habitada, enfrentada a Olabeaga, debido a la favorable disposición de la anteiglesia en la ribera del Nervión y al tránsito naval que paulatinamente prosperaba por la incipiente industria y comercio y que no se extendía más allá de la primera línea de agua. Es decir, que no existía

[125] R. BASTIDA, "El problema urbanístico de Bilbao. Conferencia pronunciada en el salón de las asociaciones de Arquitectos y de Ingenieros Industriales de Vizcaya". en: R. BASTIDA. Introducción a cargo de: N. BASURTO, E. LEIRA, & D. QUERO, *El Problema Urbanístio de Blbao*, Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Bizkaia, Bilbao (texto original de 1923), pp. 73-101.

una estructura consolidada de desarrollo urbano que pudiera acoger la gran expansión demográfica que comenzaba a desbordar la periferia suburbial bilbaina ya que el espontáneo crecimiento de Deusto respondía más bien a las necesidades básicas de ocupación territorial inmediata más que a una planificación de nuevas piezas urbanas.

Con todo, la Vega de Deusto se vislumbraba como el nuevo territorio a conquistar ya que era el terreno colindante más llano y menos accidentado para la expansión de Bilbao. Finalmente, la anexión de la anteiglesia de Deusto se impuso mediante Real Decreto del 29 de octubre de 1924[126], en contra de la mayoría de los deustoarras. De esta forma Deusto pasó a formar parte de la Villa de Bilbao, comenzando así una nueva etapa de propuestas de Planes de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao, en donde la idea de crear un nuevo cauce de la Ría atravesando la vega supuso el punto de inflexión para concebir el futuro urbano no solamente de Deusto sino también de Bilbao. Deusto, se convertía, de esta forma, en enclave privilegiado de enlace entre Bilbao y el resto de la Comarca y el asunto del canal de Deusto elemento urbanizador que iba a articular todo el desarrollo urbano de la vega.

2. LA RÍA MOTOR DE DESARROLLO URBANO

Paralelamente, la Ría suponía el motor mercantil de la comarca del Bajo Nervión y el espectacular auge de la misma benefició un inicial progreso urbano muy cosmopolita, naval e industrial en las riberas del Nervión que conformó su fachada fluvial con amplias expectativas de colmatarse aunque de manera espontánea y simbiótica entre las necesidades de la ribera y sus habitantes.

La navegabilidad del Nervión y las condiciones físicas de la Ría eran imprescindibles para que impulsar el desarrollo mercantil, industrial y en consecuencia la evolución urbana de la villa. Pero, la Ría a su paso por Deusto se encontraba en una pésima situación ya que era uno de los lugares donde la fisonomía de la misma era más dificultosa y aunque la *Junta de Obras del Puerto de Bilbao* (*JOP*) asumía toda la facultad ejecutiva y potestad de las obras en el entorno de la Ría quién realmente tenía la competencia decisoria era la Dirección General de Obras Públicas, Sección de Puertos, en Madrid. Pero no todo consistía en aprobaciones pre-

[126] Real Decreto de 29 de octubre de 1924 de anexión de las anteiglesias de Deusto, Begoña y parte de Erandio. La anexión fue aprobada por el Gobierno de Primo de Rivera, con fecha efectiva de aplicación de 1 de enero de 1925.

supuestarias de la superioridad para actuaciones de recalces de muelles o dragas de fondos de la Ría, sino que había que resolver el problema sistémico de maniobrabilidad por el trazado sinuoso de la Ría. Por ello, desde 1917, la *JOP* era consciente que había que resolver el gran problema de acceso a la Ría de Bilbao intentando establecer una solución que pudiera satisfacer económicamente las dificultades existentes con la navegabilidad.

Fue en 1926 donde se manifestaron realmente los inconvenientes que existían en el cauce de la Ría a su paso por Deusto, ya que la navegación entre Zorrotza y Olabeaga suponía un dificultoso obstáculo hasta Bilbao. Por un lado, un estudio completo de los fondos y muelles en Deusto aconsejaba abandonar las obras de acondicionamiento y recalce de muelles debido a su escasa eficacia y elevado costo ya que las profundidades de cimentación por la naturaleza fangosa casi líquida de las capas inferiores de toda la Ribera de Deusto hacían que "realmente flote sobre una nata"[127]. Por otro lado, la angostura entre la línea de agua y las edificaciones no ofrecía soluciones económicamente viables para la ampliación del cauce del Nervión que facilitaran el penoso paso por la curva de Elorrieta y por los dificultosos churros de Olabeaga[128] ya que las dificultades técnicas y la falta de rentabilidad de la operación de infraestructura hacían que las mejoras del cauce gozaran de una dudosa credibilidad.

3. LUIS CAMIÑA PROMOTOR DE UN NUEVO CAUCE EN DEUSTO

En abril de 1926, el ingeniero director de la *JOP*, Luis Camiña, redactó una memoria[129] sobre las necesidades de obras de infraestructura

[127] J. D. BILBAO, *Memoria que manifiesta el Estado y Progreso de las Obras de Mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos.* Imprenta y Litografía de Emeterio Verdes y Achirica, Bilbao, 1926, p. 9.

[128] N. PUERTA RUEDA, *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya 1857-1913.* Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao, 1993, p. 35-37. Las variaciones del lecho del cauce provocaban distintas velocidades del caudal según la zona, esta situación provocaban los "Churros" que no eran sino bancos de cantos rodados y arena y que constituían un obstáculo a la navegación.

[129] La memoria titulada "Ideas para un Plan de Ampliación de los Servicios Marítimos en la jurisdicción de Bilbao con algunos enlaces terrestres con otras jurisdicciones" se encuentra en el expediente tramitado por el Negociado del Ensanche, folio 48 número 189 del registro número 1, titulado "Formación de un Plan general de Ampliación del Ensanche de la Villa que comprenda el territorio anexionado por Real Decreto el 29 de Octubre último". Expediente 597- folio 150- registro 1 "Estudio del proyecto del nuevo

que la *JOP* de Bilbao debía afrontar para la mejora del cauce del Nervión, donde se exponían problemas sobre la estrechez y poco calado de los fondos del cauce del Nervión, al igual que el angosto radio de giro de la curva de Elorrieta, de apenas 200 metros, que dificultaban la navegación por la Ría a la altura de Deusto. También los sucesivos informes de la *JOP* afirmaban que la Ribera de Deusto se encontraba "flotando sobre una capa de fango", lo cual obligaba a profundizar veinte metros en las marismas para encontrar un firme válido para cimentar los muelles. Además, los habitantes de la Ribera de Deusto confirmaban que sus casas basculaban con las mareas[130], al igual que el antiguo camino de sirga que parecía estar formado de chocolate debido a la inestabilidad del subsuelo[131].

Luís Camiña propuso una doble solución a los problemas de navegabilidad en la Ría mediante una rectificación del cauce y la creación de uno nuevo por la Vega de Deusto. Estas dos acciones eran complementarias y no exclusivas para crear, de esta forma, dos cauces de agua que procuraran doble servicio marítimo al puerto. Por un lado, la rectificación del cauce original conllevaba el derribo de casi la totalidad de las edificaciones de la ribera. Y por otro lado, el nuevo cauce a crear, suponía la ejecución de un corte en la Vega de Deusto suprimiendo las curvas del meandro de Deusto y facilitando así las condiciones de navegabilidad apropiadas.

El nuevo trazado de la Ría aportaba numerosas ventajas al puerto ya que se duplicaban los atraques de los barcos y el aprovechamiento de los muelles para carga y descarga de nuevos concesionarios que reportarían beneficios económicos al puerto. Además, la ejecución del nuevo cauce no resultaba muy costosa económicamente ya que el 80% del corte de la Ría se podía realizar en seco lo que facilitaba las obras. La parte de Deusto que quedaba entre los dos cauces de la Ría podía unirse a la margen izquierda por un taponamiento del cauce a unos 200 metros de los *Astilleros Euskalduna* para formar una península para dedicarla a una explotación comercial intensa.

---

cauce del Nervión que la Junta de Obras del Puerto de Bilbao se halla confeccionando", año 1927.

[130] J. Bilbao Goyoaga, *El genio de la Ría. Una evocación desde la Ribera de Deusto,* Muelle de Uribitarte Editores, Bilbao, 2005, p. 152.

[131] Alrededor de un grave problema. *Propiedad y Construcción*, nº 57, 1927, pp. 14-16.

4. RELACIONES ENTRE LA *JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BILBAO (JOP)* Y LA MUNICIPALIDAD

Tras la anexión de las anteiglesias colindantes en octubre de 1924, Bilbao aumentaba sus límites territoriales y demográficos, pero a este crecimiento había que darle un empaque urbano de crecimiento ordenado mediante una reorganización urbanística de lo anexionado que se resolvió mediante la convocatoria de un concurso para la ejecución de un "Plan de Extensión de Bilbao" para los nuevos territorios anexionados[132]. Con este concurso de ideas internacional la *Comisión del Ensanche del Ayuntamiento de Bilbao* pretendía nutrirse de las mejores ideas de los urbanistas de la época, para luego elaborar un único plan desde la Dirección de Topografía del Ayuntamiento de Bilbao que recogiera y adaptara las propuestas que encajaban con el crecimiento urbano de Bilbao y su comarca. Tres meses después del fallo del concurso ya estaba preparado el "Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao" y el 14 de junio de 1927 se aprobó inicialmente, sin que aparecieran trazas del canal de Deusto que ya estaba en aquella época en mente de la *JOP*.

En el periodo de reclamaciones al "Plan de Extensión" y a propuesta del alcalde Federico Moyúa, se designó una comisión para que en común la *JOP* y el ayuntamiento de Bilbao realizaran un "Estudio del Proyecto del Nuevo Cauce del Nervión que la *Junta de Obras del Puerto de Bilbao* se halla confeccionando"[133] en base al informe redactado por Luís Camiña en 1926. Por un lado, la *JOP* consideraba necesario la ejecución del canal de Deusto para su desarrollo portuario, por la zona más rica de la Vega de Deusto y por donde la expansión urbana de la ciudad era más favorable: "Bilbao es su puerto: de él nació, de él vive y con él ha de prosperar o ha de decaer"[134]. Por otro lado, La aparición de un elemento

[132]Todos los datos relativos al concurso son pertenecientes al expediente 1-48-189. *Comisión de Ensanche*. (1925-1929). *Formación de un Plan general de Ensanche de la Villa. Comprende el territorio anexionado por R.D. el 29 de Octubre de 1924. Comprende los Ensanches de Begoña, Deusto y parte de Erandio.* Exmo. Ayuntamiento de Bilbao. (Archivo Municipal Ayuntamiento de Bilbao).

[133] Las conversaciones surgidas entre ambos organismos fueron recogidas en una serie de actas a lo largo de agosto de 1927. Expediente 597- folio 150- registro 1 "Estudio del proyecto del nuevo cauce del Nervión que la Junta de Obras del Puerto de Bilbao se halla confeccionando", año 1927, pp. 281-287.

[134] Expediente 597- folio 150- registro 1 "Estudio del proyecto del nuevo cauce del Nervión que la Junta de Obras del Puerto de Bilbao se halla confeccionando", año 1927, pp.. 311-312.

urbano articulador en la Vega de Deusto suponía retrasos en la aprobación definitiva del "Plan de Extensión Urbana". Finalmente, se aprobó por Real Decreto de 6 de septiembre de 1927 que se tenían que tener en cuenta los cambios propuestos por la *JOP* y que se debía incluir el corte de la Vega en Deusto en la propuesta definitiva del "Plan de Extensión Urbana de Bilbao".

5. PROYECTO DE DESVIACIÓN DEL CAUCE DE LA RÍA EN DEUSTO

En sesión extraordinaria de la *JOP* de 29 de febrero de 1928, el ingeniero director Luís Camiña presentó a la junta el "Proyecto de desviación del cauce de la Ría en Deusto"[135] y se acordó cursarlo a la aprobación de la superioridad. El proyecto, aportaba beneficios tanto al puerto como a Bilbao ya que se creaba una zona marítimo-industrial, aprovechando el cauce actual como dársena industrial y de almacenamiento de gabarras. Además, se facilitaba la navegación hasta Abando, incluso para buques de 10.000 toneladas de carga.

La propuesta, consensuada por el ayuntamiento de Bilbao y por la *JOP*, pasaba por prever un canal de 100 metros de ancho, remontando la recta de Lutxana, atravesando la Punta de Zorrotza y la Vega de Deusto, enlazándose después con la Campa de Deusto mediante una curva de 1.000 metros de radio. Se preveía el taponado del cauce original, aguas debajo de *Euskalduna* que pudiera enlazar la isla[136] con Olabeaga y un puente ascensor para Basurto. El plazo de ejecución previsto para llevar a cabo el proyecto era de siete años y medio y con un presupuesto de 47.571.811,12 de pesetas. Con este proyecto de canal, quedó incorporado el nuevo cauce de la Ría por la Vega de Deusto en el nuevo planeamiento de extensión de la villa. El canal ocupaba los mejores terrenos llanos de la vega, por ello la trama urbana tuvo que adaptarse a esta nueva estructura fluvial. El nuevo canal atravesaba la Vega de Deusto que se encontraba prácticamente desierta de edificaciones ya que la mayoría de ellas se agrupaban en la ribera, pero a pesar de ello, el nuevo cauce de la

[135] J. D. BILBAO,. *Memoria que manifiesta el Estado y Progreso de las Obras de Mejora de la Ría y Puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos,* Imprenta y Litografía de Emeterio Verdes y Achirica, Bilbao, 1928, pp. 7-10.

[136] En la Memoria Anual de 1928 de la *Junta de Obras del Puerto de Bilbao*, aparece por primera vez la consideración de "isla" a la península de Zorrotzaurre formada por el proyecto de corte de la vega en Deusto.

Ría dividía en dos la recién anexionada anteiglesia de Deusto que se lamentaba de su anexión a Bilbao. El puerto había acaparado la mejor zona de la vega para su uso industrial y comercial mientras que la zona residencial quedaba relegada a la peor orografía para la expansión de la Villa de Bilbao.

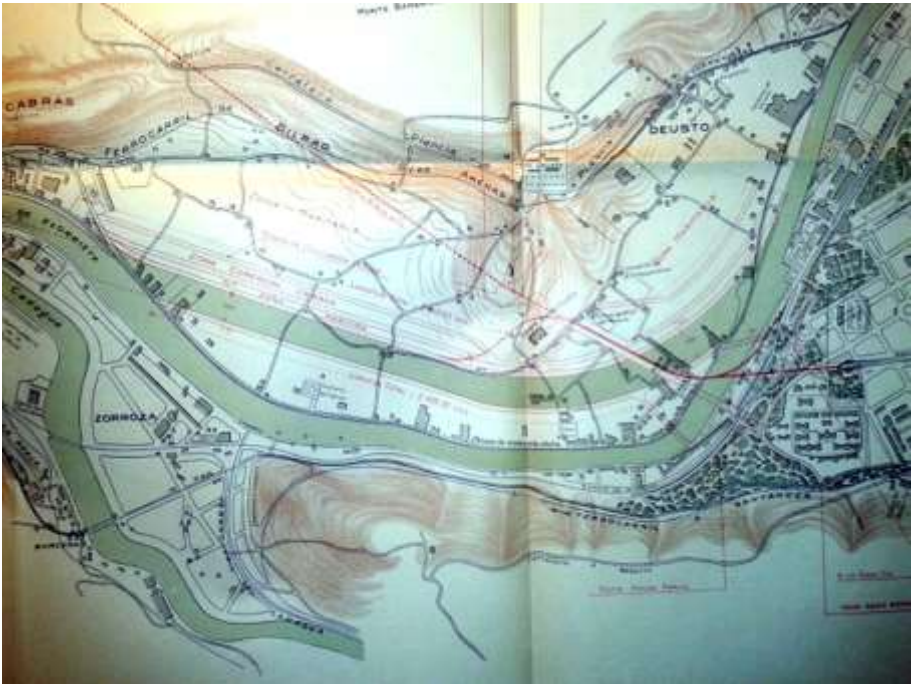


Ilustración 2
Primer Plano de Deusto con Canal. 1928 (Fuente: archivo JOP)

De esta manera, el "Proyecto del Plan de Extensión" de 1927 fue modificado para incorporar el proyecto de canal de la *JOP* aprobado por el Ministerio de Fomento y el 28 de junio de 1929[137] el ayuntamiento de Bilbao presentó el "Proyecto de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao", que se completó el 26 de abril de 1930 con la "Ampliación de la Memoria de las zonas de Deusto y Erandio", y comenzó con la urbanización de

[137] El proyecto presentado data del 28 de junio de 1929 y es considerado como la propuesta definitiva del "Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao", tras las alegaciones.

Deusto. El plan de 1929 marcó la estructura básica de trama urbana en Deusto, pero debido a la guerra civil todo desarrollo urbanístico se paralizó para retomarse años más tarde.

6. Las dificultades del canal: las expropiaciones y la falta de crédito

Con la aprobación del "Plan de Extensión Urbana de la Villa de Bilbao", se estableció el inicio de los expedientes de expropiación forzosa de las fincas vinculadas al canal. Los terrenos afectados pasaban a formar parte de la propiedad de la *JOP*, aunque el uso y disfrute de las instalaciones existentes continuaba siendo de los propietarios originales e incluso se otorgaba el permiso de construcción de nuevas instalaciones. El sentir general de los propietarios afectados era de aceptación de la expropiación de sus terrenos por el bien de la utilidad pública de la obra y únicamente se limitaban a reclamar el abono del justiprecio en un tiempo razonable.

Las expropiaciones fueron costosas ya que los terrenos afectaban a 467.689,33 m^2 que pertenecían a 101 propietarios con lo cual se preveía una tramitación para la adquisición de terrenos dificultosa que encarecía los presupuestos designados por la *JOP*. Además, el desarrollo del proyecto, el trámite administrativo y las obras fueron excesivamente lentos y arduos. Pero, el proyecto del canal se debía reactivar para aminorar el paro de la región, que era de los mayores de España, y evitar el colapso económico, consiguiendo así una normalización y estabilidad financiera en el entorno de la Ría. Ante esta situación, la mayor dificultad que obstaculizaba el proyecto eran las expropiaciones y la falta de crédito de la *JOP*. A pesar de todo creyó indispensable la ejecución del proyecto del canal de Deusto y agilizó su tramitación mediante un procedimiento de urgencia para poder favorecer un futuro próspero al "Puerto de Bilbao y su Comarca".

En 1931comenzó la tramitación del expediente de expropiaciones designando como perito de la *JOP* al ingeniero de caminos Ignacio de Rotaeche, para que supervisara todos los trabajos y agilizara la diligencia[138].

[138] J. D. Bilbao, *Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos,* Imprenta y litografía de Emeterio Verdes y Achirica, Bilbao, 1931, p. 9.

A lo largo de 1932 y 1933 se efectuaron todos los trabajos de medición de las fincas a expropiar pero todavía quedaba el trabajo más complejo que era la valoración de los terrenos. Debido a la reforma de la Ley de Expropiaciones, donde se otorgaba nuevos derechos a los inquilinos de las fincas, se retrasó y se dilató notablemente el proceso expropiatorio.[139] La Vega de Deusto se convirtió en campo de batalla donde libraban su contienda los intereses públicos y los privados y donde la opinión pública fue testigo de tal desconfianza[140].

En 1935 las expropiaciones de los terrenos a ocupar por el canal se habían realizado prácticamente en su totalidad. Hasta 1936, las expropiaciones de terrenos necesarias para llevar a cabo las obras del canal habían ascendido a 8.462.250,75 de pesetas que suponían las dos terceras partes de los terrenos y solamente quedaban 21 fincas por expropiar con un valor aproximado de 7.500.000 de pesetas. A finales de 1957 se había abonado un total de 11.271.296,61 de pesetas y permanecía en depósito la cantidad de 681.316,25 para futuras adquisiciones, con lo cual parecía que poco a poco podía finalizar el proceso expropiatorio[141].

Como al parecer se estaba por fin resolviendo los expedientes expropiatorios referentes al canal, la *JOP* encargó el proyecto de ejecución del canal que lo redactó el ingeniero auxiliar del puerto D. Eulogio Isasi, el 28 de agosto de 1935, "Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto", estableciendo 3 etapas de ejecución de las obras por razones económicas y de facilidad técnica. En la primera etapa, se debía excavar el trozo central del canal, así como los muelles. La segunda etapa, consistía en la ejecu-

---

[139] J. D. BILBAO, *Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos,* Imprenta y litografía de Emeterio Verdes y Achirica, Bilbao, 1932, p. 8.

[140] La preocupación de los vecinos se refleja en la prensa. *Begoña - Deusto*. (1931 Julio nº 101). *Propiedad y construcción*, pp. 15-16. *Compromiso Incumplido*. (1932 Enero nº 107). *Propiedad y Construcción*, pp. 15-16. *Diferencias zanjadas. La Avenida de Deusto*. (1931 Febrero nº 96). *Propiedad y Construcción*, pp. 3-4-5. *El Crecimiento de Bilbao en los últimos veinticinco años*. (Abril 1935 nº 146). *Propiedad y construcción*, pp. 10-13. *La Contribución territorial en Deusto, Begoña y Zona anexionada de Erandio*. (Noviembre de 1935 nº 153). *Propiedad y Construcción*, p. 3. *La urbanización de Deusto. Primeros tropiezos*. (1931 Enero nº95). *Propiedad y Construcción*, p. 3. *La Urbanización de Deusto. Temas locales.* (1935 Febrero nº 144). *Propiedad y Construcción*, p. 3. *Las edificaciones en la zona de muelles del proyecto Canal de Deusto*. (Mayo 1935 nº 147). *Propiedad y Construcción*, p. 10.

[141] J. D. BILBAO, *Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos*, Imprenta y litografía de Emeterio Verdes y Achirica, Bilbao,1957, p. 48.

ción del puente ascensor en Olabeaga y la ejecución del canal en la zona norte de la Ría. Y la tercera etapa, completaba la obra con la apertura completa del canal y el cegado de parte del canal antiguo para unir la margen izquierda con la margen derecha. El importe total de las obras comprendidas en el proyecto ascendía a la cantidad de 24.910.440,54 de pesetas fijándose como plazo máximo para la ejecución de todas las obras, el de seis años. Pero un año después de la redacción del proyecto del canal, comenzó el alzamiento militar que desembocó en la guerra civil, paralizándolo completamente.

7. EL CANAL TRAS LA GUERRA CIVIL

Tras el final de la guerra civil, en Bilbao se inició un urbanismo de reconstrucción. Es decir, no se repensó un planteamiento urbano ex novo para la ciudad sino que se fomentó el aprovechamiento de recursos existentes, evitando inversiones exorbitantes. A pesar de ello, la ejecución del canal se convirtió en la estrategia necesaria para reactivar la actividad económica de Bilbao en general y del puerto en particular en la difícil etapa de la postguerra.

El proyecto para el canal aprobado en 1935 se debía modificar para adecuarlo a la nueva situación económica de austeridad tras el conflicto. Por ello el 3 de febrero de 1941, se redactó el "Proyecto Modificado de Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto"[142], que modificaba sustancialmente el presupuesto de ejecución material de la obra en 34.010.336,08 de pesetas. Pero la falta de crédito de la Superioridad Nacional retrasaba la autorización del proyecto de apertura del nuevo cauce en el Nervión.

Mientras se dilataban las aprobaciones del proyecto del canal de Deusto, en octubre de 1943 se redactó el "Plan General de Ordenación Comarcal de Bilbao" dirigido por Pedro Bidagor como director de la Sección de Urbanismo dentro de la Dirección General de Arquitectura y según las directrices del Estado central.

El "Plan Comarcal" se basaba en los grandes proyectos que la *JOP* había planteado en el "Plan del Puerto" de 1937 y que se hallaban sin

[142] "Proyecto Modificado de Construcción del Trozo 2º y de Parte del 1º del Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto". Bilbao: *Junta de Obras del Puerto de Bilbao*. Expediente nº 149 del Archivo del Puerto de Bilbao sección Proyectos. 3 de Febrero de 1941. Ingeniero Director Gregorio Sanz Gallego.

realizar por falta de crédito: el canal de Deusto, la dársena del río Galindo y la canalización de la ría de Asua. En julio de 1946 el Ministerio de Obras Públicas previó un "Plan de Renovación Portuaria Nacional" que se tradujo en un proyecto de ley, finalmente autorizado mediante la Ley del 18 de diciembre de 1946, para la concesión de préstamos. A la *JOP*, se le autorizaba un empréstito por valor de 225 millones de pesetas para ampliar y mejorar sus instalaciones, de los cuales 56 los dedicó al canal de Deusto.

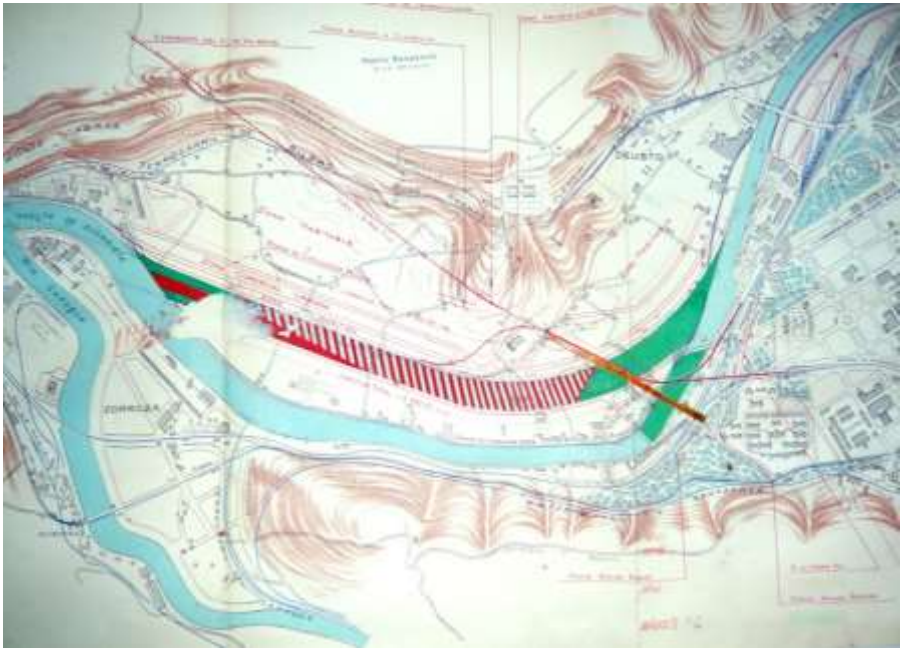


Ilustración 3
Plano de etapas, 1935 (Fuente: archivo JOP)

La propuesta de la apertura del canal de Deusto era el proyecto indispensable que articulaba la trama urbana en Deusto. Con todo ello, el "Proyecto de Reforma de Urbanización de la Vega de Deusto", que supuso una imagen de la ideología de la época y según un paradigma de una arquitectura ecléctica y costumbrista, fue redactado el 4 de marzo de 1946, por el arquitecto director Manuel Muñoz Monasterio y el arquitec-

to ayudante Germán Aguirre y el 13 de diciembre de 1946 se aprobó por la *Comisión de Fomento*.

Finalmente, el "Plan Comarcal" no solamente había adoptado el canal de Deusto como óptimo para Bilbao sino que el canal se convirtió en una infraestructura urbana imprescindible para el desarrollo de Bilbao. El canal no solamente establecía unas directrices de orientación de cuadrícula urbana sino que zonificaba el Ensanche de Deusto convirtiendo la Ribera de Deusto en una península industrial urbana y aislando el uso intensivo industrial del uso residencial de la ladera sur de Artxanda. Bilbao dejaba así de ser únicamente la villa de sus límites jurisdiccionales para convertirse en algo más, para convertirse en un área comarcal, en una metrópoli, fomentando su crecimiento hacía su área de influencia y en definitiva hacia la Ría.

Ilustración 4
Plano de etapas, 1947 (Fuente: archivo JOP

8. La construcción del canal. Comenzó la obra y comenzaron los retrasos

Con fecha 24 de mayo de 1948 se aprobó la solicitud de declaración de urgencia a los efectos de aplicación de la Ley de Expropiación Forzosa de 7 de octubre de 1939, para iniciar las obras con rapidez. El "Proyecto Parcial Nº 1 de Explanación y Muelles para el Canal de Deusto" para poder desviar el colector municipal de saneamiento a lo largo de los muelles, se aprobó por Orden Ministerial el 18 de mayo de 1949 y comenzó la obra del canal.

Después de dos décadas de espera, en marzo de 1950, comenzaron las obras, con una gran repercusión mediática en varios medios de la época, que fueron adjudicadas a la *Sociedad Constructora de Aeropuertos y Pistas Sociedad Anónima (CAPSA)* por la cantidad de 47.448.431,62 de pesetas.[143]

En 1952 se comenzaron a constatar los primeros retrasos en las obras ya que para finales de año debían estar acabadas el 50% de las mismas y facturadas 40 millones de pesetas. El 31 de diciembre de 1955 se había abonado ya la cantidad de 54.476.522,40 de pesetas que superaba con creces la cantidad adjudicada y todavía quedaba mucho tajo por realizar. Así que en 1956 se realizó el "Proyecto Reformado Parcial Nº 1 de explanación y muelles para el Canal de Deusto"[144] como reformado del proyecto inicial donde el presupuesto se aumentó considerablemente hasta las 72.130.448,82 de pesetas. Para el 31 de diciembre de 1957 se habían abonado ya 84.613.617,57 de pesetas con lo que se había superado en un 78,32% el presupuesto inicial.[145] En los siete años de obras, la dificultad técnica de la misma hacía imposible alcanzar los hitos marcados desde un principio.

Las causas de los retrasos se debían fundamentalmente a la dificultad técnica de la intervención por la envergadura de la misma, pero también a la falta de medios técnicos de la época, a la evolución al alza de los precios y a la inevitable inflación de la época, a la falta de previsión de la misma, y otra serie de causas derivadas de una pésima gestión. Una obra que había comenzado con todos los honores de inauguraciones oficiales, había quedado finalmente relegada a un olvido institucional

[143] B.O. del E, nº362, del 28 de Diciembre de 1949, p. 3460.
[144] El 2 de Junio de 1956 Antonio Aguirre firmó el "Proyecto Reformado Parcial Nº 1 de explanación y muelles para el Canal de Deusto".
[145] J. D. Bilbao, *op. cit.,* 1957, p. 19.

que no aportaba más que derramas continuas que superaban las posibilidades del crédito de la *JOP*.

Ilustraciones 5-10
Obra del canal de Deusto (Fuente: Memorias de la JOP)

La segunda etapa de las obras contemplaba la finalización de las mismas en seco, es decir, las excavaciones en tierra y en roca, muros de muelles y revestimientos de taludes y los terraplenes de las márgenes. En

la excavación del "2º Parcial"[146] se previó un volumen de extracción de 778.170,711 m³ de roca y 372.808,517 m³ de tierra, ejecutándose a cielo abierto. Los muelles se ejecutaban mediante muros de mampostería ordinaria con mortero puzolánico y con un revestimiento de mampostería. Todo ello se asentaba sobre una cimentación de tablestacado inclinado formado por tablestacas de madera de haya de unos diez metros de longitud, encepadas en sus cabezas. El saneamiento de pluviales se previó de tuberías de gres colocadas transversalmente a los muelles. Los voladizos de los muelles eran de hormigón armado y extendían la superficie del mismo hasta la vertical del pie del muro. Los bolardos eran de fundición e iban sujetos al muelle. En cuanto a plazos, en este el "2º Parcial" se previó un ritmo de la obra mayor que en el "1er Parcial" y se fijó el plazo de finalización en cinco años. La adjudicación de las obras se otorgó a la *Compañía Constructora del Ferrocarril de Zamora a Orense*, el 17 de marzo de 1952 por un importe de 73.921.310,84 de pesetas[147].

La agilidad de los trabajos presagiaba que los retrasos no iban a suponer un impedimento al buen devenir de los mismos, pero los desvíos económicos empezaban a constatarse y para el 31 de diciembre de 1954 se habían certificado ya 25.666.330,69 de pesetas y se había sobrepasado el 50% de la obra prevista. A lo largo de los dos años siguientes se siguieron certificando cantidades y para el 31 de diciembre de 1956 se había reembolsado la cantidad de 61.659.957,76 de pesetas con lo que se había superado el crédito disponible en 1.659.957,76 de pesetas y como consecuencia la obra comenzó a demorarse por falta de liquidez y de crédito.

Mientras se ejecutaban las obras del "2º Parcial" se comenzó a redactar el "Proyecto del Parcial Nº 3 de explanación y muelles para el Canal de Deusto" que consistía en la apertura Ría abajo del canal, muelles y el puente de Olabeaga. También se cegaba el cauce original para convertir la Ría en una dársena, aunque acabó siendo únicamente la apertura del canal en la curva de Elorrieta.

La obra del canal de Deusto se había enquistado y parecía imposible finalizarla o al menos en los términos que se habían proyectado. A partir

---

[146] "Proyecto Parcial Nº 2 de Explanación y Muelles para el Canal de Deusto". *Junta de Obras del Puerto de Bilbao*. Exp. nº 238. del Archivo del Puerto de Bilbao, Sección Proyectos. 27 de diciembre de 1951. Ingeniero Director Aguirre e Ingeniero Auxiliar Pablo Otaola.

[147] J. D. *BILBAO*, *Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos,* Bilbao, Imprenta y litografía viuda de Emeterio Verdes, 1951-1952, p. 61.

de 1960, el proyecto del canal de Deusto cayó progresivamente en el olvido, pero fue a partir de 1962 cuando por primera vez se consideró la posibilidad de la no consumación del mismo Ría abajo, en *Astilleros Euskalduna*[148].

9. El final de una etapa para el canal de Deusto

El canal no se realizó por completo y quedó reducido a una dársena de carga, descarga y almacenamiento para el puerto. En agosto de 1968 el canal de Deusto entró en funcionamiento a falta de excavar 400 m de terrenos fangosos que impidieron su apertura definitiva. Los obstáculos en la ejecución del mismo[149], las dificultades en la financiación de la obra y las expropiaciones, impidieron una terminación del canal tal y como se había previsto inicialmente y el canal acabó sin quedar abierto. El canal de Deusto, nunca llegó a ser canal a pesar de su nombre y acabó siendo una ensenada artificial de 2.936 metros de longitud en el margen izquierdo, 2.409 metros en el derecho, y una profundidad de 7 metros por debajo de la bajamar que permitía que arribaran buques de hasta 10.000 toneladas de peso muerto para descongestionar la carga y descarga en la Ría.

El canal acabó costando más de 1.400 millones de pesetas, cifra extraordinariamente superior a los 30 millones de pesetas inicialmente previstos de la obra y 11 millones de pesetas de expropiaciones. Con lo que en 40 años de proyectos y obras, el valor de las mismas se incrementó de manera considerable teniéndose también en cuenta la inflación anual a lo largo del periodo de autarquía. Con todo, el aumento presupuestario fue difícilmente asumible para una infraestructura de este tipo y de cuestionable viabilidad y utilidad.

La funcionalidad del canal comenzó a suscitar desconfianzas debido al incremento del tonelaje de los barcos que impedía su acceso y la utilización de las instalaciones recomendándose, incluso, volver a rellenar el canal antes de su inauguración. Finalmente, tras 42 años de proyectos y servicio todas las instalaciones realizadas en el canal, con una tímida inauguración del ministro de obras públicas Silva Muñoz en septiembre de 1968.

---

[148] J. D. *Bilbao*, M. D. *Públicas* & D. G. *Marítimas*, D. G, *Memoria Anual del Puerto de Bilbao. Año 1962,* Bilbao. Plano Final.

[149] El curso de las obras se tuvo que paralizar debido al mal estado del terreno en varias ocasionaes. Las tierras blandas del cauce obligaban a los ingenieros a ralentizarlas y a plantear soluciones complejas.

A lo largo de más de cuarenta años, la península fue creciendo en instalaciones industriales en la trasera de las casas que formaban la fachada fluvial tradicional que se había desarrollado a lo largo de siglos. El tejido empresarial colmató en pocos años todo el territorio desde el cauce original del Nervión hasta el canal artificial que daba servicio a estas empresas que eran concesionarias de las instalaciones portuarias. Todo el engranaje económico creció simbióticamente en torno a la Ría.

La crisis económica de los años 80 junto con las inundaciones de 1983, obligó a muchas empresas a cerrar o a trasladarse y otras muchas se vieron abocadas a una reconversión industrial donde las obsoletas instalaciones industriales daban paso a nuevos modelos económicos más contenidos. La Ribera de Deusto entró en la década de los 90 en unas pésimas condiciones de degradación urbanística, paisajística y medioambiental debido al continuo proceso de deterioro que sufrió durante la década de los 70 y 80. La península de Zorrotzaurre se encontró repleta de ruinas urbanas industriales como vestigios de épocas pasadas en clara decadencia constructiva y sin actividad económica. El canal de Deusto como herida abierta en el territorio de la Vega de Deusto, quedó obsoleto y abandonado por falta de actividad portuaria e industrial. La falta de uso y mantenimiento convirtió a la península en un territorio fantasmagórico a lo largo de más de dos décadas, esperando una actuación urbanística que le salvara de la situación de abandono y dejación.

A partir de 2002, toda la actividad del canal de Deusto se trasladó a Santurtzi y Zierbena donde se ofrecía al tráfico de mercantes unas ventajas de facilidad de accesos e instalaciones que el canal no podía ofrecer. Solamente la empresa *Cadenas Vicinay* mantuvo un mínimo servicio portuario debido a su capacidad exportadora. Finalmente, el 7 de febrero de 2006 la Autoridad Portuaria cerró la dársena de Deusto.

10. UNA NUEVA PERSPECTIVA EN EL CANAL DE DEUSTO: SIGLO XXI

Los numerosos cambios dentro del nuevo esquema político democrático también trajeron, en la década de los ochenta, nuevos aires renovadores en cuanto a la estructuración territorial y urbanística de la recién creada Comunidad Autónoma del País Vasco. En este contexto de formulación del planeamiento territorial de finales del Siglo XX, surgió uno de los planes que aunaba una estrategia conjunta de Bilbao y su área metropolitana y que establecieron las directrices básicas a seguir en el

territorio comarcal: el "Plan Territorial Parcial de Bilbao y su Área Metropolitana" (PTPBM)[150].

El PTPBM no solamente abordaba la problemática urbanística de toda la metrópoli desde un punto de vista global y a escala territorial y comarcal, sino que acabó siendo la imagen global que buscaba Bilbao para una profunda transformación urbana, constituyendo una intervención estratégica en torno al eje metropolitano de la ría del Nervión y sobre todo en la península de Zorrotzaurre que ocupaba uno de los principales focos de atención de la ordenación comarcal. El PTPBM denominaba a Zorrotzaurre como un "área de oportunidad" desde un punto de vista del reciclaje urbano y apostando por crear un *waterfront* como estrategia de diseño urbano. La actuación en Zorrotzaurre pasaba por la consolidación de una "vía paseo metropolitano" que permitía el acceso a los frentes fluviales del cauce original de la Ría y del nuevo frente del canal de Deusto abierto, convirtiendo definitivamente a Zorrotzaurre en una isla.

La propuesta desde el PTPBM no era vinculante pero si lo eran una serie de determinaciones que marcaron el futuro desarrollo del planeamiento pormenorizado. Dentro de estas acciones estructurantes vinculantes y que marcó en gran medida el desarrollo urbano de Bilbao fue la transformación de la península en isla con la apertura del canal de Deusto. Paralelamente el "Plan General de Ordenación Urbana de Bilbao"[151] quiso tomar para sí mismo Zorrotzaurre y soldarlo físicamente a la ciudad, haciendo valer la situación estratégica de la península y la apertura del canal de Deusto, para la restructuración sistémica del tejido urbano y para la recuperación de la Ría y de sus márgenes. El "Plan General", de esta forma, definió la estructura general que deseaba para el desarrollo de Zorrotzaurre y preparó sin duda el camino a la redacción de un "Plan Especial" que estuvo sustentado principalmente en las ideas del "Máster Plan de Zaha Hadid".

La apertura del canal de Deusto había sido una inquietud desde finales de los años veinte del siglo pasado, pero a pesar de ello no debíamos olvidar que la apertura del canal resultaba prioritaria para resolver

[150] El "Plan Territorial parcial del Bilbao Metropolitano" fue aprobado inicialmente el 22 de julio de 2003, aprobado provisionalmente por Orden Foral del 19 de abril de 2005 y de forma definitiva el 26 de septiembre de 2006, según Decreto 179/2006. B.O.B. nº 212 de 7 de noviembre de 2007.

[151] "Plan General Municipal". Ayuntamiento de Bilbao. Aprobación definitiva del 22 de febrero de 1994.

"el asunto de la inundabilidad" que nunca había sido resuelto en ningún planeamiento urbanístico. Desde que el "Plan Integral de Prevención de Inundaciones" en 1992, estableciera los primeros caudales máximos de avenida para los diferentes periodos de retorno en la Ribera de Deusto, hasta que en mayo de 2007, la empresa *Saitec*, realizó un "Estudio hidráulico de la apertura del canal de Deusto"[152], se trataba de determinar, analizando la problemática específica de los niveles alcanzables por el agua durante avenidas extraordinarias, las cotas seguras de urbanización y las características geométricas básicas de la obra de apertura del canal de Deusto. Como resultado de la modelización y simulación de las condiciones hidrológicas más desfavorables, el estudio determinó que se debía abrir el canal de Deusto con una anchura de 75 m y elevar la cota de urbanización +5,00 m sobre el NMMA para asegurar un correcto funcionamiento hidráulico aguas abajo del puente de Deusto.

Una vez superado el asunto de la hidraulicidad, y con la aceptación y argumentación revalidada de una nueva isla en el cauce del Nervión, había que continuar con la configuración urbana de la futura isla. Para ello, se contó con el diseño de la arquitecta anglo-iraquí Zaha Hadid que redactó el "Máster Plan de Zorrotzaurre". El resultado del "Máster Plan" fue la propuesta fragmentada y desestructurada de un amplio abanico de lotes edificados que suponía la nueva isla de Zorrotzaurre y que formaba parte del lenguaje gráfico de Hadid, con una previsible apuesta de estrategia de diseño, que abarcaba todo el espectro de su imaginario arquitectónico. Pero a pesar de ello, no podíamos obviar la complejidad organizativa que conllevaba la propuesta. Con todo, el "Máster Plan" modificado en 2007 supuso el punto de partida para la redacción del "Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre" que se aprobó definitivamente en noviembre de 2012. El "Plan Especial" mantenía el esquema de isla abriendo el canal de Deusto que junto con el parque lineal central conformaban los dos elementos urbanos sobre los que pivotaba la ordenación propuesta en Zorrotzaurre.

Con el "Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre", el recorrido urbanístico de la Vega de Deusto y de la apertura del canal de Deusto, parecía que habían finalizado. Después de casi un siglo de divagares urbanos sobre la expansión de Bilbao en Deusto y de su canal, po-díamos afirmar que finalmente se había llegado a una ordenación para Zorrotzaurre

[152] [En línea], http://www.zorrotzaurre.com/Modulos/ModificacionPlan/New Documentacion/ANEXO%201/Memoria%20Anexo%201.pdf

que tenía visos de poder realizarse. El "Plan Especial" de 2012 transformaba Zorrotzaurre en "isla" urbana gracias a la apertura del canal de Deusto.

11. UNA SEGUNDA OPORTUNIDAD PARA EL CANAL DE DEUSTO

Una vez aprobado el "Plan Especial de Ordenación Urbana de Zorrotzaurre"[153], se comenzó a redactar el anteproyecto de apertura del canal de Deusto donde se valoraron diferentes alternativas de ejecución del mismo mediante muros prefabricados, muros pantalla, cajones prefabricados, recintos tablestacados, muros de escollera o gaviones, aunque siempre con una premisa fundamental que era la de la excavación "en seco", excepto los treinta últimos metros que iban a ser resueltos mediante la hinca de tablestacas transversales al canal en ambos extremos.

Finalmente la redacción del proyecto constructivo de la apertura del canal de Deusto[154] se adjudicó en junio del 2011, en concurso público, a la empresa *Ingeniería Técnica y Proyectos S.A. (TYPSA)*, por un importe de 232.800 euros. El coste estimado de las obras de la apertura del canal de Deusto era de 15 millones de euros, sufragados por el ayuntamiento de Bilbao. Esta obra se simultaneaba con la construcción del puente que iba a unir Zorrotzaurre con Deusto y que se adjudicó en septiembre del 2011 a la *Unión Temporal de Empresas (UTE)* formada por las ingenierías *Arenas y Asociados* y *CV Ingeniería*, por un importe de 175.000 euros. Una vez redactado el proyecto, el ayuntamiento de Bilbao se debía encargar de contratar las obras de la apertura del canal de Deusto y del puente, de forma que debían ser ejecutadas por un único contratista, buscando una reducción de costes y plazos para ambas obras. Además, la elevada contaminación de los suelos detectada en el entorno del canal de Deusto retrasó el inicio de las obras del mismo ya que supuso un cierto imprevisto a los trabajos a realizar. La descontaminación de los terrenos corrió a

[153] "Plan Especial de Ordenación Urbana del Área de Zorrotzaurre del Plan General de Bilbao". Estudio Albia S.L.P. Arquitectura y Urbanismo. Aprobación definitiva noviembre 2012.

[154] *El Correo*, 14 de mayo del 2011, "Once empresas optan al proyecto constructivo de la apertura del canal". *El Correo*, 23 de abril de 2010, "Zorrozaurre, abierto en canal". *El Correo*, 3 de febrero del 2010, "Las obras de Zorrotzaurre comenzarán en 2012". *Deia,* 3 de febrero del 2010, "Las obras de Zorrotzaurre comenzarán en 2012". *El Correo*, 16 de septiembre 2011, "El Gobierno vasco adjudica la redacción del proyecto del puente que unirá Deusto con Zorrotzaurre". *El Correo*, 25 de agosto de 2011, "El Ayuntamiento de Bilbao encarga a una ingeniería el diseño para abrir el canal de Deusto".

cargo del *Gobierno Vasco*. Así, hasta 2013 no pudieron arrancar las obras de apertura del canal[155].

El coste total de las obras ascendía finalmente a unos treinta millones de euros, con el siguiente desglose. La apertura del canal estaba presupuestada en unos 20 millones de euros y serían financiados por el ayuntamiento de Bilbao. El tratamiento de los terrenos contaminados, costaba, previsiblemente, unos dos millones de euros, aportados a medias entre el ayuntamiento y el *Gobierno Vasco.* El puente Deusto-Zorrotzaurre, presupuestado en 7,7 millones financiados por la *Comisión Gestora*. En agosto del 2013, se publicó la convocatoria del concurso de ejecución de las obras de apertura del canal y del puente, según un presupuesto base de licitación de 24,2 millones de euros (IVA excluido). En febrero del 2014, El ayuntamiento de Bilbao adjudicó a la *UTE* formada por *Exbasa*, *Viuda de Sainz*, *Balzola* y *Urssa* la realización de las obras que debían ejecutarse en seco, por un precio de 17,3 millones de euros (IVA excluido) y con un plazo de 18 meses para la implementación del mismo y finalmente el 14 de mayo de 2014 comenzaron los trabajos para realizar la apertura completa del canal de Deusto, así como la construcción del nuevo puente que uniría Deusto y Zorrotzaurre.

La apertura del canal consistía, básicamente, en la construcción de dos nuevas alineaciones paralelas de muelles de ribera (533 metros en la ribera norte y 369 metros en la ribera sur) separadas 75 metros, para lo que se debían instalar 600 pilotes. La excavación proporcionaba al canal en esta zona una profundidad de entre 5 y 5,5 metros y suponía extraer unos 365.000 m^3 de tierras que serían retiradas en barcos y camiones con destino, según su grado de contaminación, a la ampliación del Puerto de Bilbao en el Abra exterior, o a vertederos autorizados. La fase más compleja de las obras, tendría unos nueve meses de duración, en los que se debía construir la totalidad del nuevo puente, además de la mayor parte de la excavación. Antes de comenzar esta, se debían hincar unas hileras de tablestacas metálicas transversales en ambos extremos del canal para asegurar que no se produjeran flujos de agua desde la Ría o el canal hacia la zona de excavación. En la penúltima fase, de unos tres meses, se debían finalizar los pilotes y la excavación, produciéndose así la conversión definitiva de Zorrotzaurre en isla.

En noviembre del 2014 ya se anunció públicamente que se había decidido prorrogar por un periodo de tres meses la ejecución de las obras

[155] *El País*, 18 de octubre 2011, "La contaminación de los suelos retrasa la apertura del Canal de Deusto". *El Correo*, 18 de enero de 2012, "La limpieza de los terrenos del canal de Deusto deberá esperar meses".

de apertura del canal de Deusto y construcción del puente, situando el nuevo periodo de conclusión de las obras en diciembre del 2015.

12. "ESPERO QUE ESTA YA SEA LA DEFINITIVA"[156]

Con este titular se podía resumir un proyecto desbordado de problemas y retrasos que comenzó a idearse hacía casi un siglo y que no podía finalizarse. La apertura del canal de Deusto brindaba la oportunidad de superar el gran fracaso que supuso una obra inacabada y que definitivamente marcó el destino urbanístico de Bilbao y la ambición expansionista de la ciudad. También cerraba una herida abierta durante años entre los habitantes de Deusto, de la Ribera de Deusto y también de Bilbao, ya que esos 400 metros que restaban para abrir definitivamente un nuevo cauce, eran los que separaban la ciudad de un área periférica y degradada como la península de Zorrotzaurre.

Aunque inicialmente las obras se preveía acabarlas para diciembre de 2015, hubo un primer retraso de las mismas para marzo de 2017 debido a la necesidad de elaborar un nuevo plan de excavación para dar un mejor tratamiento medioambiental a las tierras contaminadas de la zona. Es decir, se necesitaba la autorización del *Gobierno Vasco* para llevar a cabo el plan de excavación del canal de Deusto mediante la concesión del permiso por parte de la autoridad medioambiental del *Gobierno Vasco*, junto con la aprobación por parte de la *Agencia Vasca del Agua (URA)* del vertido de las aguas generadas por las obras de excavación. Una vez dispuestos los permisos, la empresa adjudicataria debía continuar la obra. Pero la realidad fue que la obra del canal estaba atascada y que no parecía fácil el dar salida a su finalización. En octubre de 2016 la obra llevaba dos meses paralizada por un recurso contencioso administrativo presentado por la *UTE* que solicitaba una modificación del contrato adjudicado tras los cambios introducidos en el proyecto original para acometer una excavación del canal con mayores garantías medioambientales. Unos cambios que suponían, por parte de la *UTE* adjudicataria, reclamaciones

[156] [En línea], http://www.deia.com/2017/09/23/bizkaia/bilbao/la-ria-fluira-por-el-canal-de-deusto-ya-abierto-en-la-proxima-aste-nagusia. "Espero que esta ya sea la definitiva". Ricardo Barkala, teniente alcalde y concejal de obras, servicios y rehabilitación urbana del ayuntamiento de Bilbao, 23 de septiembr de 2017.

económicas que el consistorio no estaba dispuesto a abonar.[157] Todo ello significó una resolución del contrato de la *UTE* adjudicataria de las obras del canal. Es decir, el ayuntamiento de Bilbao rescindió el contrato a la *UTE Canal de Deusto* de las obras de apertura del canal y la construcción del puente de acceso a la isla de Zorrotzaurre, por paralizar las obras de "manera unilateral"[158]. La resolución del contrato con la *UTE* incluía la incautación de la fianza depositada como garantía, que supera los 866.000 euros. El consistorio liquidaba de esta manera con la *UTE* la parte de obra ya realizada, todo el pilotaje y el puente que conectaba Deusto con la futura isla de Zorrotzaurre.

El siguiente hito a cumplir era la nueva adjudicación de las obras de apertura del canal que se preveían inicialmente para principios de 2017 y la ejecución de las mismas para finales de 2017[159]. En diciembre de 2016 se aprobaba un nuevo pliego de condiciones de la obra donde se marcaban nuevos plazos y precios. Lo que realmente quedaba para finalizar la obra era la excavación necesaria para abrir el canal, lo que suponía la retirada de unos 360.000 m^3 de material y la realización de los muelles en ambas márgenes una vez que el agua pasase, ya que el puente y los trabajos de pilotaje para asegurar los taludes del canal ya estaban realizados por la anterior *UTE* adjudicataria. Los plazos de licitación previstos eran de cinco meses con lo cual se debían iniciar las obras a finales de mayo de 2017 y durarían doce meses, es decir que la obra estaría finalizada en junio de 2018[160] por 13,5 millones de euros, impuestos incluidos, pero

[157] [En línea], http://www.deia.com/2016/10/01/bizkaia/bilbao/las-obras-del-canal-de-deusto-suman-dos-meses-sin-actividad.

[158] Las discrepancias surgieron tras conocer la UTE las consecuencias reales de su propuesta de trabajar con el mínimo aporte de agua, lo que le llevó a pedir una modificación del contrato en marzo de 2015. Sus argumentos eran que "el aporte de agua real iba a ser mayor que el que recogía su oferta, que el volumen de residuos no peligrosos destinados a vertedero era mayor que el recogido en su oferta, y que el marítimo como único modo de transporte incrementaba el costo". La respuesta del ayuntamiento siempre había sido la misma, "que la estimación del caudal y el método del excavación realizada por la UTE en su oferta no se fundamentan en los datos del proyecto, que los volúmenes de materiales reales son más cercanos al escenario de licitación que a la estimación realizada por la UTE en su oferta, y que el precio de transporte de cada metro cúbico de tierra establecido en el proyecto es el mismo, independientemente del transporte utilizado" [en línea], http://www.europapress.es/euskadi/noticia-bilbao-rescinde-contrato-ute-adjudicataria-apertura-canal-deusto-paralizar-obras-20161019172443.html

[159] [En línea], http://cadenaser.com/emisora/2016/10/19/radio_bilbao/1476877207_541860.html

[160] [En línea], http:// www. el correo. com / bizkaia /201612/27/apertura-canal-deusto-arrancara 20161227132552.html

como había pasado siempre en torno al canal, las previsiones fallaron de nuevo y los retrasos continuaban.

A finales de junio de 2017 se adjudicaron de nuevo las obras de apertura del canal de Deusto y de esta manera se volvían a reactivar los trabajos que tanto se habían enrevesado desde que se comenzaron en mayo de 2014. La mesa de contratación municipal decidió confiar en la *UTE*, compuesta por las firmas *Dragados* y *Hermanos Elortegi*, para finalizar los trabajos que restaban para que la península se convirtiera en isla por un precio de adjudicación de las obras de 11,53 millones, impuestos incluidos, (9,5 millones de euros sin impuestos) al ser la propuesta más económica, es decir, un 15% más baja del precio inicialmente previsto en los pliegos de condiciones de la contratación. En cuanto a los plazos de ejecución de los trabajos se mantenían en un año a partir de la firma del acta de replanteo que debía de realizarse a finales de agosto de 2017, con lo cual el canal estaría abierto para agosto o septiembre de 2018.

Pero un nuevo contratiempo impidió el desarrollo de la zona mediante la infraestructura fluvial prevista. Después de la adjudicación de las obras de apertura del canal, a finales de junio de 2107, la *UTE* elegida para llevar a cabo los trabajos en el canal renunció a última hora a la ejecución del contrato.[161] Tras esta inesperada renuncia, el Consistorio optó por la segunda oferta mejor valorada, la *UTE* compuesta por *Construcciones Murias*, *Drace Infraestructuras* y *Tecsa*, con un presupuesto de 10.186.341 euros (impuestos no incluidos), 700.000 euros más cara que la primera adjudicación (7% más) y con un plazo inicial de 14 meses (2 meses más).

El tajo a realizar consistía en la retirada de la capa superficial de elementos contaminantes de 490 metros de largo por 75 de ancho hasta una profundidad de dos a dos metros y medio y que en total sumarán 90.000 m^3. Este material debía ser llevado a diferentes plantas para su tratamiento especializado. Después vendría la excavación integral de todo el istmo que se ha dividido en tres zonas, las cuales debían ser previamente blindadas con tablestacas, para que no cayera la tierra y se fil-

[161] Apenas nueve días después, la constructora clasificada en el primer lugar comunicó por escrito su renuncia al proyecto, alegando discrepancias entre los socios. En concreto, arguyó "la imposibilidad de alcanzar un acuerdo entre ambas empresas en relación a los acuerdos que han de regir los estatutos de la UTE". Según fuentes autorizadas del *Departamento de Obras y Servicios*, se echó atrás cuando se le reclamó la documentación sobre su coalición, el plan de obras y la fianza, entre otros requisitos [en línea], http://www.elcorreo.com/bizkaia/obra-canal-deusto-20170812113151-nt.html

trara a la zona de excavación la menor cantidad de agua posible. De esta excavación integral se preveían extraer 270.000 m^3 que eran los más profundos e inertes, por lo que debían ser trasladados hasta Santurtzi, donde la Autoridad Portuaria de Bilbao los utilizaría como relleno en la construcción de la nueva expansión que está ejecutando[162].

En todas estas idas y venidas en torno a las adjudicaciones de las obras del canal de Deusto, subyacía un problema más profundo sobre las ofertas económicas en las adjudicaciones de contratos públicos y las excesivas bajas económicas de los mismos. Es decir, el asunto de las ofertas económicas para las contrataciones públicas se volvía un asunto delicado para las administraciones públicas, ya que éstas debían garantizar al ciudadano una adecuada gestión de los recursos públicos sin despilfarros, excesos, ni gastos imprevistos pero también asegurando la efectiva realización de las obras sin que hubiera problemas de paros, retrasos, ni abandonos de las mismas por falta de presupuesto o por viabilidad económica de las mismas.

En este contexto, se desarrolló la obra del canal de Deusto que inicialmente en 2013 se previó con un precio de licitación de 24,2 millones de euros (IVA excluido) y que finalmente, en febrero del 2014, se adjudicó por 17,3 millones de euros (IVA excluido). Es decir, que la obra se había valorado en 24,2 millones y se pretendía ejecutar por 17,3 millones. En esta segunda oportunidad de apertura del canal de Deusto la licitación parecía más contenida ya que de los 13,5 millones de euros, impuestos incluidos, del precio de la licitación, finalmente se adjudicó el contrato por 10,2 millones impuestos no incluidos.

Consecuencia de todo el devenir de obras del canal de Deusto, podemos confirmar que la historia se vuelve a repetir desde el inicio de las mismas en 1950 y la definitiva apertura de los 400 m que restan para abrir definitivamente el canal, ya que se reproducen los mismos errores de dificultad técnica, falta de previsión económica y de gestión que hace 68 años. Con todo ello, esperemos que esta vez sea la definitiva y que tal y como dice el excelentísimo alcalde de Bilbao Juan Mari Aburto, "de una vez por todas" se concluyan las obras de apertura del canal de Deusto.

[162] [En línea], http://www.deia.com/2017/09/23/bizkaia/bilbao/la-ria-fluira-por-el-canal-de-deusto-ya-abierto-en-la-proxima-aste-nagusia

BIBLIOGRAFÍA

AZPIRI ALBISTEGUI, A. *Urbanismo en Bilbao 1900-1930*, Gobierno Vasco. Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente, Vitoria Gasteiz, 2000.

BASTIDA, R. "El problema urbanístico de Bilbao", conferencia pronunciada en el salón de las asociaciones de Arquitectos y de Ingenieros Industriales de Vizcaya,, Bilbao, 1923.

BASURTO, N. "A la conquista del espacio. Documentación sobre el contencioso para la anexión a Bilbao de las anteiglesias vecinas. 1821-1890", *Bidebarrieta*, Ayuntamiento de Bilbao, Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea, 22, 2011.

BILBAO GOYOAGA, J. *El genio de la Ría. Una evocación desde la Ribera de Deusto,* Muelle de Uribitarte Editores, S.L., Bilbao, 2005.

BILBAO, J. D. *Memoria que manifiesta el estado y el progreso de mejora de la ría y puerto de Bilbao y relación de ingresos y gastos,* Imprenta y litografía de Emeterio Verdes y Achirica, Bilbao, años: 1919, 1926, 1928, 1931, 1932, 1936-1940, 1949-1950, 1951-1952, 1953-1954, 1955-1956, 1957.

CAMIÑAS, L. *Proyecto de Canal de Desviación de la Ría de Bilbao por la Vega de Deusto*, Junta de Obras del Puerto de Bilbao, Bilbao, 28 de febrero de 1928.

ERQUICIA OLACIREGUI, J. M. *Del Planeamiento Urbanístico a la Ordenación del Territorio. La necesidad de un cambio de escala*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2003.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE BILBAO, *Plan General Municipal. Memoria*, tomo I, Preámbulo, Ayuntamiento de Bilbao, aprobación definitiva del 22 de febrero de 1994.

FERNÁNDEZ-GALIANO, L. "Planes torcidos", *Arquitectura Viva*, abril, 2005.

GARRIDO, A., ALCOCK, R. *Foro para un Zorrozaurre sostenible*, Bilbao, 2004.

GUIARD, T. *La industria naval Vizcaína*, Biblioteca Vascongada Vilar, Bilbao, 1968.

HADID, Z. *Zorrozaurre Master Plan, Bilbao*, Newarchitecture 08/09 Innovation. *Zorrozaurre Master Plan Bilbao*. Zaha Hadid and Patrik Schumacher, edited by Alexandra & Andreas Papadakis, London, 2003.

LUZURIAGA, T. "Deusto en imágenes", en *Temas Vizcaínos*, Bilbao Bizkaia Kutxa, s.d.

MARTINEZ CALLEJO, J. *Bilbao desarrollos urbanos, 1960-2000 Ciudad y forma,* Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria/Gasteiz, 2009.

MAS SERRA, E. "Los planos de Bilbao. El Proyecto de Extensión y el Plano de 1929", Artículos facsímil publicados en *Bilbao,* Periódico Municipal periódicamente desde 1997 a 2000 y recogidos en una única edición de Arkimas, Arquitectura y Urbanismo, S.A., Bilbao.

P.T.P. BILBAO METROPOLITANO, Diputación Foral de Bizkaia. Departamento de Relaciones Municipales y Urbanismo. Documento de aprobación definitiva, texto refundido (EHLAB-COTPV). Mesa Consultoria + proyectos, 2006.

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANA DEL ÁREA DE ZORROTZAURRE DEL PLAN GENERAL DE BILBAO, Estudio Albia S.L.P., Arquitectura y Urbanismo, aprobación definitiva noviembre 2012.

PUERTA RUEDA, N. *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya 1857-1913*, Autoridad Portuaria de Bilbao, Bilbao, s/f.

SANTAS TORRES, A. *Urbanismo y Vivienda en Bilbao. Veinte años de postguerra,* Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro, Pamplona, 2007.

SERRANO ABAD, S. "La Ribera de Deusto, industrial y portuaria", en VV.AA, *Bilbao y sus barrios . Una mirada desde la historia*, Ayuntamiento de Bilbao. Área de Cultura y Educación, Bilbao, 2007, pp. 15-60.

VEGARA, Alfonso, "Territorios Inteligentes", *Bilbao Ría 2000*, 11, p. 5.

VILLOTA ELEJALDE, I. *Apuntes de nuestra pequeña historia de Deusto,* Elexpuru, Zamudio, 1981.

VILLOTA ELEJALDE, I. *Deusto de ayer y de hoy*, Mensajero, Bilbao, 1987.

Artículos de prensa

ABC, "Aplazada la inauguración del Canal de Deusto", 10 de julio de 1968.

ABC, "En septiembre próxima será inaugurado oficialmente el Canal de Deusto", 29 de octubre de 1968.

BILBAO, PERIÓDICO MUNICIPAL, "El Zorrotzaur del futuro", nº 187, noviembre, 2004.

DEIA, "Bilbao negocia que sea Renzo Piano el diseñador de Zorrozaurre", 2 de noviembre 2002.

DEIA,"Un nuevo modelo de metrópoli", Opinión, Ángel María Nieva Garcia. Director General de Bilbao Ría 2000, 19 de noviembre de 2012.

DEIA,"La apertura del canal se retrasa tres meses", 12 de noviembre 2014.

DEIA,"La tierras excedentes del canal de Deusto 'navegarán' por la ría a partir de mayo", 18 de enero del 2015.

DEIA,"Las obras del canal de Deusto suman dos meses sin actividad", 1 de octubre 2016.

DEIA,"La ría fluirá por el canal de deusto ya abierto en la próxima Aste Nagusia", 23 de septiembre 2017.

EL CORREO, "Las obras de Zorrozaurre comenzarán en 2012", 3 de febrero de 2010.

EL CORREO, "Zorrozaurre, abierto en canal", 23 de abril de 2010.

EL CORREO, "Once empresas optan al proyecto constructivo de la apertura del canal", 14 de mayo del 2011.

EL CORREO, "El Ayuntamiento de Bilbao encarga a una ingeniería el diseño para abrir el canal de Deusto", 25 de agosto de 2011.

EL CORREO, "El Gobierno vasco adjudica la redacción del proyecto de construcción del puente que unirá Deusto con Zorrozaurre", 16 de septiembre 2011.

EL CORREO, "La limpieza de los terrenos del canal de Deusto deberá esperar meses", 18 de enero de 2012.

EL CORREO, "La apertura del canal de Deusto arranca", 27 de diciembre de 2016.

EL CORREO, "Obral del canal de Deusto", , 12 de agosto de 2017.

EL MUNDO, "Comienzan las obras del canal de Deusto que convertirán la península de Zorrozaure en una isla", 14 de mayo de 2014.

EL PAÍS, "Abierto en Canal ", Archivo, 14 de Marzo de 2008). ".

EL PAÍS,."La contaminación de los suelos retrasa la apertura del Canal de Deusto", 18 de octubre 2011.

EUROPAPRESS, "Bilbao rescinde el contrato de la UTE adjudicataria del canal de Deusto", 19 de octubre de 2016.

LA GACETA DEL NORTE, "La anexión de Deusto y Begoña", 9 de febrero de 1924

NOTICIERO Y DOCUMENTALES, NO-DO nº 399A, 28 de agosto de 1950, (película).

NOTICIERO Y DOCUMENTALES. NO-DO nº 622A, 6 de diciembre de 1954, (película).

PROPIEDAD Y CONSTRUCCIÓN, "Alrededor de un grave problema", 57, noviembre, 1927.

PROPIEDAD Y CONSTRUCCIÓN, "Deusto y Begoña. Temas locales", 86, abril, 1930.

PROPIEDAD Y CONSTRUCCIÓN, "La urbanización de Deusto. Primeros tropiezos", 95, enero, 1931.

PROPIEDAD Y CONSTRUCCIÓN, "Diferencias zanjadas. La Avenida de Deusto", 96, febrero, 1931.

PROPIEDAD Y CONSTRUCCIÓN., "Begoña - Deusto", 101, julio, 1931.

PROPIEDAD Y CONSTRUCCIÓN, "Compromiso incumplido", 107, enero, 1932.

PROPIEDAD Y CONSTRUCCIÓN, "El crecimiento de Bilbao en los últimos veinticinco años", 146, abril, 1935.

PROPIEDAD Y CONSTRUCCIÓN, "Las edificaciones en la zona de muelles del proyecto Canal de Deusto", 147, mayo, 1935.

PROPIEDAD Y CONSTRUCCIÓN, "La Contribución territorial en Deusto, Begoña y Zona anexionada de Erandio", 153, noviembe, 1935.

Herencias portuarias e industriales para usos culturales
Arquitectura y escenografía

3

REUTILIZACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL DE LA RÍA DE BILBAO EN EL SIGLO XXI. REFLEXIONES A PARTIR DE LOS PABELLONES *FESA-ERCROS*

IÑIGO RODRÍGUEZ VIDAL
Dr. Arquitecto
Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea
Departamento de Arquitectura

JOSU GÓMEZ RUIZ
Arquitecto
Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea
Departamento de Arquitectura

EL ESTADO consciente de la necesidad de preservar, conservar y recuperar el patrimonio industrial ante el grave deterioro que sufre puso en marcha en el año 2000 el "Plan Nacional de Patrimonio Industrial" a través de la *Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales* y el *Instituto del Patrimonio Histórico Español*.

El patrimonio industrial es definido en el plan como el "conjunto de elementos de explotación industrial, generado por las actividades económicas de cada sociedad que responde a un determinado proceso de producción y a un sistema tecnológico concreto caracterizado por la mecanización dentro de un determinado sistema socioeconómico". En él se diferencian tres tipos de elementos minero-industriales:

- Elementos aislados por su naturaleza o por la desaparición del resto de sus componentes pero que por su valor histórico, arquitectónico, tecnológico, etcétera, son testimonio suficiente de una actividad industrial a la que ejemplifican.

- Conjuntos industriales en los que se conservan todos los componentes materiales y funcionales y su propia articulación. Constituyen una muestra coherente y completa de una determinada actividad industrial.

- Paisajes industriales en los que se conservan, visibles, todos los componentes esenciales de los procesos de producción de una o varias actividades industriales, incluidas, las transformaciones del paisaje ocasionadas por dichas actividades.

El patrimonio industrial ha sido recuperado los últimos años como valor no solo arquitectónico sino como valor antropológico que aglutina un estudio interdisciplinar del valor del mismo desde la perspectiva de la economía, sociología, arqueología, urbanismo, historia del arte, arquitectura, ingeniería, historia oral etcétera, las cuales han enriquecido el estudio y análisis de estos edificios, así como los criterios para su conservación (Aguilar, 2005).

Asimismo, "en muchas ocasiones estos objetos y colecciones de valor fundamentalmente cultural, no artístico, pudieron conservarse en museos. Son múltiples los centros y organismos europeos que desde la década de los años setenta trabajan en estos fines" (Aguilar, 2005). Efectivamente, el uso museístico es el que mejor se ha adaptado a la reutilización de los elementos industriales. Las tipologías requeridas por los museos, especialmente los dedicados al arte contemporáneo, se adaptan muy bien a los grandes espacios industriales. Ejemplos recientes de esta transformación los encontramos en la *Nueva Galería Tate* de los arquitectos *Herzog&De Meuron*, transformando la antigua *Central Eléctrica de Londres,* o más recientemente la conversión de las antiguas fábricas en Largo Isarco en Milán en la sede de la *Fondazione Prada*, por el estudio *OMA/Rem Koolhaas.*

Otras piezas han sido incorporadas al patrimonio industrial recientemente, como presas, embarcaderos, silos, etcétera. Hasta hace poco, estas obras eran consideradas obras útiles, funcionales y como tales susceptibles de ser reconstruidas, derribadas, abandonadas y sustituidas por otras más actuales (Aguilar, 2014).

Atendiendo a la definición de "arquitectura industrial" como aquella que tiene una finalidad explotadora, industrial, viva expresión del comercio y que tiene su fundamento en unas necesidades socioeconómicas determinadas por la revolución industrial, esta definición reúne a todos aquellos edificios construidos o adaptados a la producción industrial cualquiera que sea o fuese su rama de producción: textil, química, metalúrgica, agroalimentaria, papelera, tabacalera, naval, etcétera, así como

todo lo referido a la extracción de materias primas (Aguilar, 2005), podemos concluir que esta definición abarca en ciudades con un pasado fuertemente industrial a un número elevado de construcciones.

El aprovechamiento turístico también se añade a la estrategia de recuperación del patrimonio industrial. La puesta en valor del patrimonio cultural se concibe como la recuperación y rehabilitación de los bienes culturales con el objetivo de dotarle de nuevos usos (turísticos, culturales, deportivos, residenciales, etcétera) y reinsertarlo nuevamente en el tejido social para asegurar su protección (Palacios, Hidalgo, 2009). La revalorización turística del patrimonio industrial trae consigo el desarrollo de una nueva modalidad turística, el turismo industrial. En la actualidad, este concepto se aplica a tres modalidades diferentes: la visita a empresas que se encuentran en activo en la actualidad, la visita al patrimonio industrial inactivo y, por último, una combinación de las anteriores. Numerosos elementos son así protegidos en Europa (Pardo, 2002) y en España (Pardo, 2012).

1. EL PATRIMONIO INDUSTRIAL EN LA RÍA DE BILBAO Y SU REUTILIZACIÓN

La Ría de Bilbao como eje vertebrador del Patrimonio Industrial del Gran Bilbao cuenta con numerosos elementos catalogados (o no) restos de un pasado industrial en torno a la industria del hierro fundamentalmente. Esto incluye desde el proceso de extracción del hierro, su trasporte y transformación hasta los procesos paralelos sociales, administrativos o culturales generados por la riqueza que dicha producción revestía en el propio Bilbao y por extensión a gran parte de Bizkaia. Es un modelo completo de sociedad que giraba alrededor de la producción del hierro y sus derivados del que el patrimonio industrial es testigo físico. Y no solo en diferentes tipologías industriales (fábricas, puentes, diques, etcétera) y civiles (viviendas, oficinas, etcétera) sino también en la propia transformación del paisaje provocada por las mismas a partir de los productos generados por la propia industria. Todos estos elementos están cosidos en el caso de Bilbao por la Ría, puerto natural del Bilbao industrial del siglo XIX y XX y singularmente por los puentes que conectaban ambas márgenes (Cárcamo, 2016).

Como menciona Villar (1998), las actuaciones urbanísticas que actualmente se llevan a cabo o están previstas realizar sobre espacios y paisajes caracterizados por su dedicación industrial "deben contemplar

un entramado urbano capaz de conservar elementos y paisajes que mantengan en la memoria futura una imagen suficientemente evocadora del pasado". Pero como igualmente menciona "no obstante, ya existen en el área del Bilbao Metropolitano una buena muestra de instalaciones industriales reutilizadas o con proyectos concretos de reutilización, casi todas de iniciativa pública". Es decir, la administración se ha encargado con fondos propios o en función de procesos de transformación del uso de los terrenos industriales en terrenos urbanos, en desarrollar la transformación de las antiguas instalaciones industriales en edificios de uso público.

Algunos ejemplos de la reconversión de estas instalaciones la encontramos en la bombeadora de Elorrieta (Bilbao) trasformada en *Museo del Agua*, los diques secos de Euskalduna aprovechados por el *Museo Marítimo Ría de Bilbao/Bilboko Itsasadarra Itsas Museoa*, los talleres de *Orconera* (Barakaldo), previstos como sede del futuro *Museo de la Técnica de Euskadi*, la estación de La Canilla (Portugalete), sede de los servicios culturales del ayuntamiento de Portugalete, la alhóndiga de Bilbao hoy centro cultural, la panadería municipal de El Pontón (Bilbao) reacondicionada como un centro escolar, y un largo etcétera.

Aunque la administración es casi siempre el mejor garante de una correcta reutilización del patrimonio, junto a su capacidad para absorber la inmensa herencia que la industria del acero y sus subsidiarias dejaron en Bilbao, deben promocionarse otro tipo de actuaciones mixtas en las que la iniciativa privada y la pública puedan convivir en beneficio de ambas y liberar especialmente a la administración de la carga financiara de rehabilitar y mantener dicho patrimonio. Esto cobra especial importancia si se tiene en cuenta que los elementos industriales de Bilbao y su entorno rondan los trescientos, directamente configurando elementos paisajísticos como son las minas de mineral (Villar, 1998).

2. PAISAJE CULTURAL Y PAISAJE INDUSTRIAL

Sabaté (2016) desarrolla el concepto de "paisaje cultural"[163]. La incorporación del patrimonio industrial a la imagen de la ciudad siguiendo

[163] "La acepción actual del concepto paisaje cultural no aparece hasta principios del siglo XX. Es el profesor Carl Sauer, que estudia en Alemania y Chicago, quien propaga su uso desde la *Universidad de Berkeley* en la década de 1920, revisando aquella idea de landschaft. Sauer profundiza en lo que denomina geografía cultural, disciplina que analiza las transformaciones del paisaje natural (en estudiando la relación cambiante entre hábitat y

la línea del patrimonio artístico llevado a cabo desde el siglo XIX desemboca en el concepto de "paisaje cultural".

No es hasta bien avanzado el siglo XX, al calor de las crisis industriales y del creciente turismo cultural, cuando se manifiesta un progresivo aprecio por una concepción mucho más amplia de patrimonio, como el legado de la experiencia y el esfuerzo de una comunidad, ya sea material o inmaterial. De enfocarse desde una mera concepción esteticista y restringida en tantos casos a monumentos arquitectónicos, el patrimonio se interpreta de una manera mucho más general, como el lugar de la memoria. Deja por ello de recluirse en recintos y ciudades privilegiadas y exige un reconocimiento vinculado al ámbito donde se ha producido, que refuerce su identidad. Se empieza a tomar conciencia de su valor como herencia de una sociedad y de su carácter indisoluble, por tanto, de la misma y de su territorio. Surgen con ello nuevas instituciones, instrumentos y conceptos, como los paisajes culturales.

Sabaté (2016) define de forma más sencilla el paisaje cultural: un ámbito geográfico asociado a un evento, a una actividad o a un personaje histórico, que contiene valores estéticos y culturales. O dicho de una manera menos ortodoxa, pero más sencilla y hermosa, paisaje cultural es la huella del trabajo sobre el territorio, algo así como un memorial al trabajador desconocido. Es por tanto el patrimonio industrial testimonio de lo cotidiano y sobremanera memoria del trabajo y del lugar. Sin hombres, los edificios y las máquinas resultarían elementos vacíos de contenido (Álvarez, 2016). Por lo tanto, el "paisaje industrial" está fuertemente ligado a la actividad humana desarrollada en el mismo, y por tanto, parte fundamental de su memoria e historia.

Al calor de esta nueva definición surgen en Europa numerosos ejemplos de museos relacionados con la antropología, vinculados con el trabajo y la industria o incluso el paisaje por ella generados (minas de carbón, por ejemplo). Más tarde se acuña el concepto de "territorio-museo". Estas iniciativas se fijan en áreas de vieja industrialización venidas a menos con una marcada voluntad de reactivarlas, de promover no solo la preservación del patrimonio, la promoción de la educación y actividades recreativas, sino asimismo de favorecer un nuevo desarrollo económico. Se inicia la recuperación de extensos paisajes industriales: *Lowell Blackstone*, *Lackawanna* (Sabaté, 2016).

---

hábitos. En La morfología del Paisaje Sauer (1925) define paisaje cultural como el resultado de la acción de un grupo social sobre un paisaje natural. La cultura es el agente, lo natural, el medio; el paisaje cultural el resultado" (Sabaté, 2016).

Para entender el concepto de paisaje cultural, podríamos decir que en el caso de la Ría de Bilbao, incorpora al conjunto de la ciudad y su entorno vinculados con el desarrollo industrial de los siglo XIX y XX, y será esta visión de conjunto la que permita entender el paisaje cultural como concepto de ciudad. El propio Sabaté (2016) resume las características de éxito en los proyectos de parques patrimoniales en un decálogo:

1. Hay que definir con claridad los objetivos básicos de la intervención.
2. En todos los parques patrimoniales resulta imprescindible explicar una historia.
3. Se debe definir un ámbito coherente (y quizás subámbitos) y un hilo conductor.
4. El viaje, el guión y la imagen son críticos.
5. Para narrar una historia resulta imprescindible documentarla rigurosamente.
6. Los propios residentes constituyen los principales recursos culturales.
7. La mayor parte de iniciativas exitosas se caracterizan por surgir de la base.
8. La complejidad administrativa es un valor.
9. Es más importante un reconocimiento oficial que un subsidio económico.
10. Resulta crucial definir una clara estructura física.

Un modelo reconocido es el "Plan General Metropolitano de Barcelona" que la ha llevado a convertirse en un modelo de ciudad. Llevado a cabo por Oriol Bohigas, planteaba que la regeneración urbana de la ciudad, frente a la urgencia de las actuaciones inmediatas, no debía plantearse una situación urbanística partiendo desde cero. Sería el modelo de "Reconstrucción de la Ciudad" que contempla los siguientes elementos configuradores (Bohigas, 1985):

1. La participación del sector privado en la financiación de los proyectos urbanos.
2. La creación de entidades autónomas para dirigir el proceso de planeamiento urbano, incluyendo su diseño y gestión.
3. El consenso creado entre las administraciones públicas.
4. La introducción de la planificación estratégica.
5. La utilización de grandes acontecimientos y la cultura como estrategias de transformación.
6. La participación ciudadana.

Este modelo, seguido también en Bilbao, hace hincapié en la necesaria colaboración de todas las partes que componen la sociedad moderna desde una gestión necesariamente pública que vele por el bien común

de las actuaciones, pasando por la participación activa de los ciudadanos y con un fin económico sostenible del que se beneficien tanto la sociedad como las empresas.

3. LOS PABELLONES *FESA-ERCROS*

A continuación, se recopilan los antecedentes físicos, urbanos, arquitectónicos, normativos y sociales que configuran los pabellones de *Fesa-Ercros*.

3.1. HISTORIA DEL ÁMBITO DE BURTZEÑA

Los pabellones del recinto *Fesa-Ercros* están estrechamente vinculados a la historia de la ría del Nervión, y muchos de los periodos de esta lo son también de la fábrica y sus pabellones.

La construcción en 1912 se benefició de la nueva navegabilidad y maniobrabilidad de la Ría. Su ubicación, en terrenos que antes eran arenales, determinó los materiales, la estructura y las patologías que podría sufrir. La decadencia de toda la Ría como eje industrial afectó a la fábrica *Fesa-Ercros*, que al igual que el resto de Burtzeña fue quedando abandonada.

3.2. HISTORIA DE LOS PABELLONES

Las naves de fosfatos y su cargadero hacia el Kadagua se construyeron entre 1909 y 1912 para la *Sociedad General de Industria y Comercio*. En la época se implantan el hormigón y el acero como materiales industriales, pero la fábrica opta por la construcción en madera considerando su ligereza frente a la poca capacidad portante del terreno y por resultar insensible a los ácidos y sales de la fábrica, dedicada a la producción de abonos minerales. Se construyeron en este momento las ocho naves características del conjunto, de sesenta m de fondo y 13 m de luz. La propia empresa establece en 1913, cercana a la nave, su propia planta de ácido sulfúrico que ocasiona un grave deterioro ambiental y contaminación de suelos.

En 1927 la *Sociedad General de Industria y Comercio* queda absorbida por parte de la *Unión Española de Explosivos Rio Tinto*, que ampliaría la producción a nuevos tipos de fertilizantes y construirá en dos crujías adicionales

en 1932 un nuevo edificio adjunto hacia la Ría diferente al anterior. El recinto estaría durante las próximas décadas en constante crecimiento, con nuevas naves de almacenamiento, carriles para vagonetas y oficinas, como las de 1953. En total, el conjunto abarcaría una superficie de 85.000 m^2.La construcción del pabellón de hormigón en 1955 supone el punto álgido de este recinto fabril.

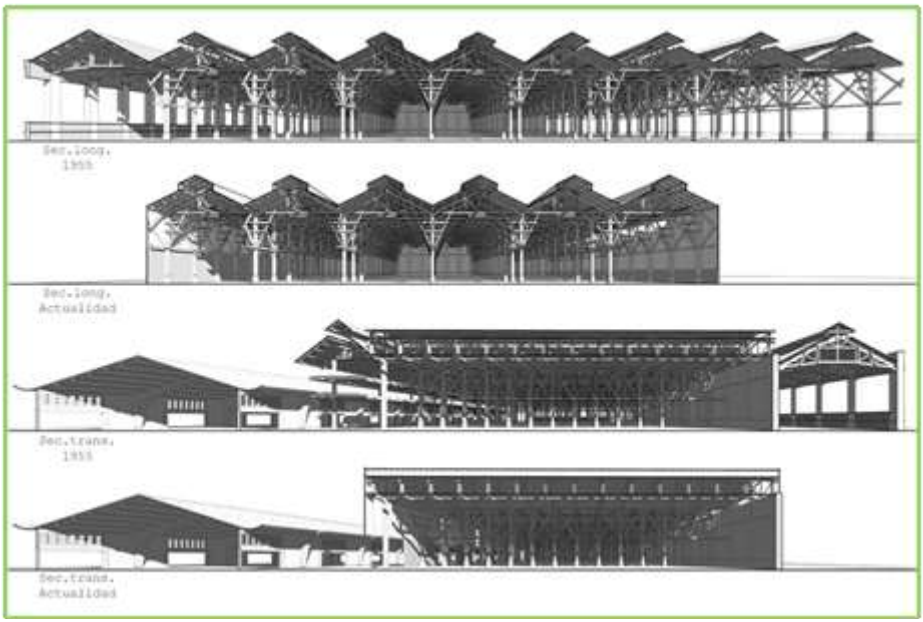


Ilustración 1
Desarrollo del estado de los pabellones (dibujo de Josu Gómez)

A mediados de los ochenta es adquirida por *Fertilizantes Españoles*, parte del grupo *Fesa-Ercros*[164], quien establecería plantas de inertización y tratamiento físico-químico de fosfatos. La empresa cerraría la fábrica definitivamente a comienzos de los años 90 y vendería la planta.

El recinto fue adquirido por la empresa *Maser* de alquiler de maquinaria, pabellones y servicios de construcción. Antes de que se admitiese a trámite su protección en el año 1995, fueron destruidas dos de las naves

[164] Trayectoria de los pabellones en manos de diferentes empresas, generalmente productores de abonos minerales. Archivo del Ayuntamiento de Barakaldo.

de madera, en estado de ruina económica, el cerramiento original y el edificio hacia la Ría, así como las naves laterales auxiliares. El ayuntamiento de Barakaldo paralizó este derribo sin licencia[165]. Quedaría del antiguo edificio tan solo seis del total de diez naves originales[166].

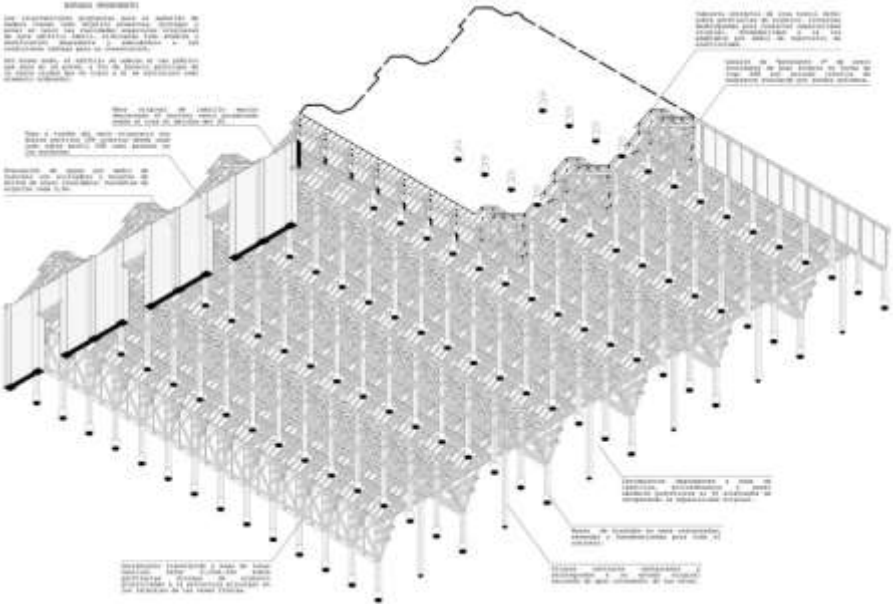


Ilustración 2
Reconstrucción del Pabellón de Madera
y propuesta de intervención de los autores (dibujo de Josu Gómez)

Hoy día el edificio cuenta con un régimen de protección aplicado a la estructura de madera desde que se aprobase su catalogación definitiva en 2002, pero sigue siendo un gran desconocido para la ciudadanía[167] y se emplea como almacén de materiales de construcción y maquinaria,

[165] "La Diputación pide que se paralice el derribo de un puente y un pabellón en Barakaldo", *El Correo* 01/07/1995.
[166] El desmantelamiento gradual de la empresa Fesa - Ercros se llevaría a cabo a lo largo de finales de los 80 y comienzos de los 90. J. C., archivo empresa *Maser*.
[167] Olaia FONTAL. Ponencia: "El patrimonio, ¿por qué, para qué, para quién?". Curso: "Construido para durar. Patrimonio industrial de la A a la Z".

dividido por medio de particiones y con iluminación, cubierta y cerramientos que alteran la configuración inicial y degradan la espacialidad.

3.3. MARCO PATRIMONIAL Y TERRITORIAL

Toda intervención a nivel constructivo, urbanístico, restaurativo y patrimonial queda determinada por numerosos factores, muchos de ellos normativos, otros derivados de la naturaleza postindustrial del lugar y unos terceros relacionados con las cualidades del terreno y factores esencialmente ambientales.

3.3.1. *EDAFOLOGÍA DEL TERRENO*

Partiendo de un suelo considerado arenoso o de marisma, el barrio de Burtzeña se situaba dentro del área de afección de la ribera del Nervión: influido por sus crecidas y temporales y periódicamente anegado por las mareas, como banco de arena situado en la margen izquierda y en su confluencia con el rio Kadagua procedente de las Encartaciones.

Las obras de encauzamiento dirigidas por Churruca a partir de 1860 drenaron el terreno y delimitaron el alcance de la Ría por medio de diques, muros de contención y muelles, transformando la totalidad del trazado del Nervión desde la capital vizcaina hasta su desembocadura.

De este modo, la presencia de aguas fluviales quedaría reducida al subsuelo del entorno, permitiendo así la implantación de industrias pesadas en superficie. Aunque en menor medida, el subsuelo sigue viéndose afectado por las mareas y crecidas del Nervión, con lo que se parte de un nivel freático cercano a la superficie y variable en altura (que llevaría en ocasiones a realizar segundas soleras o rellenos graduales de tierra en los interiores industriales).

La implantación en un lecho arenoso obligó a las primeras construcciones a realizar cimentaciones profundas en busca del firme, salvo que las cargas fuesen mínimas, en cuyo caso se cimentaba con extensas losas superficiales. Litológicamente, el subsuelo corresponde a depósitos sedimentarios superficiales, de una permeabilidad media al agua debido su porosidad. La estructura geomorfológica de este terreno es antropogénica, es decir, determinada por la actividad humana, consecuencia de la utilización industrial de los terrenos y de los rellenos al encauzar la Ría. Debido a la ausencia de acuíferos en la zona, su vulnerabilidad es baja.

3.3.2. ***CONTAMINACIÓN*** *DEL SUELO*

En los terrenos de Burtzeña se encuentran agentes contaminantes como el ácido sulfúrico, fosfatos y superfosfatos, nitratos, escorias metalúrgicas y lindane. Provienen de la propia fábrica *Fesa-Ercros*, los astilleros del Kadagua y la aún existente *Bilbaína de Alquitranes,* así como de las desaparecidas fábricas *Sefanitro* y el tren de laminación de *Altos Hornos de Bizkaia* (actual emplazamiento del *Bilbao Exhibition Center*).

La presencia intermitente de aguas en el terreno contribuye a deslavar los contaminantes a través del permeable suelo arenoso propagándolo por todo el ámbito. Por eso todo él queda recogido dentro del catálogo de suelos contaminados de *Ihobe, Sociedad pública de gestión ambiental del Gobierno Vasco.* Debido a la intensa antropización de la zona, los principales puntos contaminantes del área quedan cubiertos por una losa de hormigón de solera, que a modo de tapa cubre e impide la propagación. Si bien existe el mecanismo de la biorremediación[168], recuperación de la calidad del suelo por medio de determinadas especies vegetales que concentren los contaminantes, este sistema requiere una previsión a muy largo plazo.

Aunque la Ría tiene desde comienzos de los 2000 unos niveles de oxígeno superiores a los requeridos para la vida (indicando ausencia de metales pesados y demás contaminantes) resulta necesario no evacuar esos elementos remanentes, ya sea rompiendo esa losa sobre los suelos, permitiendo que lleguen al aire, y menos aún romper los muros de contención, de manera que entre el agua de la Ría y los deslave.

De igual manera, conviene evitar la construcción de plantas bajo rasante: de este modo habría que gestionar la muy costosa descontaminación de tierras. En su lugar, conviene ubicar en espacios sobre rasante para así evitar dispersar parte de la contaminación bajo las losas. La clasificación de suelos potencialmente contaminados en función de su producción y emplazamiento, así como requerimientos del informe correspondiente (Real Decreto 9/2005, Real Decreto 199/2006, Real Decreto 165/2008 y Ley 22/2011) incluye Burtzeña en el primer grupo de la clasificación.

[168] L. LORENZO, "Gestión de suelos potencialmente contaminados". Ponencia en el BIA Workshop 2016.

Ilustración 3
Imagen del recinto hacia 1924 desde la confluencia del Kadagua con el Nervión (Ayuntamiento de Bilbao, Bilbaopedia)

3.3.3. *INUNDABILIDAD*

El área de Burtzeña queda importantemente afectada por la presencia de aguas de inundación potencialmente en los periodos de 10, 100 ó 500 años[169]. Además, existe la afección de "línea de cauce preferente", que recoge las zonas con mayor probabilidad de quedar anegadas.

La calificación de suelos resultante de las servidumbres se une a estas restricciones por inundabilidad, estableciendo usos compatibles. Por ejemplo, se evitará la calificación residencial, especialmente dentro de la línea de cauce preferente o dentro de la inundabilidad a 10 años.

En cualquier caso, hay que considerar que la inundabilidad descrita por la *Agencia Vasca del Agua (URA)*responde a la situación actual de abandono, en la que hay que tener en cuenta el estado de los diques de contención y el canal de vertidos abierto a la Ría que delimita el recinto *Fesa-Ercros* al sur.

[169] J. PEREA, "Normativa de Aguas y Urbanismo". Ponencia en el BIA Workshop 2016.

Siguiendo los requerimientos de *URA* de establecer una modificación del cauce del Kadagua y del Nervión, los frentes fluviales quedarían alterados. Por ejemplo, los antiguos *Astilleros del Cadagua* volverían a la lámina de agua, así como una parte del barrio de Burtzeña aguas arriba, en el cual se han ganado unos metros al Kadagua e implantado infravivienda fuera de ordenación. Devolviendo estos terrenos al agua y realizando nuevos frentes (incluida posiblemente la anegación de determinadas zonas verdes) es previsible que el escenario cambie y haya que realizar una nueva aproximación.

3.3.4. *PAISAJE URBANO*

Burtzeña, antigua zona industrial, ha quedado vacía pero profundamente transformada. Aparenta una zona antropizada (suelo de losa de hormigón) aunque no domesticada y orgánica (entre esas losas brotan plantas). Los espacios industriales quedan hoy como grandes explanadas que permiten, como en casi ningún punto del recorrido de la Ría, vislumbrar barrios y montes del entorno.

La Ría y el Kadagua cobran protagonismo en este espacio postindustrial. Aunque no siempre se pueda ver la lámina de agua, la amplitud espacial que conecta Burtzeña con San Ignacio, Zorrotza y Erandio responde a su presencia. Preservar la vista no interrumpida entre los diferentes barrios y ciudades es ensalzar estos cauces como hilo conductor.

Los valores paisajísticos del entorno que interesará proteger serán, consecuentemente, la continuidad espacial de barrios que participan de la Ría y el Kadagua, la presencia y percepción de elementos naturales como cimas, colinas o montes y elementos industriales contundentes como hitos[170].

3.3.5. *PATRIMONIO CONSTRUIDO*

Burtzeña es una zona rica dentro del curso del Nervión en elementos de patrimonio industrial, pese a que gran parte de los edificios se hayan derribado. Como solo el puente Alzola[171], el cargadero de la *Orconera* y la estructura de madera del pabellón *Fesa-Ercros* cuentan con protección

[170] P. EGUILUZ, Com. de Patrimonio de Gobierno Vasco. Ponencia sobre la industria vizcaína en el BIA Workshop 2016.

[171] J. M. AGUIRREGOMEZKORTA, "Los puentes de la modernidad". Ponencia en el BIA Workshop 2016.

patrimonial (aunque escaso resultado), al hablar del patrimonio hay que incluir no solo el estatus normativo, extendiendo este carácter a los elementos que atestigüen la actividad que allí se realizó y que constituyen hitos en el paisaje, referencias que refuerzan el "paisaje cultural".

Ilustración 4
Los pabellones Fesa-Ercros desde Zorrotza: grandes hitos aislados como parte del paisaje urbano (imagen de los autores)

El puente, empleado hasta la construcción de otro a su lado, fue realizado por el ingeniero Pablo Alzola en 1880 y une Burtzeña con Zorrotza, en Bilbao. Se encuentra actualmente descontextualizado: la falta de tabla y su mantenimiento nulo lo inutilizan. El cargadero de la *Orconera* de 1918 es el único remanente de los cinco que la *Compañía Orconera* construyó. *CEPSA* lo adquirió en 1994 hasta que en 2007 la planta cerró. El cargadero, realizado en piezas de madera enterizas, se encuentra gravemente abandonado y requiere una intervención que no llega[172].

Pese a que Burtzeña es desconocida en Barakaldo, sus elementos pueden entenderse por la memoria colectiva como documentos de una

[172] Asociación Vasca del Patrimonio Industrial y Obra Pública (AVPIOP).

identidad a mantener. Las construcciones protegidas se entienden (viendo la ordenación existente) como objetos que impiden el lucro de determinados suelos y que han de quedar aislados, ignorados y sin tocarse, privados de inversión que los recupere para la ciudad.

Solo eso explica que en la ordenación de 2012 y aún vigente, el pabellón *Fesa-Ercros* quede indiferenciada de edificios de oficinas. Se catalogan construcciones desentendiéndose después las instituciones, convirtiéndose en grandes cargas para propietarios, que en ocasiones solo pueden abandonarlas hasta que alcancen la ruina.

El caso contrario, el de la protección nula, barrios enteros desaparecen, incluidos edificios y frentes de agua, para dar lugar a espacios más urbanos ligados al ocio, pero estos prescinden sin humildad de su pasado, llegando a modelos canónicos y que siguen un estándar de *waterfront*, sin memoria ni respeto al entorno.

En Burtzeña, a pesar de las quejas vecinales y de asociaciones patrimoniales, una noche de 2008, de manera furtiva se demolió la central térmica de *Iberduero*, cuyo edificio de los cuarenta era un ejemplo del racionalismo en la región. Igualmente desaparecieron los *Astilleros del Cadagua*, recinto de estilo internacional en desuso desde los 80 pero con interesantes estructuras de hormigón.

Una suerte similar sufrió la fábrica *Sefanitro*: el conjunto de edificios se demolió en 2011 tras años. Esta industria ocupaba 13 ha y se recuerda como enormemente contaminante. Los edificios de hormigón eran grandes ejemplos del expresionismo, demolidos aun así para construir una ordenación con dos grandes torres, viviendas... Uno de los llamados "pelotazos" que abundaron la pasada década y que como tantos no se realizó. El caso ilustra la dejadez de las autoridades en proteger el patrimonio y la falta de interés por estos elementos que tanto suelo lucrativo ocupan[173].

El equilibrio entre estas dos posturas, conservacionista y destructiva, se alcanza con protección patrimonial responsable, esto es, que la sociedad como beneficiaria también asuma las cargas de la conservación. Viendo la beligerancia contra edificios industriales sin catalogar, se propone proteger el pabellón de hormigón, aunque conviene revisar su futuro, las cargas a la propiedad y hasta dónde conservar si su disfrute es restrictivo.

[173] "El patrimonio más sometido a las tensiones económicas…", J. FARIÑA, Curso: "Construido para durar Patrimonio industrial de la A la la Z.", UPV - EHU.

Sin embargo, no puede permitirse la destrucción de patrimonio industrial junto al Nervión con aprobación de consistorios olvidando su pasado en favor de edificios que dejen marca, aunque innecesaria. El reto que afronta la herencia de ciudades postindustriales consiste en cobrar sentido urbano y no leer estas piezas como estáticas, renunciando a su naturaleza industrial.

Para ello es necesaria no solo una mayor participación pública e inversión para recuperar la identidad local, de la cual son testigo estos edificios con una ordenación sensible. Con esto se podrá aprovechar la disposición lineal de los elementos patrimoniales a lo largo de cauces fluviales como un valor añadido y el carácter transversal de la conexión con el palacio Munoa y apeadero de Lutxana.

3.3.6. *ORDENACIÓN VIGENTE*

3.3.6.1. Plan de Gobierno de Ordenación Urbana 1999 y PERI Burtzeña 2005

El "Plan de Gobierno de Ordenación Urbana de 1999" prevé para Burtzeña un uso característico terciario. Con una superficie total de 364.936 m^2, establece una edificabilidad bruta de 0,39 m^2c/m^2s, especificando el desarrollo con un "Plan Especial" con un sistema de "Actuación de Cooperación".

3.3.6.2. PERI 2012 Burtzeña

El "Plan Especial de Ordenación Urbana PERI 2012 de Burtzeña" excluye los terrenos de *Bilbaína de Alquitranes*, manteniendo una superficie total de 289.469 m^2, y una edificabilidad bruta de 0,53 m^2c/m^2s, con un aprovechamiento medio de 0,58 m^2c/m^2s.

3.3.6.3. PERI Burtzeña 2012 referido al pabellón Fesa-Ercros

El mismo PERI establece para la parcela de *Fesa-Ecros* una superficie de parcela de 7.547 m^2, con una edificabilidad física de 7766 m^2, equivalente a la edificabilidad urbanística. La ocupación mínima establece 5117 m^2, con un uso de terciario oficina. Le asigna una dotación de aparcamiento privado para una franja de 78-155 plazas de aparcamiento. La

parcela quedaría afectada por la inundabilidad y el "Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas y Protección y Ordenación del Litoral".

3.3.6.4. Aspectos positivos de la ordenación vigente[174]

- Recuperación de la ría del Nervión y frente del Kadagua como un espacio de urbanidad para la ciudad.
- Primera ocasión en la que ciertos elementos patrimoniales quedan incorporados a la ordenación urbanística.
- Conectividad mejorada entre el ámbito de Burtzeña y los barrios vecinos de Cruces, Zorrotza y San Ignacio.
- Integración de la ordenación a lo largo del eje metropolitano de la Ría.
- Soterramiento del ferrocarril a su paso por Burtzeña permitiendo el enlace hacia los barrios de Lutxana y Cruces.
- Disponibilidad de nuevos espacios ajardinados sobre un espacio no disponible con anterioridad.
- Incorporación del carril bici a la ordenación urbana y continuidad pretendida hacia Bilbao y Sestao.

3.3.6.5. Aspectos negativos de la ordenación vigente

- Alto coste del soterramiento integral del ferrocarril. No resulta rentable porque se da acceso indiferenciado a todas las partes de Burtzeña, tanto jardines como testeros de pabellones.
- Si se descartase el soterramiento, como se contempló debido a su coste, el ámbito queda aislado salvo por dos entradas fundamentalmente rodadas al norte y sur.
- Bulevar central de gran anchura que constituye una barrera entre los dos lados y sin respetar las distancias al pabellón *Fesa Ercros*.
- Destrucción de las piezas patrimoniales no protegidas: pabellón de hormigón, apeadero de Lutxana, embarcaderos...
- Organización lineal a lo largo de la Ría sin contemplación transversal y presencia excesiva de rotondas en el sistema viario interior.
- Incorporación de los elementos patrimoniales sin diferenciación, puesta en valor o participación en la trama urbana.

[174] *Bilbao Ría 2000*. Sociedad anónima de capital público para gestión de la recuperación de antiguos ámbitos industriales de la Ría de Bilbao.

- El espacio, sin conectividad peatonal y versatilidad de usos, se convierte en un barrio productivo, que fuera del horario laboral queda vacío.
- No se reconoce aquí un pasado productivo/industrial ni su identidad debido a la ausencia y poca importancia del patrimonio.

Ilustración 5
Infografía recogida del PERI de 2012 (Ayuntamiento de Bilbao)

3.4. ANÁLISIS CONSTRUCTIVO

Se realiza el análisis de los elementos esenciales del pabellón de madera, identificado por medio de una inspección *in situ* y fotografías históricas de la zona.

3.4.1. *CIMENTACIÓN Y SOLADO*

El edificio se asienta sobre un lecho arenoso, que es poco propicio para las cargas puntuales habituales en industrias de grandes luces. A la carga estructural se añade el de medios de trabajo como vagonetas, cargadas

con 500 kg. Se cimienta con cuatro pilotes de madera de nueve metros encepados en un bloque pétreo de 1,5 m de altura, que queda rodeado de capas de tierra compactada. Aquí nacen pilares de madera y en torno a algunos se dispusieron basas de hormigón en camisas de acero de 1,6 m en los 1970. Muchas camisas de acero están corroídas, en otras el hormigón deja ver la madera y hacia 1992 se pusieron más. Por eso se ven diferentes camisas, conservación e incluso pilares sin protección. El año 92 se rellenaría de nuevo, añadiendo tierra y una solera en masa para proteger de las crecidas del Nervión[175].

3.4.2. *PILARES*

Miden 11 m de longitud y están realizados en piezas enterizas de madera de pino tea[176] canaria, la sección oscila entre 35 y 48 cm de lado, según grados de conservación. Hoy quedan 105 de los 135 originales.

Estos pilares se coronan siempre por un capitel de zapata y existen otros haciendo de pies derechos en medio de la luz en la fachada norte. Con la desaparición de la nave norte en 1995, muchos de estos pies derechos se despiezaron para hacer jambas de los nuevos accesos. Al paralizarse en 1995 la demolición, la estructura quedó sin cerramiento. Se pusieron entonces estructuras auxiliares como puntales y entibos de acero, retirados tras implantar el nuevo cerramiento.

Ciertos pilares muestran los restos de cal con clavos para mejorar la adherencia de la aplicación, hecho en su momento para adecuar el espacio a la pequeña oficina del capataz allí implantada. Otros pilares se encuentran apuntalados por grandes piezas de pinotea debido a un asentamiento diferencial en el terreno.

3.4.3. *CERCHAS Y PASARELAS COLGANTES*

Quedan un total de 90 cerchas de las originarias 120. Al igual que los pilares, se realizan con grandes piezas de pino tea, que cuando no son

[175] Estado apreciable en inspección *in situ* y fotografías de diferentes épocas: Catálogo del Patrimonio Industrial Vasco, Ayuntamiento de Barakaldo, "Ezagutu Barakaldo" y Archivo *Maser*.

[176] La pinotea es una madera de origen canario denominado Pino canario tea, Pino tea o Pino *Canariensis*.

piezas enterizas se valen de uniones de carpintería en rayo de Júpiter y correas metálicas.

Salvan una luz de 13,5 m y son estructuras complejas sobre capiteles en zapata. Debido a la gran luz y cargas, se dispusieron jabalcones sobre los pilares y tirantes que atan cada jabalcón al pilar. Además, la cercha permite la iluminación por una linterna que complejiza la estructura.

Transversalmente las crujías se atan con carreras a cada lado de los pilares y una carrera superior sobre los capiteles. Cruces de San Andrés de gran tamaño entre pilares y otras menores en las linternas arriostran la estructura. De las cerchas colgaban dos pasarelas, para vagonetas y operarios, que una vez situados sobre los silos, accionarían una palanca vaciándolas. Solo quedan las piezas en medio de las cerchas de las que sujetaba el carril de vagonetas y una galería de tablazón e la que colgaba el paso peatonal. Existió un paso elevado transversal entre las cubiertas del pabellón. Las sucesivas remodelaciones del edificio lo eliminaron y hacia finales de los ochenta este elemento había desaparecido.

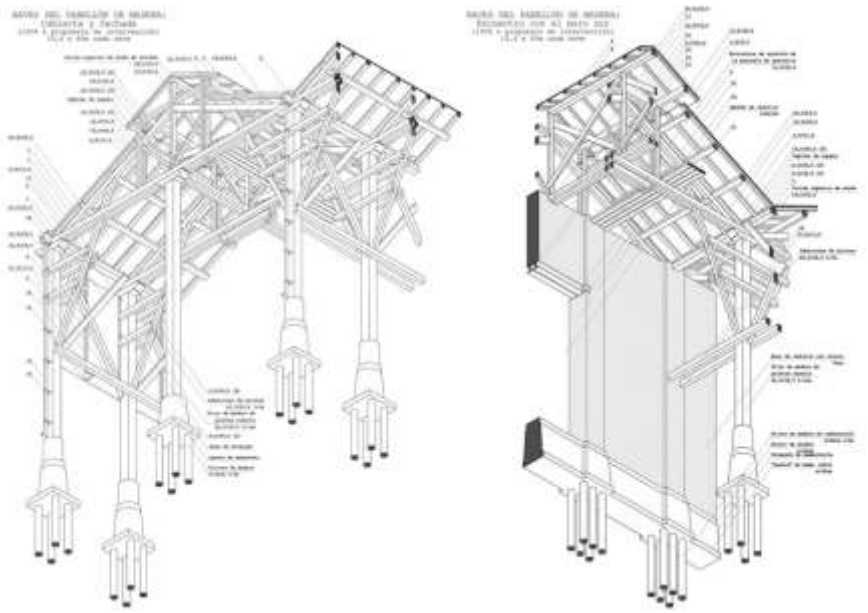


Ilustración 6
Reconstrucción del pabellón de madera & propuesta de envolvente y evacuación de pluviales nuevas (dibujo de Josu Gómez)

3.4.4. *CERRAMIENTO DE CUBIERTA*

Las linternas se empleaban para iluminar y ventilar en origen, las correas eran mayores y sobre ellas se disponía un tablero cubierto con teja. De los 50 en adelante se pusieron láminas minerales impermeables bajo las tejas en aquellas zonas problemáticas.

Iustración 7
Vista general interior hacia los años 60
Imagen de "Ezagutu Barakaldo": los almacenes Ercros, J. E. Villar

Entre los 80 y el 92 la cubierta se sustituye por paneles ondulados sobre correas esbeltas. Su color es blanco alternado con policarbonatos translucidos perpendiculares a la linterna. Estos paneles translucidos y cegar varias de las linternas cambia la percepción del lugar alterando la dirección de las entradas de luz. En el 97 se cerraron con chapa aquellas zonas irregularmente desmanteladas.

3.4.5. *CERRAMIENTO DE FACHADA*

Al igual que la cubierta se sustituyó el original por paneles sándwich de 5 cm con un acabado color granate, blanco y el policarbonato translúcido que resuelven los alzados norte, este y oeste.

La fachada deja ver las bases de hormigón, y la mitad de los capiteles. En el alzado norte, los pies derechos en medio de las cerchas hacen de parteluz a través de con policarbonatos translucidos.

Todo el alzado hacia a la Ría se abría hasta media altura, para comunicar con la vecina nave de carga. Originariamente el cerramiento era de tablas apiladas uno junto a otro, sin un trabajo de talla de la madera[177]. El edificio era un espacio abierto y ventilado a través de fachada y la cubierta.

El actual cerramiento no solo cambia el esquema de iluminación, sino que impide que ventile, lo cual podría generar problemas en una estructura de madera tan sometida a la humedad.

3.4.6. *PARTICIONES INTERIORES*

Originariamente no había particiones salvo las galerías superiores y el muro de ladrillo entre el edificio y la nave posterior. Según en el Boletín Oficial del País Vasco (BOPV) cualquier intervención preservará la espacialidad continua, prohibiendo compartimentaciones. Hoy, en la crujía central existe una partición panel sándwich sobre bastidores, ya que actualmente el pabellón se arrenda a diversas empresas.

3.4.7. *RECOGIDA DE AGUAS*

Ciertas naves desaguan a un colector horizontal que al ser largo empieza a la altura de los capiteles y acaba al encuentro de los jabalcones con los pilares, con una bajante cada dos crujías.

Otras evacúan con bajantes directas cada dos pilares. Probablemente bajo el solado se conducen las aguas hacia el canal situado al sur, empleado para evacuar residuos. El BOPV de 22 de enero de 2002, prohíbe esta conducción tan visible, pidiendo una conducción más discreta.

[177] Archivo documental y fotográfico de la empresa *Maser*. Estudio fotográfico del estado de los pabellones de hormigón a comienzos de la década de 1990.

3.4.8. *MACHONES Y MUROS DE LADRILLO*

El alzado sur se compone de ladrillo macizo con un tosco enfoscado de mortero a cada lado. Machones de ladrillo de 1x1 m articulan un muro de 70 cm de grosor en los apoyos de las cerchas y en los tercios de la luz sobre de zócalos de mampostería encepando el pilotaje.

En origen las naves de madera se unían a una perpendicular de 17 m de luz con una estructura de pino tea sobre machones con un esquema ornamental eclectricista. Otra nave similar se ubicaba frente hacia la Ría con un puente grúa interior. Desgraciadamente nada queda de ella salvo el muro convertido en fachada sur.

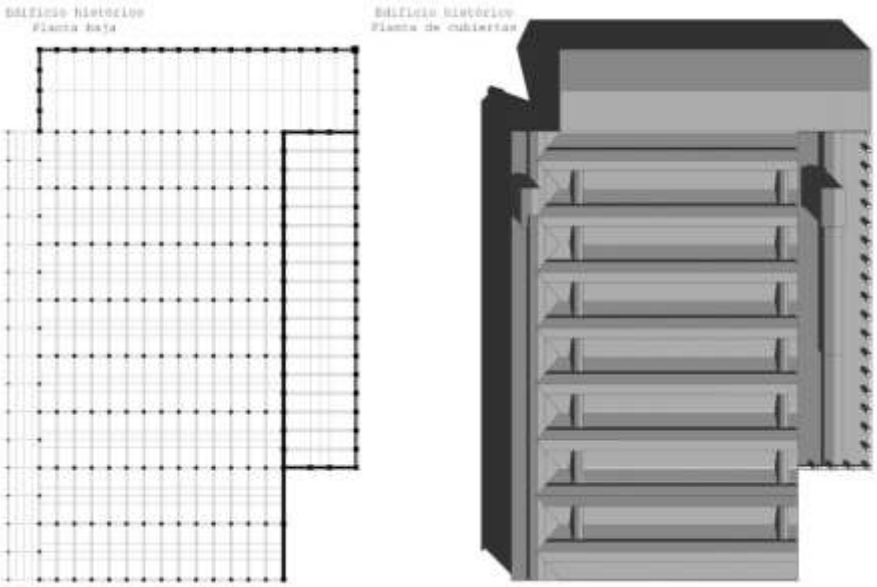


Ilustración 8
Levantamiento en plantas del edificio hacia los 50 (dibujo de Josu Gómez)

3.5. PROTECCIÓN DEL RECINTO

La catalogación solo abarca el pabellón de madera dentro del recinto de la antigua fábrica *Fesa-Ecros*, sin incluir el pabellón de hormigón. Igualmente, el planeamiento vigente para la zona no cumple la separación

respecto del edificio y su estado actual, cerrado y sin ventilar, puede causar patologías. Cabe plantearse que esta protección no abarca el conjunto fabril como recinto industrial, sino tan solo piezas sueltas, lo cual resulta insuficiente a la hora de abarcar la integración de estos elementos en el tejido urbano del futuro.

3.5.1. *BOLETÍN OFICIAL DEL PAÍS VASCO 02/01/2002*

Establece el régimen de protección "Bien Cultural Calificado como Monumento" para el pabellón de madera sin envolvente, tras darse en los 90 una serie de derribos irregulares, obligando a adaptar el planeamiento y la zona a conservar: 16 m hacia el norte hasta la nave de hormigón, 23 al sur, 32 m al este hasta el Kadagua y 18 m al oeste.

Ilustración 9
Vista interior con armaduras de cubierta, techumbre y recogida de aguas. Imagen Catálogo del Patrimonio Industrial Vasco

Se determina también el contenido de cada proyecto: levantamiento detallado, cronología, dimensionado y acotado de la estructura y estudio

patológico y de subsanación. Limita los edificios a 9,5 m de alto para que el perfil de las naves siga visible, prohibiendo alterar el interior y geometría de cubiertas y eliminar elementos estructurales. Además hay que conducir instalaciones accesibles pero no por la estructura originaria y se dispondrá un sistema contra incendios y ventilación según uso.

Toda intervención buscará recuperar los elementos originales de la construcción, preservar la estructura y la espacialidad, modificar cubierta y fachada para acercarlos a las iniciales, consolidar y reintegrar elementos constructivos como pies derechos, cerchas, jabalcones, pilares, etcétera con una materialidad claramente diferenciada pero armónica.

3.5.2. *BOLETÍN OFICIAL DEL PAÍS VASCO 23/10/1996*

La zona de Burtzeña, antiguamente industrial se cataloga como "Zona de Presunción Arqueológica" en el BOPV de 23 de octubre de 1996, obligando a propietarios o promotores a aportar un estudio del valor arqueológico de cada parcela, incluyendo sondeos para presentar un proyecto técnico. Se trata de un documento complementario a entregar, al igual que el estudio de contaminaciones que requiere *Ihobe* tras décadas de producción.

4. PROPUESTA DE UNA NUEVA REUTILIZACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL

4.1. EJEMPLOS DE REUTILIZACIÓN INDUSTRIAL EN USO PRIVADO

Los ejemplos de reutilización del patrimonio industrial con usos privados o mixtos (público-privado) son menos numerosos que los puramente públicos. A modo de referencia, señalamos algunos ejemplos de reciente construcción que pueden servir de guía en futuras intervenciones.

En Moscú, Rusia, el club de obreros de la fábrica de zapatos *Burebestnik*, construido entre 1927 y 1929 por el arquitecto Konstantin Melnikov, se ha reconvertido en la *Oficina de Investigación de las Vanguardias* (2017).

La conversión en usos similares también es habitual. Las antiguas viviendas obreras en Jianxiang, China, han sido transformadas por el estudio *O-office Architects* en un albergue juvenil (2014).

Es habitual la reutilización de espacios industriales en espacios destinados a oficinas. En Guanzhou, China, el estudio *O-office Architects* ubica sus oficinas en unos antiguos invernaderos. También, el estudio holandés *MRVDV* reutiliza unas naves industriales como oficinas en Róterdam (2016).

En Mataró, el arquitecto Toni Gironès lleva a cabo la transformación de la antigua fábrica *Can Miguell* de 1850 en un edificio de usos múltiples destinado a bar, espacio polivalente, oficinas y plató de rodaje para *Tecno Campus Mataró* junto con despachos y zonas de trabajo (2007-2010).

La fábrica y planta embotelladora de *Martini&Rossi* situada en Avenida de Aragón 323, Madrid, y construida entre 1959-1961 fue trasformada en oficinas, sala de exposición de mobiliario y talleres para la empresa *JCDecaux* por el arquitecto Carlos Ferrater (2007), sobrino del arquitecto original Jaime de Ferrater Ramoneda.

Ilustración 10
Rehabilitación de la fábrica Cros en Culledero, Galicia.
Imagen de Díaz&Díaz Arquitectos

En O Burgo, Culleredo, Galicia, la antigua nave de producción de ácido sulfúrico a partir de piritas tostadas de la *Fábrica Cros* ha sido rehabilitada por el estudio *Díaz & Díaz Arquitectos*, sin un uso específico (2008-2011).

Las estructuras de almacenaje, con gran potencia formal, también han sido reutilizadas para nuevos usos en multitud de ocasiones. En

Deventer, Países Bajos, el estudio *Wetnik Holkamp Architekten* ha transformado unos antiguos silos de grano en comedor, sala de alimentos… (2015).

Un ejemplo de trasformación espectacular es la conversión de unos antiguos silos del puerto de Copenhague en edificio de apartamentos, llevado a cabo por el estudio holandés *MVRDV* (2001-2005).

Ilustración 11
Apartamentos silos de Copenhague (MVRDV) y gasómetros de Viena (Nouvel & Coop Himmelblau). Imágenes de Google

Ilustración 12
Embarcadero de la Compañía Holandesa de Puertos y Astilleros y nuevo edificio de oficinas. Imagen de OTH Architekten

En esa misma línea, la reconversión de los gasómetros de Viena (1896-1899) en centro comercial, tiendas, vivienda y oficinas realizados por diversos estudios de prestigio internacional *(Nouvel, Coop Himmelblau)* y estudios locales, se ha convertido en un proyecto paradigmático a nivel europeo (1995-2001).

Un ejemplo de reutilización de estructuras portuarias lo encontramos en Amsterdam. El embarcadero de la *Compañía Holandesa de Puertos y Astilleros* ha sido convertido en edificio de oficinas por el estudio *OTH Architekten* (2007).

4.2. Propuesta de nueva ordenación

La propuesta tiene su punto de partida en el interés suscitado al conocer los edificios del recinto *Fesa Ercros*. El análisis lleva a plantearse dotar a esos espacios (hoy semi-abandonados) de una nueva vida.

Ilustración 13
Imagen de la ordenación propuesta.Vista de la nueva ordenación (dibujo de J. Gómez)

El trabajo se centra en abordar el encaje del patrimonio industrial de la ciudad actual y futura, así como el papel que juega la ordenación y la reflexión acerca de sus valores. La génesis del proyecto se halla no solo en la aprehensión de los edificios y su entorno, sino en los antecedentes que definen la naturaleza de las construcciones y del área entera.

Se plantea una propuesta que pretende solventar los problemas detectados en la ordenación en vigor: desaparición de elementos industriales, no integración de los conservados, poca versatilidad y mezcla de usos para un ámbito vació tras el horario laboral. El espacio resultante carece de identidad y no considera el patrimonio un catalizador urbano.

Se plantea constituir un centro en Burtzeña: un espacio para tanto el parque tecnológico como los usuarios de fuera del horario de trabajo. En esa tarea las edificaciones industriales serán protagonistas, ayudadas por nuevas de usos múltiples.

Ilustración 14
Planta del centro de la nueva ordenación con los elementos patrimoniales al centro (dibujo de Josu Gómez)

Para ello, se ha de establecer una conexión transversal que permita el acercamiento a la Ría desde los barrios vecinos, salvando el ferrocarril sin el enorme coste de su soterramiento.

Se modifican las circulaciones: longitudinalmente la ordenación cuenta ahora con un espacio central continuo. Transversalmente ese centro constituye la conexión entre los barrios vecinos y la Ría por medio de un gran espacio público presidido por los edificios industriales y que pasa sobre el tren.

Para preservar la espacialidad y estructura de los edificios patrimoniales y hacer de ellos agentes urbanos, se plantean actuaciones mínimas convirtiéndolos espacios versátiles y públicos poniendo en valor su naturaleza constructiva. El pabellón de madera se constituye como plaza, mientras que el de hormigón se transforma en un salón multifuncional.

Este centro se complementa con nuevos edificios de usos comunes al parque tecnológico, de manera que el peso de la ordenación bascule hacia él. Un edificio adjunto al pabellón de madera albergará comedor, cafetería, auditorio, vestuarios, etcétera. Exento, un edificio de oficinas, docencia, talleres y despachos centralizados sigue el perfil de un aparcamiento escalonado en altura. Constituye una solución sobre el ferrocarril con una topografía artificial.

El ámbito se termina hacia la Ría con un embarcadero de madera como los de la zona: una estructura arriostrada cubierta por una lona translúcida con un pantalán flotante. Se recupera así el tránsito fluvial en el Nervión y el Kadagua.

Ilustración 15
Vista interior del pabellón de madera tras la restauración propuesta (dibujo J. Gómez)

5. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN EN EDIFICIOS PATRIMONIALES

Los edificios industriales a conservar se preservarán manteniendo su naturaleza constructiva y eliminando los añadidos y cerramientos degradantes[178]. Se recuperan espacios diáfanos como lo fueron en origen. El pabellón de madera pasará a ser junto con el de hormigón la pieza central en torno a la que se organiza la ordenación. Se le realizarán unas labores de acondicionamiento mínimas, adecuadas a su sistema estructural diferenciado.

El cerramiento actual de ladrillo y panel sándwich en las fachadas y cubierta se retira. En su lugar se dispone una envolvente ligera de lonas que darán al edificio una imagen de palio abierto al exterior, una prolongación de los jardines exteriores a una plaza cubierta.

La intervención realza valores de la construcción existente. La transparencia en la envolvente recuerda a los *halles* de las Bastides francesas: estructuras abiertas hacia las plazas que presiden, concebidas en los siglos XIII y XIV como espacios comerciales en un casco. El pabellón recoge ese legado y a su relación con el emplazamiento. El espacio queda abierto y continuo hacia el exterior, aunque protegido de las inclemencias. La propuesta se acerca a la realizada por *Herzog & de Meuron* para la ocupación temporal de la antigua feria comercial de Basilea. Al igual que en esta, la luz es fundamental en su dialogo con la preexistencia, matizada por materiales de apariencia vaporosa.

El muro sur se conservará, incorporándose al proyecto: se realizan pasos a través del muro con circulaciones que ponen en relación los elementos existentes y nuevos. Las aperturas en el muro se realizan con perfiles de acero a modo de cargadero calando el muro.

El pabellón de hormigón se restaurará analizando sus patologías, suprimiendo los muros de bloque interiores que compartimentan zonas desde los 80. Surge un espacio ininterrumpido y versátil, iluminado desde la celosía de hormigón sobre los accesos. Interior como exterior participan así de la nueva ordenación: el exterior como hito y telón de fondo; el interior a modo de *hall* multifuncional.

[178] ABF. Restauración del Hôtel des Chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem Toulouse. Ponencia en el curso: "Construido para durar".

Ilustración 16
Infografía de la propuesta de recuperación de la nave de hormigón
(dibujo de Josu Gómez)

Se protegerá el apeadero de Lutxana, que desde hace de un siglo da acceso a la zona. Destinado antaño al transporte de trabajadores, materiales y mercancías, en la ordenación vigente el soterramiento del ferrocarril derribaría el apeadero. Sin estar catalogado, tiene importancia en la memoria colectiva y de eliminarse se crearía una barrera. Se propone por eso un paso sobre el ferrocarril sin interrumpir la circulación durante su ejecución, conservando el apeadero y sin darle la espalda. Se considera la circulación ferroviaria no un problema, sino un valor, incorporando el edificio, cuyo interés reside en valores de identidad y funcionalidad.

5.1. Propuesta de nuevas edificaciones

Los tres edificios nuevos contribuyen así a construir el nuevo centro de Burtzeña y con su utilización e incorporación a la ciudad protegen el patrimonio. Los edificios propuestos buscan relacionarse por medio del contraste con las preexistencias, que tendrán el papel protagonista. La

apariencia de los edificios propuestos no entrará en conflicto con la imagen que ha de dar la identidad al ámbito.

El edificio junto al de madera se basa en el segundo en cuanto a ritmos, visuales, texturas... Este edificio junto al muro basa en él sus alineaciones y orientaciones. Este nuevo edificio no pretende ser un añadido o crecimiento, sino una pieza que haga dialogar el muro y los nuevos espacios públicos: la contundencia volumétrica del pabellón es protagonista indiscutida y el nuevo edificio hace de transición entre el pabellón y un parque. La materialidad, programa, tamaños y sistemas constructivos (muros postesados de hormigón armado *in situ*) ofrecen el contraste necesario para no parecer mímicos.

Ilustración 17
Imagen de la relación entre el pabellón de madera y el nuevo edificio (dibujo de Josu Gómez)

El aparcamiento, en este caso bajo las terrazas ajardinadas, generalmente necesario y ausente en recintos tecnológicos, contribuye no solo a liberar aparcamientos en superficie para zonas verdes, sino que centraliza la superficie bajo rasante, evitando grandes obras de descontaminación de

tierras. El acceso aterrazado desde el Palacio Munoa y Cruces constituye una secuencia transversal de elementos patrimoniales.

Al realizar el paso elevado sobre los viales rodados y el ferrocarril, se cubre parcialmente el edificio en el que a día de hoy se desarrollan talleres para gente con discapacidades intelectuales. Aunque el edificio quede plenamente operativo, el paso que se construye por encima hará que llegue menos luz al interior. En el nuevo edificio se podrán acomodar los usos afectados.

Ilustración 18
Infografía de la propuesta de recuperación de embarcadero (dibujo de Josu Gómez)

El edificio se dispone exento, escalonado junto con las terrazas descendentes, protegiendo la ordenación del vial rodado. Se orienta hacia la preexistencia industrial como una serie de piezas fragmentadas evitando competir con su claridad geométrica. Se huye de unas alineaciones rígidas que darían lugar a un elemento geométricamente contundente: se articula en torno a diferentes accesos coincidentes con las alturas que van alcanzando las terrazas, cobrando un aspecto dinámico contrastado con la imagen estable que proyectan los pabellones.

Se trata de un edificio destinado a albergar las oficinas, despachos, talleres, aulas de formación y auditorios necesarios para el parque empresarial. Es decir, aquellos usos complementarios y adicionales a los que pudiesen recogerse en los edificios de cada empresa se emplazarán en esta construcción para fomentar el uso del nuevo espacio público central presidido por los elementos patrimoniales[179].

CONCLUSIONES

La recuperación del patrimonio industrial se encuentra con numerosas trabas. Por una lado, el interés de la administración y los especialistas en la conservación de las estructuras industriales desafectadas debe llevar aparejado una permanencia del objeto interrelacionado con los diferentes aspectos que fueron su razón de ser. Esto implica a los aspectos sociales, económicos y de memoria colectiva que lo rodean, el denominado "paisaje cultural".

Aunque las últimas décadas se ha realizado un esfuerzo importante por parte de las administraciones en la recuperación del patrimonio industrial, en general dotando a los espacios de nuevos usos vinculados a las actividades culturales, esta no puede alcanzar a todo el patrimonio, tanto por el número enorme de elementos dignos de recuperación como por las dimensiones de los mismos.

Asimismo, es importante señalar que dicha recuperación se enfrenta a numerosas trabas técnicas y urbanísticas. Como hemos visto en el ejemplo analizado, estas dificultades pasan por el estado de las propias estructuras, las patologías, la contaminación de los terrenos, la ubicación urbanística de las mismas, la titularidad de los edificios, y por tanto los lógicos intereses económicos y un largo etcétera.

En el caso analizado, el edificio ha sido respetado por el planeamiento, pero sin un uso previsto ni una viabilidad económica que justifique su mantenimiento.

Con la propuesta desarrollada, se han significado diferentes aspectos que una intervención debe contener. En primer lugar, la documentación precisa de las características históricas y técnicas del edificio, ubicándolo en su contexto histórico social y económico.

---

[179] El proyecto completo se puede ver en el Archivo Digital para la Docencia y la Investigación de la *Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV - EHU)* [en línea], https://addi.ehu.es/handle/10810/22468

Posteriormente, una descripción detallada de las características geométricas del mismo, estableciendo los elementos originales frente a añadidos y describiendo la evolución en el tiempo del edificio.

A continuación, se ha realizado una contextualización del edificio existente en la ordenación prevista. La propuesta busca integrar el viejo edifico en un nuevo uso que mantenga su espíritu original, sus dimensiones y espacialidad, alterando lo mínimo su carácter industrial.

Con la propuesta se trata de ejemplarizar un modelo de recuperación del patrimonio industrial que permita una gestión privada compaginada con un disfrute del mismo por parte del público en general. Este nuevo uso permite ubicar la fábrica en una nueva posición urbana de centralidad, monumentalizando su presencia alrededor de una nueva plaza. Para ello, mediante pequeñas modificaciones del planeamiento y del sistema viario, se ha reubicado su posición urbana para permitir un disfrute más adecuado del mismo.

Por último señalar que como se ha comentado, la memoria industrial de Bilbao pasa por enlazar y conecta numerosas actuaciones en esta línea que se intercalen la organización moderna de la ciudad del siglo XXI y construyan un paisaje cultural anclado en la memoria histórica y social de la ciudad, evitando caer en desfiguraciones homogeneizadoras que dejen en el olvido la historia reciente de las ciudades industriales.

BIBLIOGRAFÍA

AGUILAR CIVERA, I. "La arquitectura industrial en la obra de Demetrio Ribes. Hacia una arquitectura racionalista", *Fabrikart: arte, tecnología, industria, sociedad*, 5, 2005, pp. 10-25.

AGUILAR CIVERA, I. "La funcionalidad o el patrimonio: ¿amores reñidos?", *Revista de Obras Públicas*, Órgano profesional de los ingenieros de caminos, canales y puertos, 3559, 2014, pp. 13-26.

BOHIGAS, O. *Reconstrucción de Barcelona*. Ediciones MOPU (Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo), Servicio de Publicaciones, Secretaría General Técnica, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid, 1985.

CÁRCAMO MARTÍNEZ, J. "Patrimonio del hierro en Bizkaia: el legado de la industrialización en la arquitectura y la ingeniería. Historia del hierro en Bizkaia y su entorno", X. Orue-Etxebarria Urkitza, M. E. Apellániz Ingunza, P. P. Gil Crespo (coords.), pp. 363-395.

PALACIOS GARCÍA, A. J., HIDALGO GIRALT, C. "Una aproximación al concepto de puesta en valor turística del patrimonio industrial", *Terr@Plural*, Ponta Grossa, v. 3, 2, 2009, pp.171-185.

PARDO ABAD, C. J. "Rutas y lugares de patrimonio industrial en Europa: consideraciones sobre su aprovechamiento turístico", *Espacio, Tiempo y Forma*, Serie VI, Geografía, t. 15, 2002, pp. 69-94.

PARDO ABAD, C. J. "El patrimonio industrial en España: análisis turístico y significado territorial de algunos proyectos de recuperación", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles,* 53, s/f., pp. 239-264.

SABATÉ BEL, J. "De la preservación del patrimonio y el tratamiento de los centros históricos a los paisajes culturales", *Mirada Antropológica*, año 11, 11, Universidad Autónoma de Puebla, 2016, pp. 65-89.

Archivos

Archivo de *Fesa-Ercros*.
Archivo General de la Administración Vasca, Vitoria-Gasteiz.
Proyecto de derribo de la fábrica *Fesa-Ecros*, 1995.
Archivo de la oficina central de *Maser*, Trapagaran.
Archivo de la oficina de *Maser*, Burtzeña, Barakaldo.
Archivo Histórico Foral de Bizkaia, Bilbao.
Archivo Municipal de Barakaldo.

Ponencias

Ponencia de la *Asociación de Vecinos de Bruteza* en el workshop BIA, 6 de julio de 2016.

Ponencia: "El patrimonio, ¿por qué, para qué, para quién?" de Olaia Fontal en el curso "Construido para durar. Patrimonio industrial de la A a la Z", 15 de junio de 2017.

Ponencia: "Gestión de suelos potencialmente contaminados" de Loli Lorenzo, *(Ihobe)* en el workshop BIA, 7 de julio de 2016.

Ponencia de José Fariña Tojo en el curso "Construido para durar. Patrimonio industrial de la A a la Z", 15 de junio de 2017.

Ponencia: "Los puentes de la modernidad" de José Miguel Aguirregomezkorta en el workshop BIA, 8 de julio de 2016.

Ponencia: "Normativa de aguas y urbanismo" de Josu Perea en el workshop BIA, 7 de julio de 2016.

Ponencia: "Restauración del Hôtel des Chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem Toulouse" de *ABF* en el curso "Construido para durar", 16 de junio de 2017.

Ponencia sobre la industria bizcaína de Patxi Eguiluz (Comisión Patrimonio de GV) en el workshop BIA, 6 de julio de 2016.

Otras publicaciones impresas

"Altos Hornos y Poder Naval en la España de la Edad Moderna", José N. Alcalá-Zamora, 1999.

"Antecedentes históricos de las obras de encauzamiento de la Ría de Bilbao", Evaristo Churruca, 1881.
"Características de las principales maderas empleadas en Bizkaia: Tecnología y Aplicaciones", Gobierno Vasco, 2006.
"Catálogo fotográfico de especies de madera", AITIM.
"Especies de Madera en Carpintería", construcción y mobiliario, AITIM.
"Especies de Madera para construcción y mobiliario", AITIM.
"Estadística Minero-siderúrgica Española", Luis Barreiro, 1943.
"Evaristo de Churruca y Brunet", Enciclopedia Auñamendi.
"La resistencia jurásica del pino canario", Laura Chaparro, Sinc.
"Los cien empresarios españoles del siglo XX", Luis Ángel García Castrejana, 2001.
"Memoria de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao", 1908.
"Pedro Chabauld y Errazquin", Enciclopedia Auñamendi.
Periódico *El Correo*. Publicaciones de 01/07/1995, 24/09/1997, 30/03/2004, 27/10/2005, 05/09/2006, 07/02/2007 y 05/02/2012 respecto del Parque Empresarial de Burtzeña y pabellón *Fesa-Ercros*.
"Proyecto de cerramiento por medio de panel sándwich (1997)", Montajes Hnos. García S.A.
"Proyecto de mejora de la barra y de encauzamiento de la mitad inferior de la ría de Bilbao", Evaristo Churruca, 1883.
"Tratado práctico de carpintería", E. Barberot, 1946 (edición en castellano).

Referencias en línea

-www.bizkaia.eus
-www.ezagutubarakaldo.net
-www.skyscrappercity/bilbao.com
-www.spanishrailwayhistory.com

Documentos oficiales

Boletín Oficial País Vasco (7 de enero de 2002.
Catálogo del Patrimonio Industrial Vasco, 2004.
Modificación Puntual Plan General de Ordenación Urbana de Barakaldo, ASEYG, 2005.
Orden de Paralización de las Obras de Derribo (julio, 1995), Ayuntamiento de Barakaldo.
PGOU de Barakaldo, Alineación y Calificación Pormenorizada, 1999.
PGOU de Barakaldo: Memoria / Tomo IV: Fichas de Ámbitos, 1999.
Plan Especial de Reforma Interior 05 Lutxana-Burtzeña, AH ASOCIADOS, 2012.
Plan Especial de Reforma Interior 05 Lutxana-Burtzeña, SENER, 2001-2002.

4

PABELLÓN Nº 6 LABORATORIO DE ARTES ESCÉNICAS EN ZORROTZAURRE

LUIS BILBAO LARRONDO
Dr. en Historia Contemporánea
Eusko Ikaskuntza - Sociedad de Estudios Vascos

"Yo de nadie nací.
Solo en la escena estoy.
Solo el viento en el viento."
Vicente Aleixandre. El teatro

"Marco Aurelio dijo: El sabio o un simple pensador un hombre que razone, se distingue de los demás justamente en que desprecia el sufrimiento siempre está satisfecho y nunca se asombra de nada. O sea que yo soy un idiota, ya que sufro, no estoy contento y me asombro de la podredumbre humana".

Anton P. Chéjov. El pabellón número 6

EN EL MES de noviembre de 1892, el escritor Anton P. Chéjov, publicó un relato titulado *El pabellón número 6* en la revista *Russkaya Mysl*. Poco o nada se podía llegar a imaginar, este prolífico autor ruso, que el título de su escrito iba a dar nombre a lo que hoy es toda una institución cultural y artística de Bilbao. *Pabellón nº 6*, fue bautizado así por el actor y director, Ramón Barea, su promotor, puesto que, en la obra de Chéjov, así se denominó a una sala, de un pabellón psiquiátrico, en la que estaban recluidos unos "locos" muy peligrosos. En este caso, los "locos peligrosos" del pabellón bilbaino, no se llaman Nikita, ni Ivan, ni Andrei, ni Muzhik, ni Mijail, sino que Ramón, Itziar, Felipe, Irene, Patxo, Maite, y tantos otros nombres, que han conformado y que conforman a día de hoy, esta

gran familia[180]. Chéjov escribió en su relato, que *El pabellón número 6*, era, asimismo, una institución perniciosa para la salud de sus moradores. ¿Acaso podemos sostener, que otro tanto sucedió con el pabellón bilbaino, pero por otras razones bien distintas? Sí, es nocivo, pero, entiéndanlo, en un sentido docto, por su frenética actividad creativa, por el estado febril de trabajo en el que entran sus inquilinos, que les lleva hasta el agotamiento. Es, a su vez, un espacio poco salubre, ya que se trata de un pabellón industrial, antiguo, en el cual, durante el invierno, sus moradores sufren los violentos embates del frío y, como no, el efecto de la perenne humedad que se les mete hasta los huesos. Con todo lo que ello supone para la salud de sus inquilinos y la dificultad de pretender llevar adelante un buen espectáculo. *Pabellón nº 6*, con el paso del tiempo, se ha ido convirtiendo también en afección, eso sí, a través de un virus que se expande entre sus residentes, no solo cada vez más contagioso, sino que también ha ido creando tal grado de dependencia entre quienes acuden como público –a ver sus espectáculos– que tiene más de eterno retorno nietzscheano, que de otra cosa. Tengan en cuenta, que aquel espectador que acude por primera vez, por lo general, repite. El grado de contagio es tal, que sorprende, porque el éxito de *Pabellón nº 6* radica en que su promoción se ha difundido, al menos en un principio, a través, del simple, boca a boca[181].

1. LA GÉNESIS DE UN SUEÑO

A tenor de las referencias bibliográficas analizadas, de lo escuchado en las entrevistas, de lo leído en los artículos, –tanto en la prensa escrita como en las revistas–, de lo visionado en documentales, en torno a *Pabellón nº 6*, yo aseguraría que, en el fondo, no se trata sino de otra gran his-

[180] Quiero agradecer, tanto a Ramón Barea como a Felipe Loza, su, en todo momento, valiosa disposición, a la hora de poder llevar adelante las entrevistas, que me han proporcionado un más que importante material en torno a la historia de Pabellón nº 6, del todo imprescindible, para poder escribir este texto. Este agradecimiento lo hago extensible también a Maite González Martínez, por su disposición, y aportación, de todo el material gráfico, y también, cómo no, testimonial, sobre Pabellón nº 6. Así como tengo que agradecer especialmente a Itziar Lazkano, quien además de haberme permitido poder entrevistarla, ha sido, a su vez, quien, con su, siempre generosa actitud, me ha facilitado tanto los contactos como las entrevistas.

[181] A. P. CHÉJOV, *Historia de mi vida; Pabellón número seis*. Taifa, Barcelona, 1985. A. P. CHÉJOV, *La sala número seis y otros cuentos,* Aguilar, Madrid, 1988.

toria de amor, en este caso, entre el actor Ramón Barea y quienes le acompañan en este viaje. Todo por hacer realidad un sueño.

Hay algo que está muy presente en las entrevistas a Ramón Barea, porque, además de preguntarle por cuestiones, como la finalidad o el fundamento del proyecto, igualmente están algunas de sus respuestas, en las que hacía constantes referencias a los grandes dramaturgos que, de una u otra forma, más le habían influenciado. No solo nos remitió a Chéjov, –como no podía ser de otra manera–, sino que también a otros extraordinarios autores a los que aludió en diferentes momentos, tales como David Mamet, Peter Brook o Ariane Mnouchkine, por citar, tan solo, algunos de los más destacados.

Pabellón nº 6, tuvo, según sus promotores, unos inicios verdaderamente relampagueantes y sin tiempo para nada más. Lo que nos habla del cómo, del porqué y de qué forma surgió este, a día de hoy, consolidado proyecto. Ramón Barea, sostuvo que, –al analizar junto a quienes le acompañaban en este viaje–, en aquellos primeros momentos, las diferentes posibilidades que se les presentaban, para poder llevarlo a cabo, eran conscientes de la urgencia por emprender cuanto antes dicho proyecto.

En primer lugar, Barea comprendió que era necesario, antes de dar cualquier otro paso, encontrar un espacio adecuado a sus propósitos. El problema era, que un espacio de las características que él tenía en mente –que fuera un sitio accesible en el centro de la ciudad, que fuese acogedor, al que se llegase fácilmente, bien comunicado y con el metro en la puerta–, no existía en Bilbao. Un espacio que respondía, al menos en parte, a sus demandas, lo encontraron en la calle Ribera de Deusto. Sin embargo, seamos realistas, con lo que se encontraron fue con un pabellón abandonado, lleno de escombros y con el suelo de hormigón levantado[182] (Ilustración 1).

Con el fin de explicitar aquella tesitura con la que se encontraron y con la intención de demostrar que no suponía ningún hándicap para ellos, sino todo lo contrario, –dado que lo tomaron, más bien como un desafío–, aludió Ramón Barea al dramaturgo Peter Brook y su obra *El espacio vacío*. En dicho estudio, apuntaba Brook, que se puede tomar

[182] Entrevista a Ramón Barea (septiembre y diciembre 2017). Cuando entrevistas a Ramón Barea tiene una mirada que sonríe, muy paciente, porque estará cansado de repetir una y otra vez lo mismo en torno a Pabellón nº 6 pero es igual que cuando hablas de un hijo o de una hija, a pesar de repetirte no te cansas de hacerlo porque son parte de ti, es hablar de carne de tu carne. En este caso de un sueño hecho realidad.

cualquier espacio vacío y llamarlo escenario desnudo, un hombre camina por ese espacio vacío mientras otro le observa y esto es todo lo que se necesita para realizar un acto teatral[183].

Ilustración 1
Interiror de Pabellón nº 6 (fotografía cedida por Pabellón nº 6)

Barea no se conformó con lo que apuntaba Brook y es que trató de ir más allá. Porque la palabra espacio, a tenor de lo percibido en la entrevista, tenía para él un significado más que especial, no tanto el físico, que también lo tenía por lo peculiar de la zona de Zorrotzaurre/Ribera de Deusto, con aquella faceta de fábricas y de pabellones, de ruina industrial, con un potentísimo efecto estético, poblada por unos pocos cientos de trabajadores en la escasa industria, con tan solo unos pocos cientos de vecinos, y sí más el mental. Cuando sostengo mental, quiero decir formal, ya que se trataba de un sueño, de un viejo anhelo de Ramón Barea y de todos los que estaban con él, que, por fin, este ideal empezó no solo a tomar forma, sino que, asimismo, a tener algún viso de futuro prometedor.

[183] P. Brook, *El espacio vacío*, Ediciones Península, Barcelona, 2015. p. 21.

Es menester plantear que, desde un principio, tuvieron que luchar contra un pensamiento generalizado, el cual surgió en torno a este proyecto y fue el de la incredulidad de que este pudiera salir adelante. Y menos aún que pudiera hacerlo en esta zona que, aunque no lo parezca, estaba condicionada desde un principio, al estar muy alejada del centro de la villa.

No se trataba tan solo de una lejanía únicamente física, sino que también mental. Porque en Bilbao han existido a lo largo de su historia, sobre todo reciente, varias fronteras invisibles que han venido obstaculizando a sus habitantes el realizar un acto tan simple como cruzar la ría del Nervión. Por ejemplo, el paso de un barrio a otro, del Casco Viejo a Bilbao la Vieja o a La Peña, fue durante mucho tiempo algo extraño para quienes no eran sus vecinos, o ir desde Deusto hasta la Ribera de Deusto, suponía un acto, igualmente insólito e inusual. Dichos espacios eran, asimismo, zonas degradadas, lo cual, entiendo, iba incluso más allá, al existir, los prejuicios existentes en el imaginario de una mayoría de ciudadanos en torno a estas áreas de la villa, lo cual les alejaba aún más de los bilbainos que habitaban en las zonas aledañas.

Ilustración 2
Cartel de Pabellón nº 6 (fotografía cedida por Pabellón nº 6)

Esta misma barrera invisible, pero real, ha existido en Ribera de Deusto, en *Pabellón nº 6*, sobre todo en los orígenes del proyecto. Adonde, recuerden, que, en un principio, acudían tan solo los teatro-adictos, y posteriormente, una vez se puso de moda, fue cuando recibió una respuesta masiva por parte del público. Por lo tanto, lo que sí supuso para sus promotores fue, el haber sido tachado desde sus inicios como todo un desafío (Ilustración 2).

La nave y el proyecto, de nombre *Pabellón nº 6*, está ubicada en el número 47 de la calle Ribera de Deusto, a la que se accede desde la plaza Eugenio Olabarrieta. Esta nave se adquirió en el mes de mayo del 2011, y para el mes de agosto de ese mismo año, habían previsto sus promotores estrenar la primera obra, aprovechando el tirón de la *Aste Nagusia*.

Para Ramón Barea, se trataba de un pabellón industrial sin pedigrí de arquitecto ilustre, pero que, con todo, era una opción maravillosa, porque tan solo necesitaban cuatro paredes, un techo y una toma de luz, puesto que el resto lo pondrían ellos. Es más, Barea sostuvo en la entrevista que para ellos no resultaba nada extraño haber terminado en esa zona periférica e industrial de Bilbao, porque para la gente de su profesión, desde hace mucho tiempo, han tenido más vínculos con los pabellones industriales que con los teatros. No porque hubiese sido algo buscado deliberadamente, sino porque todas las compañías de teatro locales, desde que surgieron, lo hicieron alquilando pabellones, por una simple cuestión de supervivencia, ya que no podían acceder a los teatros, y si lo hacían, lo era, pero de manera testimonial. No les resultó, por lo tanto, algo extraño, y, por supuesto, se había convertido en toda una opción estética.

De hecho, aquellas ruinas industriales eran todo un elemento inspirador para aquellos que trabajaban allí. Para Barea, todas las compañías, los grupos de teatro, tenían un lugar de alquiler, con un espacio adecuado para poder llevar a cabo ensayos y para ir preparando las obras. Es más, para él, los grupos de teatro, de hecho, han sido y son, los mayores y más fuertes inversores en alquileres de este tipo de espacios de trabajo. Porque no se podía ensayar en un espacio pequeño, por eso existía esa tendencia a hacerlo y a ocupar los grandes pabellones industriales, como es el caso de *Pabellón nº 6*[184].

[184] I. SUSO, "Pabellón 6 cumple cuatro años de trabajo a tope con nuevas ideas y proyectos", *Deia* 22 de agosto de 2015.

Ramón Barea añadió, cómo hasta entonces, uno de los problemas para los bellos teatros decimonónicos había sido la forma en que se relacionaban actor y espectador. Los que más dinero pagaban tenían una mejor posición de privilegio dentro del teatro y los que menos un lugar más "vulgar" y alejado del escenario. Con el pabellón, toda esta concepción cambia, dada la cercanía del espectador y la democratización del patio de butacas, así como las múltiples posibilidades que daba este nuevo espacio de ampliar actividades y de organizar encuentros. De esta manera, se iban creando unos vínculos totalmente diferentes al producirse una sensación de pertenencia y de cierta complicidad. Se iba buscando, por parte de sus gestores, un público especial que tuviese interés en ir hasta Ribera de Deusto y al que trataron de convertirlo en un asiduo. Sin saberlo, el propio público se iba transformando y haciéndose cómplice de *Pabellón nº 6* [185]. Ante aquella nave vacía, se planteó un proyecto de diseño interior que corrió a cargo del artista –y también uno de sus promotores–, José Ibarrola. En dicho diseño, dividió la nave en dos claros espacios: un primer *hall-bar* muy polivalente, en donde habría música en directo, micro-espectáculos de danza, monólogos, proyecciones en las paredes, es decir, un lugar de encuentro que acababa en una cortina tras la cual estaría el espacio más flexible de teatro y danza.

La nave, la conforman, a día de hoy, diferentes elementos, divididos en dos zonas: desde varias barras de bar, –una de ellas funciona incluso como una pequeña cervecera–, existe un espacio que hace de taquilla, además de varios espacios para las exposiciones de arte itinerantes. También coexiste con un pequeño escenario para pequeñas actuaciones musicales. En las zonas centrales de las salas, por ejemplo, están colocadas las sillas y los ejes de madera restaurados que hacen las veces de mesas. Hay un escenario principal frente al patio de butacas con sus mantas y sus paraguas abiertos colgados del techo, con sus cortinas y luces que le confieren un aspecto, así al menos lo describen sus usuarios, de teatro parisino[186] (Ilustraciones 3-5).

Barea, no obstante, sostuvo en su entrevista una idea que había significado mucho para él, y es que, incluso antes de que este proyecto saliera adelante, existió un modelo, que le serviría para tratar de explicar a los que observaban escépticos aquel proyecto, –a través de fotografías y escritos–, lo que iba a ser y suponer *Pabellón nº 6* en Bilbao. Aquel mode-

[185] M. MADRUGA, Entrevista a Ramón Barea, Blog *Instantes de lucidez*, 25 de febrero de 2013.
[186] "Pabellón nº 6 ventana abierta para la creación escénica vasca", Gara, 20 de agosto de 2011, p. 48. "Abre Pabellón 6, un lugar de largo recorrido", Deia 20 de agosto de 2011. p. 58.

lo que pensaban reproducir llevaba varias décadas de éxitos en Francia. Me refiero al *Teatro del Sol* en la Cartoucherie, en el bosque de Vincennes, en las afueras de Paris. En donde la gran artista Ariane Mnouchkine, –guionista, productora y directora–, junto con un grupo de actores, llevaron a cabo la reconversión de lo que fue una fábrica de armas descubierta gracias a Christian Dupavillon y que se erigiría en un punto de referencia en el mundo del teatro internacional. Pasando de ser un edificio industrial a un conjunto teatral, aunque inicialmente solo fuese un lugar con una única función, la de local de ensayos. A finales de agosto de 1970 se instalaron para representar la obra *1789*. Fueron los propios miembros de la compañía quienes llevaron a cabo las obras de rehabilitación. En la actualidad en ese espacio existen hasta cuatro teatros[187].

Esto fue lo que le atrajo fundamentalmente a Barea del modelo parisino, que los propios actores fueran quienes autogestionaban el proyecto, lo cual vislumbró totalmente factible para Bilbao. De esta forma, Barea trataba de poder transmitir a varios destacados artistas, entre los que buscaba un apoyo incondicional al proyecto, que este sí se podía llevar a cabo, y que se realizaría en una nave industrial. De hecho, en las afueras de Paris se había organizado un complejo teatral institucional consolidado, que nacía por iniciativa de un grupo de gente del gremio, autogestionado, en forma de cooperativa. Y todo esto, era algo que a Ramón Barea le seducía por ser, no solo un proyecto romántico, sino que incluso este, estaba aún más alejado físicamente que *Pabellón nº 6* lo está del centro de Bilbao. El éxito de todo ello, lo demostraba un proyecto consolidado, con casi cuatro décadas de trabajos y de reconocimiento mundial. Para Barea ese era, sin duda, el camino a seguir. En segundo lugar, Ramón Barea, aprovechó la oportunidad que se les presentó con las *Fábricas de Creación* del *Gobierno Vasco* y el *ZAWP (Zorotzaurre Art Work in Progress)*, para llevar adelante este proyecto. Las *Fábricas de Creación*, estaban enmarcadas dentro de un programa de ámbito europeo que pretendía conformar laboratorios creativos en las ciudades, a través de una política de innovación e investigación artística y de producción cultural, dirigida a los jóvenes creadores que encontraban en estos espacios la posibilidad de dar los primeros pasos hacia la profesionalización.

[187] J. GRAMESNIEL, *The Cartoucherie, une aventure théâtrale*, Editions de l´Amandier, Paris, 2004. D. BABLET, M-L. BABLET, *Le théâtre du soleil ou la quête du bonheur*, Editions du CNRS, Paris, 1979.

Ilustración 3
Diseño interior Pabellón nº 6, José Ibarrola (fotografía cedida por Pabellón nº 6)

Ilustraciones 4-5
Interior con exposición y patio de butacas (fotografías cedidas por Pabellón nº 6)

Aquí fue en donde entró la personalidad de Ramón Barea, ya que les respondió a los responsables de aquel proyecto, que para joven estaba él. La actriz Itziar Lazkano así lo corroboró, cuando sostuvo sobre Ramón Barea, que él es un eterno joven con el que siempre aprendes algo nuevo, que te viene siempre con ideas nuevas, generoso y todo un referente para los jóvenes y veteranos de esta profesión. Es cuando menos sorprendente, que alguien que está en una edad física de retiro, de jubilación, pero que sin embargo, mentalmente y espiritualmente posee la inquietud y la fuerza de un joven, al ser quien ha tomado las riendas de este proyecto junto a sus más allegados.

Estas *Fábricas de Creación* estaban encaminadas a impulsar diferentes disciplinas artísticas: música, teatro, danza… con la vitola de llegar a ser verdaderos laboratorios experimentales con nuevos lenguajes interdisciplinares. La intención no fue otra que la de crear un público sensibilizado hacia las innovaciones culturales. Para ello se estudiaron desde el *Gobierno Vasco* otras conocidas experiencias de *Fábricas de Creación* a nivel, tanto nacional como internacional, que sirviesen de modelo, como la de Barcelona, el *Matadero* de Madrid, *La Friche la belle de Mai* en Marsella, *Arstadmin* de Londres o *Radialsystem* de Berlín.

Otra de sus premisas fue la de transformar en espacios que diesen un nuevo uso a antiguos pabellones o fábricas industriales, que estuviesen abandonados, con bajos precios, con espacios amplios y diáfanos, que deberían permitir la emergencia, el impulso y el desarrollo de trayectorias artísticas singulares. Se trataba de espacios abiertos tanto a la creación emergente como a la innovación y sostenidos por una arquitectura efímera, con módulos versátiles adaptables a las distintas necesidades que permitiesen la transformación de espacios de forma rápida[188].

Pabellón nº 6 se inició siendo parte del marco *Zorrotzaurre Art Work in Progress*, –aunque hoy se desarrolla de manera independiente al movimiento *ZAWP* – un proyecto que nació en ese espacio, como ejercicio de reflexión, interpretación, proyección y reinvención del proceso de transformación urbanístico de Ribera de Deusto/Zorrotzaurre, enmarcado dentro de este programa de *Fábricas de Creación* del *Gobierno Vasco*[189].

A través del arte, la creación y la innovación, *ZAWP* pretendía revitalizar esta parte de Bilbao, llegando a reformar una antigua zona degra-

[188] GOBIERNO VASCO, DEPARTAMENTO DE CULTURA, *Estudio Fábrica de Creación 2010*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2010. p. 3.
[189] C. BACIGALUPE, Carlos, "Pabellón nº 6, un nuevo espacio dedicado a las artes escénicas", Periódico *Bilbao*, octubre de 2011. "Pabellón nº 6", Periódico *Bilbao*, diciembre de 2011.

dada, en un espacio de posibilidades, en donde los actores sociales pudiesen expresarse libremente fomentando el dialogo entre distintas disciplinas. A lo largo de esos años ha llegado a conseguir un proyecto cultural con múltiples actividades musicales, exposiciones, teatros, talleres… sobre un total de cinco naves, –dos pabellones– y miles de metros cuadrados: *Garabia Zawp*, *Hacería Zawp*, *Espacio Zawp*, *Bazawp*, *Delirium Studios Café*, *Crazy Town*, *Edificio Papelera*…[190].

Se trataba de llevar a cabo por *ZAWP*, una, más que interesante idea, bajo protección del paraguas institucional: la de reactivar espacios y edificios industriales en desuso para proyectos adaptables y con una duración limitada. Las ideas nuevas necesitaban edificios viejos, pero partiendo de una mirada diferente. Frente a una incomprensión inicial, sus promotores vieron que sí era posible, a través de estos espacios para la creación, para la exhibición, como punto de información, exposición y venta. Conseguían, de esta forma, no solo la conservación, sino que también la rehabilitación, por ejemplo, del edificio *Papelera del Nervión*. Trataban, al mismo tiempo, de atraer a los creadores independientes. Una labor que fue desarrollada a través de diferentes líneas de trabajo: potenciando la creación artística desde la transformación urbana, fomentando y poniendo en valor la historia de la Ribera de Deusto-Zorrotzaurre y su desarrollo. Trataron de fomentar la revitalización local, prototipando un modelo de urbanismo denominado de tránsito[191].

En tercer lugar, Ramón Barea constató que, para que este proyecto saliera adelante, era del todo necesario que se les uniera un grupo de gente, capaz de comprenderlo y que por tanto estuvieran decididos a apoyarlo. Así que buscaron a quienes sí anhelaban involucrarse en este proyecto. Deberían de ser unos promotores que conocieran, tanto las carencias como las necesidades reales del sector.

La iniciativa si bien surgió de Ramón Barea y su gente, finalmente hablaron con una docena de personas vinculadas a las artes escénicas, directores, escenógrafos, músicos, bailarinas, actores, dramaturgos… y es que fueron inicialmente trece socios, a los que se les unieron otros doscientos socios fundadores, bajo la premisa de comprar una silla, con lo cual tenían derecho a acudir siempre que hubiese un acto representativo, charla

[190] J. ABDELRAHIM, "Zorrozaurre, el barrio fantasma del arte", Ling, diciembre de 2011, pp. 8-10.
[191] Para cualquier consulta sobre *ZAWP* acceder al sitio web: www.zawp.org.

o proyección. La programación se inició a base de contactos personales. Habían conformado una especie de *txoko* teatral[192] (Ilustración 6).

Fue una buena oportunidad que se les presentó y que había que aprovechar, según Felipe Loza, con aquellos doscientos socios que decían sí al proyecto, sí a la idea de programar aquel verano en fiestas de Bilbao, simplemente con unas sillas y un escenario. La verdad que hicieron mucho ruido para que vinieran los medios de comunicación, con el actor Adolfo Fernández de gancho y por la noche actuaron otros artistas con sus propias funciones. Así fue como empezó todo[193] (Ilustración 7).

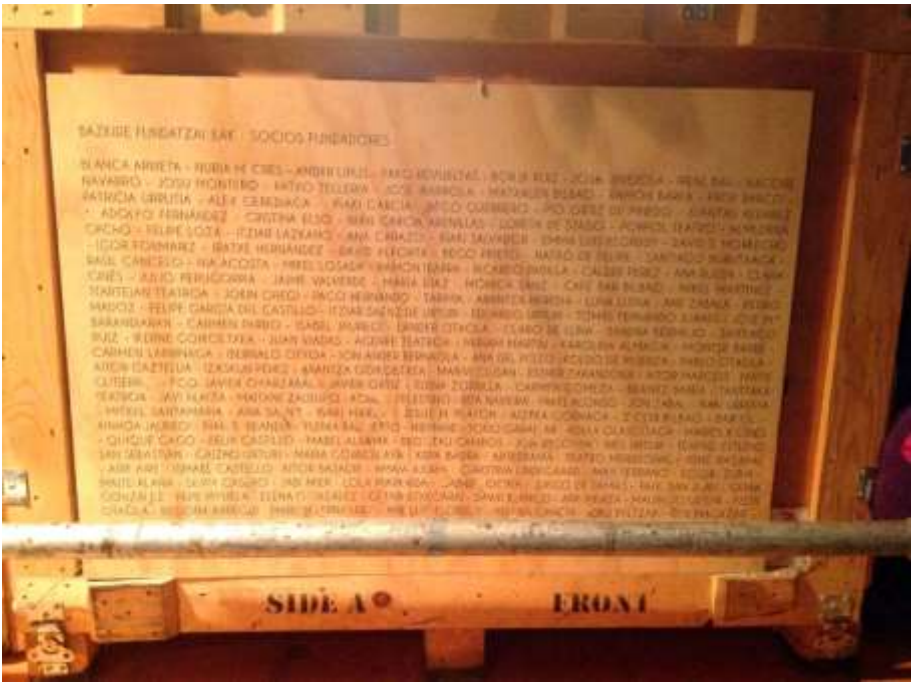


Ilustración 6
Socias y socios fundadores de Pabellón nº 6 (fotografía cedida por Pabellón nº 6)

[192] J. GALVAN, "Pabellón 6 Teatro en ruinas (industriales)", *Aux Magazine*, 15, diciembre de 2012, p. 43.
[193] Ramón Barea, Blanca Arrieta, Irene Bau, Matxalen Bilbao, Nuria M. Cres, José Ibarrola, Ander Lipus, Josu Montero, Nagore Navarro, Pako Revueltas, Borja Ruiz, Patxo Tellería y José Urrejola fueron los trece primeros promotores.

Ilustración 7
Primera función en Pabellón nº 6 (fotografía cedida por Pabellón nº 6)

2. LA FORMACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DEL PROYECTO

Para el también actor, director y guionista Felipe Loza, desde sus inicios fue una apuesta arriesgada y sin resultado fijo. Surgía de la necesidad, según sostenía Loza, de que el mundo de las artes escénicas estaba necesitado de un espacio alternativo para completar la programación que había en otros lugares. Inicialmente no se trataba de un espacio de ensayos sino de exhibición, en donde tenían cabida las propuestas teatrales que no podían llegar a los escenarios por diferentes motivos: planteamientos arriesgados, corta duración… a pesar de ser un tanto caótico, sí había un criterio de programación bajo dos premisas: "que les pareciera interesante y que se saliera de lo comercial". Por otra parte, Zorrotzaurre tenía ese sabor de barrio de antes, con cierta marginalidad, que creían, que no se podía perder. Una nave industrial, que una vez perdida su función, se había convertido en una fábrica cultural relacionada con el mundo creativo.

La actriz Irene Bau sostenía en otra entrevista, que el sueño de todo creador era disponer de un lugar en donde poder exhibir su obra y ese era su gran problema, "somos teatreros sin teatro, por eso queríamos un espacio de exhibición, pero con sello de calidad". Para los artistas, sostuvo Irene, era difícil entrar en las programaciones de teatros en donde las

agendas estaban cerradas, en donde podían estar uno o dos días, ¿pero y el resto del tiempo? Faltaba en Bilbao un espacio en donde los espectáculos pudieran permanecer si funcionaban el tiempo que necesitasen. Crear público, por otro lado, era un reto muy complicado. Por lo que darían sitio a los espectáculos que por formato no llegaban a Bilbao, aquellos procesos de obras inacabadas que necesitaban su confrontación con el público, ya que ellos tenían el convencimiento de que había público para todos. Era querer dar otro punto de vista y tratar de sumar, no de dividir. En 2011, sostuvo, que, de hecho, no había espacios de esa índole en Bilbao, el *Campos Elíseos* estaba en obras, el *Arriaga*, *La Fundición* y las salas del *Euskalduna*, poco más[194].

Gracias al apoyo de los primeros socios, el proyecto pudo arrancar, crecer y hacerlo con un carácter solidario y cooperativo. En el día a día, la propia gente de *Pabellón nº 6* era y es, la que se encargaba y se encarga de todo.

Ilustración 8
Público en el interior de Pabellón nº 6 (fotografía cedida por Pabellón nº 6)

[194] "P6, reinventarse o morir", *Deia*, 22 de agosto de 2015, p. 68.

Otra de las características de *Pabellón nº 6* fue, que al no contar con dinero público, este hecho les proporcionaba libertad e independencia. Nadie les marcaba el camino a seguir, excepto el que se marcaban ellos mismos, por eso era preferible un micro mecenazgo de socios o pequeñas empresas que aportasen material y dinero. Al describir *Pabellón nº 6* lo hacían los entrevistados como un lugar de libertad creativa para profesionales de las artes escénicas, en donde se comparten proyectos creativos buscando la práctica, el afán de poder mejorar en un oficio, el de actor, en el que nunca se acaba de aprender. Es asimismo, un lugar propiciador de sinergias y de llevar a cabo un ejercicio de autogestión compartida, originando una innovadora experiencia en la que los propios creadores fuesen quienes rigiesen la difusión de sus trabajos, buscando la complicidad del público espectador socio del proyecto.

Para Barea, se trataba de dotar a los espectadores de materiales de análisis sobre los que se les ofrecía alcanzar una proximidad con el creador, para poder compartir discursos estéticos. En definitiva, buscaban un público, atento a los nuevos lenguajes, crítico, participativo y que se manifestase abiertamente (Ilustración 8).

Todo este proyecto tuvo su génesis con el inicio de la *Aste Nagusia/Semana Grande de Bilbao* el 20 de agosto del 2011. Fiestas en las que hubo dos actos importantes e impactantes para la cultura vasca. Por un lado, se celebraba el acto con el que dieron inicio las fiestas de Bilbao, con el pregón del escritor Kirmen Uribe, con una serie de versos cantados en euskara y recitados en castellano, en un sentido homenaje a los poetas bilbainos Gabriel Aresti y Blas de Otero, en nombre de todos los escritores vascos. Por otro lado, ese mismo día tuvo lugar la inauguración de *Pabellón nº 6* en el nº 47 de la calle Ribera de Deusto, con un acto muy emocionante, en el que cortaba la cinta inaugural la actriz bilbaina Mariví Bilbao. Ya ha quedado para la posteridad su ya famosa frase:

> "Estoy encantada de cortar esto, zas!, ¡encantada y maravillada que en un sitio como este se pueda hacer arte, que es lo nuestro, y que encima sea en mi pueblo, es que me muero del gusto!".

Mientras, Marivi Bilbao se balanceaba, en un movimiento, de lado a lado, radiante de felicidad, con los brazos en alto, emulando al mayor símbolo festivo de la *Aste Nagusia*: Marijaia. Se advertía tal alegría y esperanza, tanto en las caras como en los ojos de los allí presentes, en aquel ambiente de nacimiento de algo inmenso e insólito, y es que se respiraba un gozo generalizado. Cuando un proyecto tan anhelado cobra

vida, y, al mismo tiempo, si lo hace en plena *Aste Nagusia*, es la reacción más vivaz de la gente la que queda en el recuerdo. Lógicamente producto de un enorme júbilo y tras haber montado una buena jarana festiva[195].

Se inició la andadura de *Pabellón nº 6* dentro de la programación *OFF Bilbao*, del 22 al 27 de agosto, con el espectáculo central del monólogo *Cantando bajo las balas* de *K Producciones*, escrita por Antonio Álamo y dirigida por Álvaro Lavín y con puesta en escena del actor Adolfo Fernández, acompañado al piano por Mariano Marín. El escenario lo cedió el propio actor porque había sido material de escenografía de una obra suya. Se arrancó con todo prestado. Estuvo precedido de una microdanza de las coreógrafas y bailarinas Matxalen Bilbao y Blanca Arrieta más otros cinco espectáculos[196].

Pabellón nº 6 inició su camino como una herramienta autogestionada para artistas y compañías de las artes escénicas. Según Ramón Barea, pretendían que cuando se apagasen las luces y comenzase a iluminarse el escenario, que los allí presentes sintiesen un escalofrío mágico y maravilloso. Al fin y al cabo, se trataba de un disparate total, de una aventura apasionante, de un espacio de exhibición, de un foro de debate, de una opción maravillosa, de una locura sanísima, de un proyecto que iba a contrapelo y con una programación con la que tratarían de servir al máximo de ciudadanos interesados.

Surgió este proyecto de la necesidad de crear un espacio de trabajo, de exhibición y producción para profesionales de las artes escénicas. Ramón Barea lo denominó como un gimnasio para el artista escénico de Euskadi, un espacio al margen, en donde pudiera el actor evadirse de la

---

[195] "El pregón literario de Kirmen Uribe enciende la fiesta", *El Correo* 21 de agosto de 2011, p. 3. "Nace Pabellón 6, nueva iniciativa para promover las artes escénicas", *Deia* 19 de julio de 2011. "Corte de la cinta del Pabellón nº 6", El País (País Vasco), 19 de agosto de 2011. "Conjuro para el teatro", *El País* (País Vasco), 20 de agosto de 2011, p. 8. "El Pabellón nº 6 de teatro alternativo se estrena en la Aste Nagusia de Bilbao", *El Mundo* (País Vasco), 19 de agosto de 2011. "Hiriaren ertz eta premien erdigunean", *Berria*, 2011ko abuztuaren 20an, 30. or. "Zorrozaurre se abre al teatro", *El Correo*, 20 de agosto de 2011, p. 8. "El Pabellón nº 6 de Bilbao ofrecerá este jueves el monólogo El gilipollas de Felipe Loza", *La Vanguardia*, 24 de agosto de 2011.

[196] "Pabellón nº 6 inicia su andadura como herramienta autogestionada para artistas y compañías de las artes escénicas", *Artez Blai* (El periódico de las artes escénicas), 19 de agosto de 2011. También hubo música en directo de José Urrejola, las sesiones golfas todos los días 22 y 23, Gurutze Beitia y al piano José Luis Canal, 24 Enriqueta Vega y María Urcelay: "El feeling es así", Felipe Loza con la comedia "El gilipollas", sesión doble en euskara 26 y 27 de Miren Gastañaga con: "Stereo" y Mikel Martínez con: "Izarretako bitakora". P. BAREA, "Juicio sumarísimo", *El Correo*, 24 de agosto de 2011, p.6.

presión de un espectáculo concreto y pudiera jugar y practicar varias cosas nuevas. Así querían evitar ser solo materia contratable.

Fue inicialmente un proyecto apoyado por los profesionales cuando todo estaba en contra, y al que no faltaron las críticas, porque hubo muchos que tacharon de locura permanecer de esta forma: que *Pabellón nº 6* no era viable, que Bilbao no daba para más, ¿por qué en una nave industrial en las afueras?, fueron tan solo algunas de las cuestiones que se les echaba en cara a sus promotores, aparte de sustentar quienes eran detractores de *Pabellón nº 6*, que no había público para obras que durasen en cartel tantos días ¿Para qué esto, si ya hay el *Arriaga* y el *Campos*? Les espetaban, una y otra vez[197].

Teniendo en cuenta, además, que este proyecto surge bajo la incertidumbre en torno a su futuro, porque saber se sabía desde un principio que iba a ser demolida esta zona, pero no cuándo. El proyecto de Zorrotzaurre de la arquitecta Zaha Hadid, así lo contemplaba. Todo ello hacía vivir este proyecto bajo una inseguridad permanente, bajo la amenaza de una espada de Damocles[198].

El primer año, según Felipe Loza, fue tan solo experimental, para tratar de entender el proyecto, ¿Qué era ese proyecto?, hubo muchas reuniones para decidir por dónde se debía de ir, y hoy también siguen viendo hacia dónde van. La primera idea era cumplir con esa necesidad de tener un lugar en donde exponer los trabajos que no entraban en los espacios comerciales. Según Felipe Loza:

> "Pretendimos que fuese un lugar de exhibición ese primer año, llamar la atención del público, con espectáculos nuevos todos los fines de semana. El primer año en cada función solo teníamos de 20 a 30 espectadores, era una situación muy difícil. El 70% de las ganancias se las llevaba la compañía y el 30% restante *Pabellón nº 6* para gastos. Ofrecíamos un lugar de exhibición, pero desde el punto de vista práctico las ganancias eran muy relativas, ese no era el futuro al que aspiraban. En cambio, aquellos espectáculos que duraban tres semanas veían que era el camino,

[197] E. OLASAGASTI, "Pabellón 6 urte, una novedad P6 en el panorama teatral de Bilbao y que va consolidándose", *Jokulariak*, nº 108, septiembre/octubre de 2017; J. LÓPEZ, L. BAILON, "Ramón Barea, la compañía del asombro" [en línea], *Borrador. Revista Digital de Cultura Contemporánea*, 6 de noviembre de 2016 [consulta: 11 de diciembre de 2017].

[198] A. URIONA, "La arquitecta iraquí Saha Hadid lana el mayor proyecto urbanístico de Bilbao", *El Pais* (El País Vasco), 12 de noviembre de 2003; Z. HADID, *Zorrozaurre Masterplan* [en línea], Bilbao, 2003, www.Zaha-Hadid.com; I. VIVAS ZIARRUSTA, "Bilbao: rompiendo fronteras urbanas. La expansión contemporánea de una villa marítima, metrópoli industrial y ciudad portuaria", *Bidebarrieta,* nº 23, 2012, pp. 17-36.

> el de la larga duración. En Bilbao no había teatros con largas temporadas salvo excepciones. Ofrecía dificultades al público porque si no lo veía en esos momentos ya no lo vería".

Para Felipe Loza, el público empezó a hablar de lo que veía y constataron que funcionaba el boca a boca. El público quería ver teatro musical, el convencional costaba, y el musical en cambio, funcionaba muy bien. El objetivo fue tratar de atraer al público, y según advirtieron, vieron que marchaba, que les merecía la pena venir a Zorrotzaurre. Fue ese precisamente, el momento en que *Pabellón nº 6* dejó de ser sala de exhibición y pasó a crear producciones propias, y es en ese preciso instante cuando surgió el laboratorio. El proyecto era evidente:

> "Hacer producción propia, pero con gente de Bilbao, su participación apenas generaría gastos, no más que el del trabajo y que cuando empezase a llegar el público es cuando empezaría a ser rentable".

Efectivamente, el público empezó a venir y el teatro musical cabaret empezó a llenarse. El espectador empezó a reservar las entradas, si es que no querían quedarse sin ver la función ante la masiva afluencia de público. A través de las redes, la gente empezó a dejar su email y todas las semanas recibían información sobre *Pabellón nº 6.* Eran conscientes de que se les tenía por raros y que se encontraban muy alejados para los medios de comunicación. Las redes y las nuevas tecnologías, vieron que eran, y de hecho lo son, los mejores medios para publicitarse. Al mismo tiempo, se empezaron a especializar los trabajos de cada grupo, aparecieron los contratos laborables, dado que necesitaban gente estable. Se tienen por, ante todo, una asociación sin ánimo de lucro, y les urgía hacer comprender a la administración cual podía llegar a ser su función.

Ha sido –así lo constatan sus promotores– todo un camino de aprendizaje, el papel que ha tenido *Pabellón nº 6* en la ciudad y su estructura legal. La actriz y directora, Itziar Lazkano, sostenía en otra entrevista, que la propia gente del barrio se fue involucrando. Para Itziar era evidente que eran un punto de referencia para la profesión, gente joven, de casa, autores jóvenes, ya que les generaban trabajo desde *Pabellón nº 6.* Para la profesión fueron en todo momento conscientes de que no eran competencia, y sí son en cambio, un lugar muy interesante para ellos:

> "Por ejemplo, un proyecto como *La casa de Bernarda Alba* en el que haces muchas funciones seguidas, estrenando cada mes, es una gozada, aquí notas el proceso de tu personaje, si se llena es rentable, es muy atrac-

> tivo para los actores. Se ha convertido en una red analógica, en un lugar de encuentro entre los actores, en donde surgen nuevos grupos de nueva gente, hay una línea muy difícil de mantener con los jóvenes, es necesario contar con la administración si queremos hacer llegar el teatro a los institutos y colegios y fomentar el teatro en euskara. El teatro amateur en las escuelas requiere continuidad y un trabajo lento con tesón y experiencia".

Barea coincidía con Loza, en la idea de apostar por el entorno, por el barrio, por las escuelas, por los institutos cercanos. Todo lo cual exigía inteligencia de todo tipo, inicial, funcional. Según Itziar Lazkano:

> "...siempre ha pasado con la cultura que con el dinero acabas perdiendo en manos de la administración. Pasas a convertirte en especialista, a funcionar de manera privada, eres industria iluminar, un espacio con estética industrial, esta transformación de las ruinas va creando una atmosfera, nosotros vivimos el día a día, con miedo, en el sentido de que es algo que no puedes controlar".

Si llega una crisis en el sector, según la actriz Itziar Lazkano, sabrían perfectamente cómo resolverla, ya que se ha creado un grupo poderoso, que, por encima de todo, quiere seguir. Para Felipe Loza, lo ideal era mantener, en todo momento, la sensatez del equipo, ya que eso es fundamental, puesto que se pueden crear ansiedades, egocentrismos y siempre han estado en contra de eso. Son conscientes, los más experimentados, que es un peligro y que de momento han conseguido, que nadie destaque para evitar romper el grupo. Ya ha habido gente que no se ha amoldado, pero finalmente se ha conformado un grupo mucho más fuerte. A pesar de la crisis, estaban y están convencidos, de que encontrarían su sitio, y de hecho lo han encontrado. Su fuerza radica en que nadie destaque. Sus gestores lo que desean es que la gente venga hasta Zorrotzaurre, pero si no, no pasaría nada, ya que encontrarían otro espacio.

Otra idea que expusieron fue, cómo el perfil de los espectadores ha ido cambiando con el paso de los años. Según tanto Loza como Lazkano:

> "En estos momentos es el sitio *chic*, sobre todo para mujeres de mediana edad, un público compuesto mayoritariamente por mujeres, no solo de Bilbao sino de muchos pueblos de Bizkaia; de Ondarroa por ejemplo, ha pasado por aquí todo el pueblo, es el sitio moderno, los jóvenes atraen a los jóvenes, en nuestro grupo hay mucho joven, hay mucho espectador de relación familiar. Hay gente que no ha ido al *Arriaga* pero que ha repetido en *Pabellón nº 6*, el cabaret, por ejemplo, nos ha traído a gente dispar y vamos convenciendo, trayendo gente al teatro, con un público de lo más variado, sigue siendo un

> proyecto romántico, un aire romántico que no debe perderse. Hay que estar muy atentos a leer al público porque es el público el que nos ha orientado hacia dónde debemos de ir. Creando estructuras nuevas que atraigan a los creadores. No queremos repetir".

Para Itziar Lazkano, existen otros proyectos análogos a *Pabellón nº 6* como el teatro *Lliure*. Para acto seguido sostener que *Pabellón nº 6*, en cambio, se ha ido consolidando según las necesidades. A la pregunta ¿en qué se convertirá? responde que no lo saben, tal vez en una escuela. Para Felipe Loza, es más que factible que puedan convertirse en una escuela, pero para los jóvenes actores, gracias a haberles visto trabajar aquí, ahora lo hacen en Madrid.

A Itziar Lazkano, le manifestaba un compañero que, si montaban una escuela en *Pabellón nº 6*, habría un montón de alumnos, por lo menos así verían una luz, dado que hacían esa labor pedagógica, didáctica, de enseñanza, por ejemplo, con la *Compañía Joven de Teatro*. De los problemas que surgen se va aprendiendo y constataron que había que pensar más en el equipo y no tanto en el espacio. De hecho, buscaron gente que cumpliese esas normas. Es lo que en *Pabellón nº 6* se estila a día de hoy. Itziar Lazkano, es más, sostuvo que construir todo un edificio sin saber por qué, ¿para qué lo quieres?, el que se lo está currando se encuentra con la ley, es muy difícil, ya que hay gente que está dando clases con un perfil de diez. Pero se trata de más (Ilustración 9).

Ilustración 9
Actuación en Pabellón nº 6 (fotografía cedida por Pabellón nº 6)

Según Felipe Loza:

> "*Pabellón nº 6* es también ese sitio en donde uno se toma una cerveza, puede ver una obra, y en donde una actriz de la categoría de Itziar Lazkano te recibe y te da dos besos de bienvenida, incluso tras la función puedes hablar con los actores que se toman algo contigo. Hay una cervecera en donde puedes cenar con tus amigos, la cercanía es la palabra que define a este proyecto, que los turistas vienen porque *Pabellón nº 6* les atrae, se propagan sus espectáculos en los hoteles, cada vez más extranjeros han venido a ver las obras de García Lorca, se abre otra línea más, los turistas, que a partir de las once no saben qué hacer, pues nosotros les hacemos un cabaret".

Tanto para Felipe Loza como para Ramón Barea:

> "La idea del grupo es invertir en los espectadores de ahora y en los del futuro (niños-adolescentes) el trabajo en la expresión artística, en ellos, en su educación, ellos hacen el esfuerzo y nosotros también para que nunca salgan descontentos, se llevan sorpresas por lo que quieren ver, Lorca por ejemplo se llenaba, cabaret también, pero esto es algo difícil en el teatro. La pista nos la dio Juan Tenorio, con un público romántico, propuestas, alternativas en el vestuario, Juan Tenorio hizo el papel una chica, el papel de Inés lo hizo un chico, la mayoría de la gente no había visto la obra que está maravillosamente escrita, éramos conscientes de que podemos lo mismo hacer clásicos que espectáculos de dramaturgos no conocidos".

Itziar Lazkano, por ejemplo, sostiene que Federico García Lorca sigue tan vigente hoy como en el pasado: "¿si está bien escrito? ¿para qué tocarlo?, la mejor labor del director es la de que no se le vea".

En *Pabellón nº 6*, para Itziar Lazkano, desde sus inicios, no existían muchas posibilidades de grandes escenografías, y es precisamente, por eso, que apostaron desde un principio por la interpretación, y no tanto por la puesta en escena que no posees. Por lo tanto, trabajas con lo que tienes y te manejas. Para Felipe Loza "cada uno toma el trabajo que quiere hacer, la base es que se sienta responsable del trabajo que quiere hacer, en este proyecto nadie es más que nadie".

Ramón Barea, en estos momentos, piensa ya en el *Pabellón nº 6* del futuro no en el de ahora. Itziar Lazkano, por su parte, sostiene, que la labor de equipo en el teatro es fundamental. Según Felipe Loza:

> "En *Pabellón nº 6* cogemos lo bueno de una empresa. Tenemos algo de ONG, pero tiene que haber gente asalariada. Hacemos cabaret porque es más real. No sabemos cómo va a ser esto. Es evidente que el espectador diseña y hay gente que viene a todo, algunos hasta el día del estreno, ven función de medio y la del final, hay gente especializada, y el ultimo día es un estado emocional diferente, se propicia una relación actores-espectadores. Sigue siendo un lugar para coloquios, es un lugar en donde nos encontramos para aprender, gente de la lírica, un lugar de encuentro y de reflexión, si no, no nos juntaríamos nunca, transmiten técnicas, una vida nómada la del actor además de compleja".

Para Itziar Lazkano, cualquier proceso cultural es complicado y que no esté apoyado por la administración lo es más aún. En *Pabellón nº 6* existe una mesa de dirección compuesta por ocho personas que planifican todo el año. Más o menos existe una plantilla del año, cada mes ven qué es lo que hay y actúan en consecuencia. En esa mesa se marcan las líneas, proyectos, adultos, jóvenes, teatro breve, surgen ideas de un espectáculo concreto que se pretende representar. El director es el que se hace cargo, –el resto tiene trabajo suficiente– busca el elenco, elementos plásticos, la iluminación, fechas de ensayos y funciones para los actores, y a los técnicos, se les tiene que presentar un proyecto por el que no van a cobrar, toda esa labor la realizaba el director. También es quien vislumbra cómo va a funcionar y funciona. Las actrices son las que se cosen su ropa, los sueños se hacen realidad, al moverse, es posible que no dure, pero trabajan y mientras, aprenden y se divierten. Lo bueno del teatro, para Itziar Lazkano, es la energía.

Según Itziar Lazkano, no tenían ni idea de a dónde iban a llegar, pero son felices, porque tienen este sitio para enseñar lo suyo y los compañeros sus trabajos. Esa era la idea, frente a la crisis, la *cultura off* ha tenido su sitio, acto seguido sostuvo:

> "Que *Pabellón nº 6* era necesario para Bilbao, veo cosas y siento cosas que no vemos en el resto, no sabemos a dónde vamos, solo de año en año, la realidad acabará por sorprendernos, nosotros seguimos, coges un tren, te bajas, coges otro y otro, con los proyectos hay expectativas del público, estamos ahí, hay que aceptarlo, la ciudad es así".

Los dos primeros años, según Itziar Lazkano, fueron muy difíciles, creyendo que se iba a llenar el pabellón, pero no fue así. La culpa estuvo en la falta de medios para publicitar los espectáculos. La profesión sí respondió, pero el público en general no. Algo fallaba.

Inicialmente se quiso dar cabida a las compañías vascas, algo que no se veía en Bilbao. Aprendieron que la forma más sencilla y que a más gente llegaban, era a través de las redes sociales y es que *Pabellón nº 6* empezó a estar en boca de todos.

Según Ramón Barea, en un principio hubo una hiperactividad enfermiza ya que todos los fines de semana actuaban varios grupos y es que se programaban muchas cosas. Demasiadas. Pensaban que la clave era tener una oferta grande y variada. Al principio se daba un complejo de supermercado chino. El tiempo, según Barea, les enseñó que el camino a seguir era, precisamente, hacer todo lo contrario. Es decir, reducir la oferta, priorizar las producciones propias que pudieran sostenerse en el tiempo con un mínimo de veinticinco funciones, con producciones cercanas y compañías de casa. Por ejemplo, *La Casa de Bernarda Alba* y los *Cabarets* llevan más de cincunta funciones, la una y la otra, juntas, llevan a día de hoy más de trescientas funciones. La práctica, según Barea, les ha ido modificando. Para él, de hecho, ha sido importante reivindicar la autogestión llevada a cabo por los propios actores, tener una sala propia, como el *Teatro del Sol* de Ariane Mnouchkine y su grupo, que es de ellos, de esta manera están vinculados a un espacio de trabajo (Ilustraciones 10-13).

Pasados unos años y tras constatar que el esfuerzo fue terrible, que se realizó un gran trabajo, y que, al estar en un sitio tan desconocido de Bilbao, lo más importante siempre fue el tratar de atraer a la gente hasta allí. La gente que se acercaba salía muy contenta, repetía y se lo decía a sus amistades. La valoración no podía ser mejor. Lo que más les interesaba entonces era realizar producciones propias y que duraran en el tiempo. Para ello solo podían contar con los actores y actrices de Bilbao. Trabajaron, desde entonces, según las peticiones del público, y es que ese sería para ellos el baremo y el modelo a seguir[199].

[199] I. FERNÁNDEZ, "P6: Hiru urte eta eszena aurrera", Uriola Deustualdea, 2010ko urriaren 3an. Las obras de producción propia más destacables: Esencia Patria (2012), Cabaret Chihuahua (2013), Orquesta de Señoritas (2014), Fausto (2014), Godot (2014), Chichinabo cabaret (2015), La noche árabe (2015), Planteamiento, nudo y desenlace (2015), Historia casi de mi vida (2016), El otro es nosotros (2016), La casa de Bernarda Alba (2017), Buñuel (2017). Ya llevan cinco jornadas de teatro breve con el premio Alex Angulo, y Pabellón nº 6 ha recibido el premio Ercilla a la mejor labor teatral del 2016 y premio Las Angulas de la Ría otorgado por la Ria de Ocio en 2017.

Ilustración 10
Cabaret "Chihuahua" en Pabellón nº 6 (fotografía cedida por Pabellón nº 6)

Sus gestores, de hecho, llegaron a sostener que *Pabellón nº 6* había sorprendido, porque había descubierto la necesidad de acercar la profesión a sus proyectos. En definitiva, esto fue lo que generó otro hábito de comportamiento en el espectador, y confirmó las sospechas, entre sus miembros, de que existía un público para ellos y de que había una profesión capaz de suscitar interés con sus propias propuestas creadas en un laboratorio.

Han sido capaces, incluso de abrir puertas y luces con la administración, porque a día de hoy es un proyecto objetivable, no una hipótesis, el cual arroja unos resultados muy contundentes en número de espectadores y en número de profesionales vinculados a diferentes proyectos. Por ejemplo, nueve actrices trabajaron en *La casa de Bernarda Alba*, diez intérpretes trabajaron en el *Cabaret*, nueve lo hicieron en la *Compañía Joven*… es decir, *Pabellón nº 6* es un centro de trabajo, de práctica, de juego, de entretenimiento, que atrae a profesionales de diferentes generaciones.

Ilustración 11
Cabaret "Chihuahua" en Pabellón nº 6 (fotografía cedida por Pabellón nº 6)

Se autodefinen como un laboratorio que ha buscado la rentabilidad artística, en donde es posible pagar la seguridad social de los equipos, la taquilla y las donaciones, que eran y son la fuente principal de ingresos, pero lo que les sostiene principalmente es el público, los socios y es a tener en cuenta que cada vez se va involucrando más en la administración. Para ellos:

> "Hacer un montaje es resultado de un taller, de una práctica, de un juego. No se produce para nosotros mismos, se produce para la compulsa con el espectador. Nos hemos hecho visibles gracias al espectador, gracias al público que nos es fiel y por causas desconocidas, tenemos hasta un banco de datos de nuestros fieles que nos piden información. Son nuestro principal altavoz. Es un público diferente, diverso, no tenemos una línea estética y trabajamos a impulsos a corazonadas en eso somos muy eclécticos. Nuestra idea es mantener el espíritu colaborativo".

Llegó a sostener Ramón Barea, con el fin de describir este proyecto tan ilusionante y para hacerlo tomó como defensa las afirmaciones del dramaturgo estadounidense David Mammet que, "*Pabellón nº 6* nos chulea, ya que el teatro es un chulo imposible de satisfacer y es que nos gusta esta profesión de putas"[200] (Ilustraciones 14-15).

[200] D. MAMET, *Una profesión de putas*, Debate, Madrid, 1995.

Ilustraciones 12-13
"La Casa de Bernarda Alba" y "Orquesta de Señoritas" (fotos cedidas por Pabellón 6)

En torno a la *Compañía Joven*, sostuvo Barea, que, al fin y al cabo, se trata de un proyecto que respondió a la pérdida de un eslabón, un doble juego, que servía de trampolín, para impulsar las carreras de los jóvenes actores, muy preparados, pero sin posibilidades reales de trabajar. A su vez, les servía para captar al público joven y vincularlo de otra manera a ellos. Otro avance más, fue pensar, hacia donde querían ir, conseguir visibilidad y que atrajese a los más jóvenes. Están en ello: "yo Ramón Barea liderando una cosa tan inconsciente cuando yo por edad estoy para jubilarme, está en plano experimental, veremos hacia dónde vamos". Según Barea, crear la *Compañía Joven* respondió también a una corazonada, puesto que creyeron que *Pabellón nº 6* sería capaz de recoger entre los jóvenes este tipo de proyectos. Y para que este proyecto saliera adelante entendieron que resultaba importante que viniese de público gente joven.

De hecho, sostuvo Barea, cómo habían salido las primeras generaciones y se habían colocado en ciudades como Madrid, y que podían presumir de ello. Como en los proyectos de *Romeo y Julieta*, en la adaptación de Pablo Neruda, impulsaron a nueve jóvenes actores (Ilustraciones 16-17).

Había una voluntad por hacer del teatro algo romántico. Tal vez sea porque está en el ADN de Ramón Barea, porque él mismo, recuerden cómo renunció a una temporada en el *Centro Dramático Nacional* para volver a *Pabellón nº 6*, "un proyecto más precario pero muy ilusionante, un territorio de libertad". Para él, el joven, la innovación con lo efímero, se confunde, dará la risa, por pensar que serán la solución, porque no puedes inventarte el teatro de la nada: "hay que hacer repertorio porque interesa y puedes hacer fusión de varias cosas, hay que vivir con lo mejor

de la tradición". Pero con un texto complicado, con un vocablo muy distinto a la hora de expresarse hoy, según Itziar Lazkano[201].

Ilustraciones 14-15
"Historia casi de mi vida" y "Hoy última función" (fotos cedidas por Pabellón nº 6)

Para Barea, con esta gente que sale con un mayor bagaje, hay que encontrarse y compartir proyectos con aportaciones[202]. Ramón Barea es, por lo tanto, clave en el proyecto, y lo explica muy bien el propio Barea, al describir *Pabellón nº 6* como un sitio de confluencia, que ha ido variando en estos seis años, al pasar de okupas en precario a que el ayuntamiento les acoja, les rehabilite el pabellón y les ceda ese espacio para seguir trabajando. Al aglutinar tanta gente en torno a este proyecto, constataron que era necesario que dejase de ser un espacio en precario, para pasar a ser un espacio con un proyecto de futuro, ayudado por la administración. Un proyecto sobre el que se va a poner la mirada con el proyecto del futuro Bilbao que ya ha empezado a tomar forma en esta zona (Ilustraciones 18-19).

[201] "El laboratorio teatral Pabellón nº 6 impulsa a nueve actores y actrices de talento pujante", *Deia* 17 de marzo 2016. "Ramón Barea cicerone en Pabellón 6", *El último apuntador*, Radio Vitoria, 20 de junio de 2017.

[202] Compañía Joven: Romeo y Julieta (2016) Los aborígenes Lorca, Dalí y Buñuel (2017). Han pasado por pabellón nº 6 los interpretes Alfonso Martínez, Petra Martínez, Juan Margallo, Jorge Uson, Ester Bellver, José L. Esteban, Pia Tedesco, Fernando Cayo, Alfredo Abadía, Luis Bermejo, Pepe Viyuela, Alberto San Juan…Las compañías vascas que han actuado en P6: Kukubiltxo, Metrokoadroka, Hortzmuga, Rouge Elea, Nexo Teatro, Malas Compañías, Tartean Teatroa, Dejabú Panpin Laborategia, Huts Teatro, Gilkitxaro, Dxusturi Teatroa, Pez Limbo, Kabia Teatroa, Lastima Teatroa, Anodino Teatroa…EITB, "Nace la compañía joven de Pabellón 6 con Romeo y Julieta", *Iflandia Radio Euskadi*, 25 de enero 2016.

Ilustración 16
La Compañía Joven, "Los Aborígenes" (fotografía cedida por Pabellón nº 6)

Según Barea, sus propios miembros, han ido convirtiendo este espacio en un lugar de entrenamiento, de producir cosas, que no tienen sitio en otros lugares. Tampoco es que se haya dado con la fórmula mágica, sino que, según surgen las cosas, se van haciendo. Improvisación e inseguridad son palabras que aparecen constantemente en las entrevistas. Según él, tal vez sea, porque su oficio es un oficio de resistencia, en parte, porque no hay una garantía de continuidad, hay inseguridad, precariedad, es algo tremendo para quienes se mueven en este mundo[203].

Otra idea que aporta Barea, es que el público que acude a *Pabellón nº 6* se diferencia del espectador casual en que demuestra un mayor interés en venir a este recóndito lugar y que una vez lo hace termina convirtiéndose en asiduo. Se produce un sentimiento de pertenencia porque el público es cómplice, colabora y pertenece a *Pabellón nº 6*:

> "Tenemos un carácter solidario y cooperativo que no queremos que cambie, en el día a día, hay gente que se encarga de todo, el paso de los años ha dejado claro qué son y el servicio que dan".

[203] Entrevista a Ramón Barea, *El diarionorte.es*, 4 de marzo de 2014. (Consulta: 12 de noviembre de 2017).

Ilustración 17
La Compañía Joven, "Romeo y Julieta" (fotografía cedida por Pabellón nº 6)

Ilustración 18
"La Noche Árabe" en Pabellón nº 6 (fotografía cedida por Pabellón nº 6)

Barea es feliz por la credibilidad actual de *Pabellón nº 6* y es que extiende la invitación a la sociedad para que se observe cómo crece el proyecto, tal y como él sostiene, el lugar no determina el contenido sino al revés, porque han pasado toda la vida trabajando en pabellones industriales. Para él es parte de su legado emocional por el vínculo de todo esto, con, aquello que fue, *Cómicos de la Legua*[204].

Ilustración 19
Obra de Buñuel en Pabellón nº 6 (fotografía cedida por Pabellón nº 6)

[204] MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE, Entrevista a Ramón Barea para el proyecto: "El teatro independiente en España", *Serie Voces* de la web: "El teatro independiente en España" YouTube, 7 de octubre de 2016.

3. EPÍLOGO

Pabellón nº 6 fue un proyecto que nació sin consultar a nadie y a día de hoy, tanto la administración como el público, se han comprometido con él. Les quedaba como asignatura pendiente acudir al repertorio, y también lo han hecho. La idea era permanecer. Que las palabras de Shakespeare se entendiesen, pero con un sabor más contemporáneo (Ilustración 20). En el caso de *La casa de Bernarda Alba* de Federico García Lorca, decía la actriz que interpretaba uno de los papeles protagonistas, Idoia Merodio, que *Pabellón nº 6* es algo, en lo que unos visionarios vieron algo en este proyecto y lo tachó de milagro. A lo que añadió que las actrices como ella, están muy agradecidas por la oportunidad que les han dado, ya que se trata de un proceso sumamente interesante[205].

Barea dejaba otra idea para la ponderación: "nuestra intención también es conseguir que los visitantes del *Guggenheim* y del *Euskalduna* puedan asistir a las creaciones teatrales que se ofertan en *Pabellón nº 6*".

En estos momentos, el laboratorio lo componen un centenar de socios activos, con voz y voto, un equipo directivo de la asociación con diez miembros y siete personas que reciben remuneración mensual por sus trabajos administrativos. La idiosincrasia de *Pabellón nº 6* es no parar y procurar hacer siempre cosas diferentes. El secreto no es otro que reinventarse cada día, por eso las ideas no cesan nunca y con ellas llegan nuevos proyectos de futuro. Al preguntarles por el futuro de *Pabellón nº 6*, sus gestores sostienen que será de tanteo y de error, de tratar de consolidar la *Compañía Joven*, las jornadas de *Teatro Breve*, los cursos… trabajando como siempre, a corazonadas.

Para Ramón Barea, mirando a lo que está por llegar y reflexionando en torno a ello, era evidente cuáles debían de ser los siguientes pasos a dar, algo en lo que coincidían, tanto Itziar Lazkano como Felipe Loza: tratar de consolidar los equipos de trabajo, en seguir manteniendo los de hoy, apuntalar cada una de estas piezas a las que se irán sumando muchos más apéndices, –como con la *Compañía Joven* con unos cincuenta miembros–, incrementar las producciones propias, con las que prevén que irán de gira por toda España, tener un pabellón rehabilitado, sin frío, ampliado y con aparcamientos. Es decir, un afianzamiento del proyecto que tiene mucho que decir, en este nuevo Bilbao, del que parte surgirá, sin ningún género de duda, en este peculiar espacio de la calle Ribera de Deusto, dentro del proyecto de un nuevo Zorrotzaurre.

[205] "Entrevista a Ramón Barea e Idoia Merodio", *Inflandia Radio Euskadi*, 11 de octubre de 2017.

Ilustración 20
Ramón Barea recibiendo el "Premio Ercilla" en nombre de Pabellón nº 6
(fotografía cedida por Pabellón nº 6)

BIBLIOGRAFÍA

ABDELRAHIM, J. "Zorrozaurre, el barrio fantasma del arte", *Ling*, diciembre, 2011.

BABLET, D., BABLET, M. L. *Le théâtre du soleil ou la quête du bonheur*, Editions du CNRS, Paris, 1979.

BACIGALUPE, C., "Pabellón nº 6, un nuevo espacio dedicado a las artes escénicas", *Bilbao*, Bilboko Udala-Ayuntamiento de Bilbao, octubre, 2011.

BAREA, P. "Juicio sumarísimo", *El Correo*, 24 de agosto, 2011.

BROOK, P. *El espacio vacío*, Ediciones Península, Barcelona, 2015.

CHÉJOV, A. P. *Historia de mi vida. Pabellón número seis*, Taifa, Barcelona, 1985.

CHÉJOV, A. P. *La sala número seis y otros cuentos*, Aguilar, Madrid, 1988.

FERNÁNDEZ, I. "P6: Hiru urte eta eszena aurrera", *Uriola Deustualdea*, 2010ko Urriaren 3an.

GALVAN, J. "Pabellón 6 Teatro en ruinas (industriales)", *Aux Magazine*, 15, diciembre, 2012.

GOBIERNO VASCO, DEPARTAMENTO DE CULTURA, *Estudio Fábrica de Creación 2010*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2010.

GRAMESNIEL, J. The *Cartoucherie, une aventure théâtrale*, Editions de l´Amandier, Paris, 2004.

HADID, Z. *Zorrozaurre Masterplan*, web: www.Zaha-Hadid.com,"Hiriaren ertz eta premien erdigunean", *Berria*, 2011ko abustuaren 20an, Bilbao. 2003.

LÓPEZ, J., BAILON, L. "Ramón Barea, la compañía del asombro" [en línea], *Borrador. Revista Digital de Cultura Contemporánea*, 6 de noviembre, 2016. [consulta: 11 de diciembre de 2017].

MADRUGA, M. "Entrevista a Ramón Barea", blog *Instantes de lucidez*, 25 de febrero de 2013.

MAMET, D. *Una profesión de putas*, Debate, Madrid, 1995.

MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE, "Entrevista a Ramón Barea para el proyecto El teatro independiente en España, *Serie Voces* de la web "El teatro independiente en España", YouTube, 7 de octubre de 2016.

OLASAGASTI, E. "Pabellón 6 urte, una novedad P6 en el panorama teatral de Bilbao y que va consolidándose", *Jokulariak*, 108, septiembre-octubre, 2017.

SUSO, I. "Pabellón 6 cumple cuatro años de trabajo a tope con nuevas ideas y proyectos", *Deia*, 22 de agosto, 2015.

URIONA, A. "La arquitecta iraquí Saha Hadid gana el mayor proyecto urbanístico de Bilbao", *El Pais* (El País Vasco), 12 de noviembre, 2003.

VIVAS ZIARRUSTA, I. "Bilbao: rompiendo fronteras urbanas. La expansión contemporánea de una villa marítima, metrópoli industrial y ciudad portuaria", *Bidebarrieta*, 23, 2012.

Artículos de prensa

EL PAÍS (País Vasco), "Corte de la cinta del Pabellón nº 6", 19 de agosto de 2011.

EL PAÍS (País Vasco), "Conjuro para el teatro", *2*0 de agosto de 2011.

ARTEZ BLAI (El periódico de las artes escénicas), "Pabellón nº6 inicia su andadura como herramienta autogestionada para artistas y compañías de las artes escénicas", 19 de agosto de 2011.

BILBAO, "Pabellón nº 6", diciembre, 2011.

DEIA, "Nace Pabellón 6, nueva iniciativa para promover las artes escénicas", 19 de julio de 2011.

DEIA, "Abre Pabellón 6, un lugar de largo recorrido", 20 de agosto de 2011, p. 58.

DEIA, "P6, reinventarse o morir", 22 d agosto de 2015, p. 68.

DEIA, "El laboratorio teatral Pabellón nº 6 impulsa a nueve actores y actrices de talento pujante", 17 de marzo de 2016.

EL CORREO, "Zorrozaurre se abre al teatro", 20 de agosto de 2011.

EL CORREO, "El pregón literario de Kirmen Uribe enciende la fiesta", 21 de agosto de 2011.

EL DIARIONORTE.ES, "Entrevista a Ramón Barea" [en línea], 4 de marzo de 2014, [consulta: 12 de noviembre de 2017].

EL MUNDO (País Vasco), "El Pabellón nº 6 de teatro alternativo se estrena en la Aste Nagusia de Bilbao", 19 de agosto de 2011.

GARA, "Pabellón nº 6 ventana abierta para la creación escénica vasca", 20 de agosto de 2011, p. 48

LA VANGUARDIA, "El Pabellón nº 6 de Bilbao ofrecerá este jueves el monólogo 'El gilipollas' de Felipe Loza", 24 de agosto de 2011.

Otras fuentes

EITB, "Entrevista a Ramón Barea e Idoia Merodio", *Inflandia Radio Euskadi*, 11 de octubre de 2017.

EITB, "Nace la compañía joven de Pabellón 6 con Romeo y Julieta", *Inflandia Radio Euskadi*, 25 de enero de 2016.

RADIO VITORIA, "Ramón Barea cicerone en Pabellón 6", *El último apuntador*, 20 de junio de 2017.

RECONFIGURACIÓN SOCIOESPACIAL DEL BORDE FLUVIAL Y URBANISMO DE RECONSTITUCIÓN

5

La transformación del frente fluvial de Zorrotzaurre en su contexto teórico y práctico

Marta González Cavia
Arquitecta
GC-Arquitectos

Jorge Cabrera Bartolomé
Arquitecto
GC-Arquitectos

Iñigo Basarrate González de Audikana
Dr. Arquitecto
GC-Arquitectos

La reconversión del frente fluvial de Bilbao que abarca, en un sentido amplio, los márgenes de la Ría del Nervión desde el barrio de la Peña hasta su desembocadura, se ha desarrollado en paralelo a otros muchos procesos similares acontecidos en numerosas ciudades a nivel global. La deslocalización de industrias y los cambios logísticos ocurridos a partir de la década de 1960 han liberado grandes superficies en las tradicionales zonas portuarias, bien conectadas y próximas al centro de las ciudades, que han sido aprovechadas como áreas de expansión de la ciudad.

A lo largo de la ría del Nervión-Ibaizabal, fuertemente industrializada, se han sucedido en las últimas décadas toda una cadena de intervenciones urbanas cuya imagen más característica la han proporcionado, hasta ahora, las formas sinuosas del museo *Guggenheim Bilbao*. Sin embargo, las intervenciones llevadas a cabo en Bilbao y los terrenos ya transformados del Desierto de Barakaldo están separadas por los vastos terrenos aún degradados de Zorrotzaurre y, en menor medida de Punta

Zorrotza y Burtzeña. Este texto aborda la regeneración del *water-front* de Zorrotzaurre, la mayor operación de regeneración por superficie que se llevará a cabo en los márgenes del Nervión y pieza clave para devolver la continuidad física a una ribera que había sido fragmentada por la industria y las infraestructuras portuarias. El análisis de la regeneración de Zorrotzaurre se introducirá con una mirada de amplia perspectiva sobre las circunstancias globales que han llevado a la crisis de la ciudad portuaria y las respuestas más destacables que han surgido alrededor del mundo.

1. CAMBIO Y DESARROLLO DE LAS CIUDADES PORTUARIAS

El agua ha sido tradicionalmente un punto de atracción para el ser humano, alrededor del cual se han formado las mayores concentraciones urbanas a lo largo de la historia. Se calcula que cerca de la mitad de la población mundial vive en áreas costeras o junto a grandes deltas fluviales[206]. A su vez la inmensa mayoría de las grandes ciudades se ha construido junto al mar o en el margen de un caudaloso rio, importante fuente de recursos naturales y vía de transporte para el comercio. En 1900 las veinte ciudades más grandes de Norteamérica se encontraban junto a grandes vías fluviales[207], y la existencia de un puerto adecuado ha sido un factor decisivo para el éxito de la mayor parte de las ciudades.

La relación formal entre entramado urbano y puerto ha sido, por todo ello, intensa a lo largo de la historia[208]. No obstante y, aunque tengan cualidades espaciales compartidas, como destaca Carola Hein "no existe una forma urbana única que caracterice a las ciudades portuarias, sino que su fábrica urbana es un palimpsesto que registra el paso de las diferentes tecnologías, el incremento del intercambio y los cambios políticos, económicos y sociales que resultan del tráfico marítimo"[209]. Dentro de este denominador común, las ciudades portuarias presentaron una relación diferente con su frente acuático en distintos períodos de la historia.

---

[206] Center for International Earth Science Information Network (CIESIN) of Columbia University. (2006) CSD Coastal Population Indicator: Data and Methodology Page.

[207] E. GLAESER, *Triumph of the City: How our Greatest Invention Makes us Richer, Smarter,* Greener and Happier, New York, 2011, capítulo 2.

[208] Véase por ejemplo, B. S. HOYLE, "The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples", *Geoforum, 4*, 1989, pp. 429-435.

[209] C. HEIN, 'Port Cities', en: P. CLARK (ed.), *The Oxford Handbook of Cities in World History*, Oxford, 2013, pp. 521-541.

Así, en la antigua Grecia, el sistema reticular diseñado por Hipódamo de Mileto muestra la capacidad de adaptarse a los condicionantes físicos del territorio y a la presencia del frente marino, y el puerto queda incluido dentro de la trama urbana. En el imperio romano, no obstante, el modelo urbano predefinido formado por *cardo*, *decumano* y una retícula de viales secundarios se trasladaba a los territorios conquistados con pocas concesiones hacia las circunstancias geográficas particulares. Este es el caso de Ampurias (s. II a.C.), Zaragoza, Mérida y Colchester (s. I a.C.). En estos casos el puerto se situaba fuera de la ciudad pero próximo a ella.

A partir del siglo X la actividad comercial propicia el desarrollo del transporte marítimo y fluvial, lo que conlleva a la consolidación de lo urbano a través del comercio. De hecho, el término romano *portus* referido a aquellas plazas comerciales o recintos permanentes para el desembarco y almacenamiento de mercancías de paso en los márgenes de los ríos, derivado posteriormente en el ámbito anglosajón a la palabra *port*, acaba por ser sinónimo de los términos latinos *urbs* y *civitas.* Esto evidencia la influencia decisiva de los asentamientos litorales en la formación de un nuevo periodo de lo urbano. La integración del frente marítimo o fluvial como elemento de la trama urbana experimenta un salto a partir del siglo XVII, cuando los poderes públicos utilizan con énfasis el espacio urbano como medio de representación del poder[210]. Cabe destacar los casos de Turín, donde se reorganizó el centro de la ciudad acercándolo al río Po, y Lisboa y Burdeos, en las que se construyen, respectivamente, la plaza del Comercio y la de Bolsa, como nuevos espacios urbanos volcados al frente acuático.

En el siglo XIX las innovaciones militares y logísticas producen cambios de calado en la relación de las ciudades con sus puertos. Así, el derribo de murallas libera amplias superficies alrededor de las ciudades, en ocasiones, frente al puerto. Esto, junto a las innovaciones en los sistemas de navegación con la aparición del transporte marítimo pesado lleva a transformaciones profundas en los espacios portuarios.

Los frentes marítimos, y en concreto los puertos, empiezan a ser vistos como un elemento de desarrollo económico e industrial situado frente pero al margen de la ciudad. Así el puerto de Liverpool del siglo XVIII y XIX, con sus trece docks, experimentó, un auge muy significativo ligado al periodo industrial en que Inglaterra alcanza la hegemonía comercial y

[210] A. E. J. MORRIS, *The History of Urban Form before the Industrial Revolutions*, London, 1979, pp. 214-278.

tecnológica, multiplicando por veinte su población en menos de 100 años (Ilustración 1). Otros dos puertos europeos, Rotterdam y Amberes, también experimentaron un gran auge ligado al periodo industrial, sirviendo como base de primer orden para el proceso de desarrollo de los dos países, y el crecimiento económico centroeuropeo en general[211].

Ilustración 1
Albert Dock, Liverpool (Beverly Goodwin). Los almacenes portuarios situados en primer término, fueron pioneros por su uso de materiales cuando fue construido en 1846 y fueron rehabilitados en la década de 1980 tras varios años de abandono

El desarrollo exponencial de la industria y el transporte a partir del siglo XIX favoreció aún más a las ciudades portuarias, en las que se estableció la mayor parte de la incipiente industria, en detrimento de las regiones interiores con peor conexión al transporte naval. La generalización de los barcos propulsados con motores de vapor, que permitía independizar el transporte marítimo de las condiciones climáticas, haciéndolo

[211] J. CASARIEGA, E. GUERRA, P. LEY y J. PALOP, *Waterfronts de nuevo. Transformaciones en los frentes urbanos de agua*, Gran Canaria, 1999, pp. 52-53.

más fiable, favoreció el crecimiento dramático de este medio de transporte. Los puertos de las ciudades industriales se ampliaron y, junto a ellos tendían a situarse las principales industrias, debido al elevado coste del transporte terrestre. Al mismo tiempo, se ampliaron los edificios de almacenamiento, por los que pasaban las materias primas que las fábricas necesitan, y los productos manufacturados que producían. Por otro lado, las ciudades portuarias jugaron un papel cada vez más importante en los procesos migratorios que se dieron a partir del siglo XIX y en muchos de ellos se establecieron aduanas, oficinas migratorias y otras instalaciones. Así, la industrialización llevó al máximo esplendor de las ciudades portuarias, en las que se acumularon tecnología, población y riqueza y fueron el principal centro de transporte de bienes, personas e ideas.[212] Nueva York, Liverpool y Manchester o las ciudades de la cuenca del Rhur y del Rin se beneficiaron de su conexión con el mar y la fomentaron mediante la construcción de muelles, canales, etcétera, convirtiéndose con ello en centros económicos de influencia mundial[213].

2. CRISIS Y TRANSFORMACIÓN

Este modelo de transporte entra en crisis, sin embargo, a mediados del siglo XX. Los principales factores que provocaron esta crisis fueron las mejoras de las infraestructuras de transporte en general y, en particular, la "conteinerización" del transporte. El cambio fundamental en el transporte consistió en que los bienes ya no necesitaban ser descargados de la bodega de un barco y cargados en un vagón de tren, si no que viajaban en un contenedor de medidas estandarizadas que podía apilarse en la bodega de un barco carguero, y, posteriormente acoplarse directamente a un tren o al remolque de un camión. Entre 1968 y 1972 el número de contenedores de barco en uso se multiplico por cinco.[214] Esto, junto con la paulatina construcción de infraestructuras terrestres de transporte llevó a unos cambios rápidos y profundos en las ciudades portuarias.

Por un lado, el nuevo modelo de transporte eliminó la mayor parte del trabajo de estiba con la consiguiente pérdida de empleos. Ciudades

[212] C. HEIN, *op. cit*., pp. 521-541.
[213] E. GLAESER, *op. cit*., cap. 2.
[214] L. AMENDA, "Shipping China-Towns and Container Terminals: Shipping Networks and Urban Patterns in Port Cities in Global and Local Perspective, 1880-1980", en: C. HEIN, *Port Cities. Dynamic Landscapes and Global Networks*, London, 2011.

como Liverpool o Detroit perdieron la mitad de su población entre principios y finales del siglo XX[215]. Por otro lado, los cambios de transporte también produjeron cambios físicos en la relación de las ciudades y sus puertos ya que los edificios de almacenaje construidos en el siglo precedente quedaron mayoritariamente inservibles, mientras que los barcos, cada vez de mayor tamaño, necesitaban muelles con más calado y conectados con las vías de ferrocarril y las autopistas. Los puertos urbanos perdieron, de pronto, sus ventajas funcionales y fueron trasladados fuera de las ciudades, mientras que aparecían puertos secos en el interior para almacenar las mercancías.

Una de las consecuencias de la obsolescencia funcional y de la decadencia económica de los centros urbanos portuarios fue la aparición de amplias superficies extraordinariamente ubicadas, próximas a los centros históricos y frente al mar o un cauce fluvial, que ofrecían una oportunidad única para la ciudad.

Las primeras ciudades en afrontar con mayor decisión la reutilización con otros fines de sus áreas portuarias fueron las norteamericanas: Boston, Baltimore y Toronto, con propuestas dirigidas a reforzar sus *downtowns*, a mejorar las condiciones de su centro económico y financiero, y desarrolladas normalmente mediante la intermediación de una agencia paraestatal que asumía prácticamente la totalidad de la iniciativa y la representación gubernamental, y en las que cabe destacar la creación de una nueva tipología urbana, el festival *Marketplace*, una pieza común de todas y cada una de las propuestas de los nuevos frentes urbanos norteamericanos, del pionero empresario James Rouse[216].

El de Boston se ha convertido en un caso paradigmático para el estudio de las operaciones de reforma urbana. Allí, durante la década de 1950 y 1960 las áreas portuarias cercanas al centro, el llamado *West End*, ocupadas por infraestructuras de transporte y barrios tradicionales de trabajadores fueron vistos por los dirigentes políticos y económicos como rentables operaciones urbanísticas. Los barrios tradicionales fueron deliberadamente abandonados y degradados para, posteriormente, facilitar la expropiación y desalojo de sus propiedades. Las edificaciones originales fueron sustituidas por centros comerciales y altos edificios de apartamentos con privilegiadas vistas

[215] E. GLAESER, *op. cit.,* cap. 2.
[216] J. CASARIEGA, *et al.*, *Waterfronts de nuevo…, op. cit.,* pp. 98-100.

sobre la bahía. Este caso, es considerado por numerosos estudiosos como un paradigma de las operaciones de reforma urbana insensibles y especulativas[217].

3. NUEVO PARADIGMA

A medida que han avanzado las décadas y se han ido sucediendo operaciones de reforma urbana, estas han ido reflejando las nuevas actitudes de autoridades, proyectistas y otros agentes hacia el modo de abordarlas. En este respecto, a partir de los años 70 del siglo XX han surgido unas corrientes de pensamiento que permiten hablar, al menos en este ámbito concreto, de un cambio de paradigma. Por un lado, para la formación de una nueva conciencia respecto del paisaje, fueron fundamentales las experiencias artísticas del *Land Art,* que contribuyeron a una nueva apreciación estética de las formas naturales[218]. Junto con este cambio de apreciación estética, los desarrollos en la teoría ecologista desde los años 80 también han afectado a las intervenciones en paisajes fluviales y marinos[219]. Resulta de especial relevancia la teoría que explica el comportamiento de los ecosistemas como algo siempre dinámico en vez de tendente al equilibrio y que también se ha reflejado en intervenciones recientes de paisaje[220]. Por último, han surgido en las sociedades de tradición democrática mecanismos de participación ciudadana que permiten canalizar las aspiraciones y necesidades de los habitantes de las zonas afectadas, al tiempo que se ha desarrollado una mayor sensibilidad hacia el patrimonio industrial[221].

Estos cambios de mentalidad están siendo acompañados por una proliferación de proyectos de este tipo y por una producción teórica cen-

---

[217] Por ejemplo, M. JONES, *The Slaughter of Cities: urban Renewal and Ethnic Cleansing*, South Bend, Ind., St. Augustine's Press, 2004, p. 524. J. JACOBS, *The death and Life of Great American Cities*, New York, Random House, 1961, p. 287.

[218] R. KRAUSS, "Sculpture in the Expanded Field", *October, 8*, 1979, pp. 30-44.

[219] H. R. PULLIAM & B. JOHNSON, "Ecology´s New Paradigm: What does it offer designers and planners?", en: B JOHNSON & K. HILL (eds.), *Ecology and Design: Frameworks for Learning*, Washington, 2002, pp. 51-84.

[220] E. K. MEYER, "The Post-Earth Day Conundrum: Translating Environmental Values into Landscape Design", en: M. Conan (ed.), *Environmentalism in Landscape Architecture*, Washington, 2000, pp. 187-244.

[221] Ver F. BANDARIN & R. VAN OERS, *The Historic Landscape; Managing Heritage in an Urban Century*, West Sussex, 2012, pp. 61-75.

trada en el estudio metodológico del modo de abordar estas operaciones, desde la óptica del planeamiento territorial, el paisajismo, la sociología o la ecología[222].

Un hito en este sentido lo estableció la publicación en 1988 de *Ten Trends in the Continuing Renaissance of Urban Waterfronts*, de Roy B. Mann. Según él habría diez objetivos diferentes de la rehabilitación del movimiento frente al mar que explican su surgimiento y el éxito en los Estados Unidos, que giran en torno al ocio, la naturaleza y la conservación del patrimonio:

1. El hecho de que los procesos de rehabilitación de *waterfronts* ponen a disposición una gran cantidad de suelo de usos diversos.
2. La fuerte demanda pública por acceso libre y fácil a costas y zonas ribereñas.
3. La eliminación de carreteras y su sustitución por las vías peatonales.
4. La conservación y recuperación de las áreas embancadas y de pequeños cursos de agua y canales.
5. La conservación y rehabilitación del patrimonio cultural e histórico.
6. La creación de las zonas comerciales destinadas al público en general.
7. La construcción de salas de exposiciones y otras instalaciones culturales.
8. La creación de lugares adecuados para erigir elementos artísticos.
9. La posibilidad de organizar festivales de música y otras actividades *art*
10. La aplicación de normas de planificación urbana.

Una década después de la publicación del estudio de *Roy*, en el año 2000, en el contexto de las iniciativas de *Global Conference on the Urban Future* celebrada en Berlín en julio de 2000, fueron aprobados los *10 Principios para el Desarrollo Sostenible de los "waterfront" Urbanos.* Estos preceptos fueron previamente desarrollados por *WASSERTADT GMBH* de Berlin, en colaboración con *Centro Internazionale Città d'Aqua* de Venecia. Estos principios fueron actualizados en 2008 con ocasión de la celebración de la exposición internacional del agua en Zaragoza. Además de principios relacionados con la conectividad, la calidad ambiental, la identidad del lugar y la accesibilidad, el documento se refiere a la dilatación en el

[222] Ver, por ejemplo, P. HEALY, *Urban Complexity and Spatial Strategies,* London, 2007. M. E. DEMING & S. SWAFFIELD, *Landscape Architecture Research*, New Jersey, 2011 y M. PROMINSKI (et al.), *River. Space. Design. Planning Strategist, Methods and Projects for Urban Rivers,* Berlin, 2012.

tiempo de estos proyectos y a la participación pública como elemento de sostenibilidad[223].

En la actualidad en el marco *H2020* se están desarrollando proyectos de investigación sobre ciudades portuarias y regiones marítimas y costeras, en el que participan socios locales de diferentes países con interés en analizar la gestión del patrimonio cultural asociado a estas zonas. Se reflexiona sobre el patrimonio integrado, que incluye al natural y al cultural, y que da lugar a formas de socializar su valor en sentido extenso.

4. SOSTENIBILIDAD, NATURALIZACIÓN, IDENTIDAD Y PARTICIPACIÓN

En los últimos años se han regenerado numerosos *waterfronts* urbanos siguiendo criterios de participación ciudadana, restauración natural y conservación del patrimonio cultural. Algunos de estos criterios y experiencias se han recogido también en la transformación de Zorrotzaurre.

4.1. NATURALIZACIÓN Y SOSTENIBILIDAD

Los largos períodos de obsolescencia y desuso de estos espacios han permitido la creación de manera espontánea de paisajes en transición caracterizados por la paulatina ocupación de la naturaleza. El jardinero y arquitecto paisajista Gilles Clément ha puesto recientemente en valor estos paisajes sumidos en la deriva del abandono que, a su entender, constituyen un santuario de biodiversidad y que ha bautizado como "tercer paisaje"[224].

Así, un criterio común de la tendencia actual de intervención en *waterfronts* urbanos es intentar restaurar la condición natural anterior a la transformación de ese paisaje por el ser humano. En muchas intervenciones recientes, los muelles se eliminan para favorecer una transición natural entre el agua y la tierra. Se busca restaurar los ecosistemas originales y aumentar la biodiversidad mediante la plantación de especies vegetales autóctonas. Se favorece la sostenibilidad económica y medioambiental a largo plazo con intervenciones que no requieran un gran

[223] CITTÀD'AQUA, *10 principios para el desarrollo sostenible de las áreas de "waterfront" urbano*, 2008.
[224] G. CLÉMENT, *Manifiesto del tercer paisaje*, Gustavo Gili, Barcelona, 2007.

gasto de mantenimiento ni riego artificial y se adaptan a las condiciones particulares de cada caso. Por último, se pretende restaurar el ciclo natural del agua, favoreciendo su filtración y depuración en el terreno antes de ser vertida al curso de agua, como en el caso de *The Brooklyn Waterfront Greenway*, que a través de la recuperación del ciclo del agua y de infraestructuras verdes da una respuesta al cambio climático aumentando la resiliencia.

Hunter´s Point South Park (Nueva York, 2013), de *Thomas Balsley Associates* y *Weiss/Manfredi*, destaca por la compatibilización de la restauración de elementos naturales y la conservación de la memoria de las actividades humanas que han tenido lugar en el pasado. El diseño se basa en tres pequeñas protuberancias, una de las cuales es una península nueva, que se adentran en el Hudson. Dos de ellas están fuertemente naturalizadas y en la tercera, el *Oval*, se genera una gran superficie vacía para eventos públicos. Todo ello tiene en consideración los ciclos naturales: el *Oval*, la península y el pantano de mareas están diseñados para soportar crecidas del nivel del mar. Después del paso del huracán *Sandy* se pudo comprobar su resiliencia: los cuatro pies de agua fueron drenados rápidamente después del temporal con un mínimo impacto.[225]Los paseos explotan las espectaculares vistas sobre el *downtown* de Man-hattan con miradores en puntos elevados. Entre ellos, una paleta de comunidades de plantas nativas y regionalmente apropiadas resilientes a sequías e inundaciones elimina la necesidad de un riego extensivo.

En el parque de Presque île Rollet en Rouen (*Atelier Jacqueline Osty&Associés*, 2013), situado en una alargada península fluvial ocupada antiguamente por industria vinculada al carbón se restauraron parcialmente los bancos naturales y se constituyó un pequeño montículo forestal para la contención de los suelos contaminados. El parque *Barangaroo* en Sídney (*Rogers Stirk Harbour*, 2015), se inspira en el relieve original de la línea costera que trata de restaurar basándose en un minucioso análisis histórico (Ilustración 2).

[225] D. W. DUNLAP, "A Queens Park Opens, Already a Storm Survivor", *The New York Times*, 4 de septiembre de 2013.

Ilustración 2
Parque de Barangaroo, Sidney (Citygreen Systems)

4.2. PATRIMONIO E IDENTIDAD HISTÓRICA

Las intervenciones que están teniendo lugar no eliminan totalmente las huellas del pasado industrial de los solares afectados, sino que toman este pasado como parte de la historia y la identidad del lugar.[226] Con el fin de preservar este aspecto identitario se conservan elementos y estructuras vinculadas a las actividades industriales resinificándolas en un nuevo contexto.

En el parque de Presque île Rollet en Rouan se reinventan los muelles relacionados con la antigua actividad industrial de forma contemporánea, integrando parte de la materia prima existente (hormigón, adoquines usados). Al igual que en *Hunter´s Point*, las antiguas vías férreas que se insertan en los suelos o en las superficies de césped evocando el pasado ferroviario del lugar. En el parque de *Barangaroo*, por su parte, se

[226] Dentro de los estudios sobre identidad de los espacios urbanos resulta destacable P. BRANDAO, *La imagen de la ciudad. Estrategia de identidad y comunicación*, Barcelona, 2011.

reconoce la importancia de la historia indígena antes de la colonización europea. Los nombres elegidos para los lugares están inspirados en la cultura aborigen.

En *North Wharf Promenade* en Auckland (*Taylor Cullity Lethean*, 2011) un antiguo depósito de cemento y un gran silo previstos para demolición, finalmente se mantuvieron como un hito del nuevo parque. El diseño mantiene el recuerdo de las actividades que se llevaban a cabo en el muelle. El recuerdo de la vida frente al mar es evocada con la conservación de artefactos de las industrias pesqueras y marítimas desmanteladas.

En *Hunter´s Point South Park* las hierbas nativas recientemente plantadas envuelven carriles de carga para componer una narrativa interpretativa del jardín y un antiguo muelle ha sido integrado en el paseo. Una trayectoria cruzada se teje a través de una pequeña plaza central.

4.3. OCIO Y ACCESIBILIDAD

Algunas teorías recientes de filosofía política y sociología otorgan un puesto central al ocio (*leisure*) como factor de desarrollo humano y de la formación de sociedades verdaderamente democráticas e igualitarias. Especialmente Martha Nussbaum y Amartya Sen han descrito las "*capabilities"* y "*substancial freedoms"* como oportunidades reales para hacer aquello que uno valora y que le realiza, impulsando con ello el desarrollo de teorías en torno al papel del ocio en las democracias liberales[227].

El igualitarismo democrático y la importancia del ocio se han traducido en el diseño urbano en un énfasis en los espacios de esparcimiento, que permitan el disfrute de la naturaleza y la realización de deporte y que sean accesibles a personas de toda condición física. En los *waterfronts*, la búsqueda del disfrute sensorial ha llevado a querer recuperar el contacto con el agua, mediante la construcción de playas seminaturales, piscinas o estanques, veredas que transitan junto al borde acuático, etcétera. En *Hunter´s Point South Park* se ha construido una playa a lo largo del paseo arbolado con instalaciones de voleibol y otros deportes, con unas vistas únicas sobre Manhattan. En el puerto de Copenhagen, varias interven-

[227] Para más información ver M. NUSSBAUM & M. CREVAN, *Creating Capabilities. The Human Development Approach*, Cambridge, Mass., 2011; A. SEN, *The Idea of Justice*, Cambridge, Mass., 2011; J. M. ALEXANDER, *Capabilities and Social Justice: the Political Philosophy of Amartya Sen and Martha Nussbaum*, London, 2008; T. BLACKSHAW (ed.), *The Routledge Handbook of Leisure*, London, 2013.

ciones (*Harbour Bath*, *Kelwood Waves* y *Kalvebod Brygge*) crean espacios de esparcimiento vinculados directamente con el agua. Algunos de ellos construidos directamente sobre el agua de la bahía, otros incluyen piscinas o plataformas flotantes (Ilustración 3).

La accesibilidad de estos espacios lleva, por una parte, a evitar la disposición de barreras arquitectónicas y por otro, a la conectividad con el resto de la ciudad, especialmente de la ciudad histórica y consolidada. A este respecto es destacable el ejemplo de *Aalborg* en Dinamarca, en el que se recupera la conexión del centro medieval con el fiordo adyacente, anteriormente obstaculizada por el puerto industrial.

Ilustración 3
Kalvebod Brygge Wave Project, Copenhagen (News Oresund)

4.4. Participación ciudadana

Otro concepto que está marcando los desarrollos urbanos recientes en las democracias consolidadas es el de la participación directa. Esto también abarca, en diferentes grados, la planificación y la gestión del espacio público.

El parque de *Segment 5* en Chelsea, Nueva York, es destacable por los procesos de participación ciudadano que tuvieron lugar en todo el procesode diseño y posteriormente. La pieza central del aspecto exterior del parque del río Hudson, de cinco millas, es en sí misma un milagro de treinta años de defensa pública, el *Segmento 5* es un espacio lleno de recursos y verdaderamente público, nacido de la demanda vocal de los vecinos. El *Segmento 5* se completó en 2010 después de ocho años de participación y revisión pública a menudo polémica. Desde el principio, los diseñadores se beneficiaron de la aportación de los miembros de la comunidad y defensores del parque. El activismo vecinal y la campaña legislativa de estos activistas resultaron primero en la creación del *Hudson River Trust* a principios de los años noventa. El *Segmento 5* fue uno de los últimos de los siete segmentos construidos. Ubicado en el barrio de Chelsea y en el punto más ancho del *Hudson River Park*, el *Segmento 5* cumple muchos de los objetivos y aspiraciones de la comunidad para el espacio abierto y el acceso a la inmensidad del río.

Por otra parte el concepto de participación se extiende más allá de las fases iniciales de diseño y construcción de un espacio público, para incluir también el modo en que se usa. Por ello, las nuevas intervenciones favorecen la disposición de instalaciones abiertas a diversos usos, e incluso, el *no-planning,* en donde las instituciones permiten y favorecen que sean los usuarios los que de forma espontánea vayan dotando de uso y contenido a los espacios.

5. Zonas verdes de Zorrotzaurre

En este contexto de desarrollo teórico y práctico internacional han surgido los proyectos de rehabilitación de los márgenes de la ría del Nervión. Estos proyectos son parte de un proceso amplio de reconversión surgido tras las inundaciones de 1983 y la crisis industrial de los 70 y cuyas diferentes fases han reflejado el cambio de actitud producido respecto al modo de abordar estas actuaciones. Desde la inauguración del museo *Guggenheim Bilbao* en 1997 se han recuperado kilómetros de ribera fluvial para el esparcimiento ciudadano en Bilbao y los municipios colindantes. Este proceso, no exento de las tensiones económicas y sociales habituales, ha permitido dotar de un área de recreo a los densos barrios de La Peña y Bilbao la Vieja. Este paseo ribereño se ha prolongado, por el margen oeste de la Ría bordeando el Ensanche hasta llegar al *Guggenheim*. Entre el *Guggenheim* y los antiguos astilleros de *Euskalduna*, en un

área de mayor amplitud ocupada anteriormente con *containers,* se desarrolló Abandoibarra, otro proyecto de regeneración de *waterfront* que, en este caso, incluyó, además de paseos y zonas verdes, la construcción de apartamentos de lujo, un hotel y un centro comercial, siguiendo el modelo de las experiencias americanas. En este sentido, es revelador que fuera una firma con base en Estados Unidos, (*Pelli Clarke Pelli Architects*) la que diseñara el máster plan y su edificio de más envergadura y que fuera otra firma americana (*Robert A. M. Stern Architects*) la encargada de diseñar su centro comercial (Ilustración 4).

Ilustración 4
Abandoibarra desde el Puente de Deusto, Bilbao (Borja Gómez).
A la derecha el centro comercial de Robert M. A. Stern y en el centro
la Torre Iberdrola de Pelli Clarke Pelli Architects

Siguiendo esta sucesión de espacios en dirección a la desembocadura se encuentran las riberas de Deusto y San Ignacio, además de la península de Zorrotzaurre, que se sitúa frente a ellas. Estas áreas fueron objeto de un máster plan a cargo de la arquitecta Zaha Hadid (2004) que preveían dejar los márgenes fluviales como espacios de esparcimiento. El diseño de estos márgenes fueron, a su vez, objeto de un concurso en 2013 ganado por la firma local *G&C Arquitectos* y *JVDP Arquitectes* (Ilustración 5). Tanto el diseño de los márgenes fluviales como el plan general para todos estos terrenos cercanos a la Ría reúnen, en cierto grado, los valores anteriormente descritos.

Ilustración 5
Zonas verdes de Zorrotzaurre, planta, de G&C Arquitectos y JVDP Arquitectes
(G&C Arquitectos y JVDP Arquitectes)

5.1. ASPECTOS DE ECOLOGÍA Y SOSTENIBILIDAD

El diseño recupera aspectos del paisaje preindustrial. Para ello, establece un criterio de diseño en estructura radial tomado de las antiguas trazas de la parcelación agrícola. Esto permite evidenciar el antiguo orden natural de los flujos de agua de la vega y reavivar la memoria de lo que fue originalmente una vega agrícola. Con ello se refuerza el conocimiento del lugar, revelando con el nuevo diseño, su pasado y sus ciclos naturales.

Así mismo, el diseño recupera el ecosistema natural mediante la creación de grandes zonas vegetadas y superficies drenantes. La vegetación arbórea, junto con el tejido de superficies verdes y pavimentos en el que se implanta, conforma los nuevos espacios del parque dando lugar a una gran variedad de situaciones: espacios abiertos al canal a modo de "claros en el bosque", umbráculos, avenidas, taludes al sol, zonas protegidas de los vientos, etcétera. La vegetación baja se ha dispuesto según el concepto de jardín perenne, es decir, el máximo aprovechamiento de las condiciones de cada especie con el mínimo mantenimiento, incrementándose de esta forma la sostenibilidad del proyecto. Las zonas bajas son

principalmente de praderas (césped) o mezcla de vivaces-gramíneas. Para las zonas de gramíneas y vivaces, se han escogido especies atendiendo a diversos factores: soleamiento, crecimiento, época de floración, coloración y altura, entre otros. En las orillas del canal y zonas próximas al agua, se propone arbolado que llega hasta el agua: *Salix alba, Sophora japonica pendula, Tamarix gallica, Tamarix pentandra pink cascade*.

5.2. CREANDO Y CONSERVANDO IDENTIDAD EN ZORROTZAURRE

La península de Zorrotzaurre y sus márgenes fluviales son un caso paradigmático para el estudio de la construcción de nuevas identidades en los *waterfronts.* La identidad del lugar no solo ha sido transformada por las nuevas construcciones y actividades que se implantaban sino también por la misma transformación topográfica del lugar. La zona de Zorrotzaurre era una fértil vega rural que se extendía desde la ribera de la Ría hasta las faldas del monte Banderas. Tras el paulatino asentamiento de la industria en la zona se hace conveniente la apertura de un canal que diera salida a la Ría a las fábricas situadas en el interior. Hoy, tras el traslado de las principales actividades portuarias e industriales al puerto exterior, se planea dotar de un nuevo uso a la zona. Este cambio de uso irá acompañado de una nueva intervención topográfica: la apertura del canal y consiguiente configuración de la isla.

Cada una de estas fases ha dejado una fuerte impronta en el lugar. Del mismo modo, las futuras intervenciones deberán apoyarse en los signos identitarios existentes sobre los que construir los futuros espacios. Como expresa I. Vivas Ziarrusta, la transformación de este espacio post-industrial "no justificaría el olvido de un pasado ciertamente memorable [...] un cúmulo de relatos urbanos conecta con la memoria salvaguardada tanto en las persistencias arquitectónicas como en los acontecimientos y el devenir de los colectivos humanos, hallando nuevas estrategias para la apropiación de estos espacios"[228].

La propuesta también se apoya en el pasado industrial de la zona, que ha configurado su carácter hasta ahora y que debe contribuir a la nueva identidad del espacio resultante. Para ello se recrea el paseo de sirga, que unía peatonalmente el Abra a los muelles del Arenal. La inter-

[228] I. VIVAS, "La península de Zorrotzaurre y el barrio de Olabeaga. Un problema urbanístico para Bilbao", *Kobie. Serie Antropología Cultural, 12*, Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 2006/2007.

vención en la ribera de San Ignacio permitirá recuperar la continuidad perdida en las pasadas décadas.

Ilustración 6
Ribera de San Ignacio (G&C Arquitectos).
La vegetación ha ido colonizando las superficies abandonadas

Con la misma intención de construir identidad con los elementos del pasado, se integran y reinterpretan construcciones existentes. Los norays, grúas y raíles, pavimentos de hormigón y otros vestigios industriales son aprovechados para dibujar los nuevos espacios (Ilustración 6). También esto responde a las estrategias de legibilidad del paisaje y del "espíritu del lugar", así como a la celebración de su historia y a la creación de nuevos símbolos y monumentos a través de la resignificación de objetos antiguamente ordinarios. Dentro de los elementos conformadores de identidad y a conservar, tienen especial relevancia aquellos ligados a la principal industria de la Península: *Cadenas Vicinay S. A.* La conservación y reubicación de los vestigios industriales de esta compañía ha sido objeto de un minucioso estudio, en el que se han identificado estos elementos,

se les ha asignado una nueva ubicación y se ha proyectado el modo en que esos objetos quedarán integrados en la nueva urbanización (Ilustración 7).

Ilustración 7
Zonas verdes de Zorrotzaurre, detalle, de G&C Arquitectos y JVDP Arquitectes (G&C Arquitectos y JVDP Arquitectes).
Reubicación y resignificación de cadenas de barcos integradas en los elementos de la nueva urbanización

5.3. Ocio y participación

En épocas más recientes la zona ha continuado evolucionando y acogiendo diferentes actividades. Aunque ni en el diseño del "Máster Plan" ni de los espacios públicos haya existido un proceso de participación como tal, sí es cierto que en el tiempo transcurrido desde que se constituyó la *Comisión Gestora para el Desarrollo Urbanístico de Zorrotzaurre* en 2001, algunas de las viejas estructuras han sido apropiadas espontáneamente por colectivos sociales y adaptadas para nuevos usos. Unos pabellones industriales fueron rehabilitados para el centro de creación artística *ZAWP* (*Zorrotzaurre Art Work in Progress*), y parte de la fábrica de *Artiach* acoge hoy en día el *Espacio OPEN*, con fines similares. Por tanto, en el caso de la reconversión de Zorrotzaurre, la dilatación de los tiempos de intervención también ha favorecido la aparición de nuevos agentes que cualquier propuesta futura deberá poder integrar, y la interacción de muchos ciudadanos que hasta entonces desconocían el barrio.

Con el fin de lograr la accesibilidad y el disfrute del espacio el diseño pone especial atención en promover y potenciar su atractivo mediante la conexión con el agua (canales, muelles, plataformas...) y un sentido de protección y seguridad. Los espacios están volcados al agua, y participan de la misma de manera diversa. Para ello, el agua se hace vector de identificación de los espacios resultantes. Se enfatiza su presencia llenando los bordes del canal de actividad, rompiendo estos bordes e incorporando el agua al parque mediante entrantes y canales (Ilustración 8).

Ilustración 8
Zonas verdes de Zorrotzaurre, boceto de la ribera de San Ignacio, de G&C Arquitectos y JVDP Arquitectes (G&C Arquitectos y JVDP Arquitectes)

Así mismo, mediante la integración de las aceras en el propio parque –previstas inicialmente acompañando a la vialidad rodada– se aumenta el tránsito peatonal en estas zonas verdes y de ocio y por tanto, la seguridad.

El confort en los espacios públicos también se logra con un diseño bioclimático, en el que se ha estudiado previamente la orientación y las condiciones climáticas, para ofrecer un diseño atento a la protección de los vientos dominantes y con un adecuado asoleo. Los espacios de esparcimiento se protegen de los vientos noroestes provenientes del mar mediante la disposición transversal de masas arbóreas y de las zonas ataluzadas. Para el correcto asoleo de las zonas de recreo y estancia se han analizado las sombras proyectados por los edificios, eligiendo las ubicaciones más soleadas.

Por último, el diseño de los espacios –a pesar de su diferenciación (parque del agua, parque deportivo, plazas, paseos, muelles...)– permite la indeterminación, y se adapta a la demanda cambiante de los usuarios, favoreciendo así el desarrollo de actividades espontaneas e imprevistas, facilitando las mutaciones por causas sociales, técnicas o económicas y posibilitando la elección en la apropiación colectiva del espacio a lo largo del tiempo.

Al igual que en las transformaciones mencionadas anteriormente, en el caso de Zorrotzaurre, el espacio resultante tendrá un lugar muy destacado en el desarrollo futuro de la ciudad. Las características particulares de esta área, al igual que en otros *waterfronts* urbanos, su estrecha vinculación con la historia de la ciudad y su estratégica ubicación junto al agua, adquiere un significado y repercusión que afectan a la ciudad en su conjunto. Esto es especialmente cierto en el caso de Zorrotzaurre ya que sus solares constituyen prácticamente la última oportunidad de expansión de la ciudad en sus límites próximos.

Del análisis histórico realizado se desprende que los frentes marítimos o fluviales y las instalaciones portuarias han sido lugares significativos de las ciudades portuarias. Cada época construye una relación determinada con el entorno, entre la ciudad y el puerto. Por otro lado, y del análisis más reciente de los procesos de transformación derivados de los cambios logísticos portuarios, se evidencia cómo ha ido cambiando el modo de enfrentarse a este tipo de transformaciones a lo largo de las últimas décadas. Después del transcurso de más de medio siglo desde las primeras experiencias, se podría hablar ya de diferentes "generaciones" de transformación o regeneración de espacios urbanos portuarios. Esto

también ha sido así en el caso de Bilbao y mientras que las premisas bajo las que se ha abordado la transformación de Zorrotzaurre han sido muy diferentes de las aplicadas décadas atrás en Abandoibarra, es esperable que el enfoque y la metodología varíen todavía mucho cuando se aborden las transformaciones de Burtzeña y Punta Zorrotza.

Las ciudades costeras han demostrado tener mayor capacidad de afrontar los riesgos que se presentan a lo largo de la historia: mayor resiliencia, mayor apertura y flexibilidad, mayor permeabilidad y en definitiva, mayor capacidad de reinventarse. También la transformación de las áreas portuarias de Bilbao ofrece signos de la capacidad que tiene esta ciudad para conquistar su futuro.

BIBLIOGRAFÍA

ALEXANDER, J. M. *Capabilities and Social Justice: the Political Philosophy of Amartya Sen and Martha Nussbaum*, Ashgate, London, 2008.

AMENDA, L. "Shipping China-Towns and Container Terminals: Shipping Networks and Urban Patterns in Port Cities in Global and Local Perspective, 1880-1980', en C. Hein, *Port Cities. Dynamic Landscapes and Global Networks*, Routledge, London, 2011.

BANDARIN, F., VAN OERS, R. *The Historic Landscape: Managing Heritage in an Urban Century*, Wiley, Indianapolis, 2012.

BLACKSHAW, T. (ed.), *The Routledge Handbook of Leisure*, Routledge, London, 2013.

BRANDAO, P. *La imagen de la ciudad. Estrategia de identidad y comunicación*, Universitat de Barcelona, Barcelona, 2011.

CASARIEGA, J. *et al.*, *Waterfronts de nuevo. Transformaciones en los frentes urbanos de agua*, Ayuntamiento de Gran Canaria, Gran Canaria, 1999.

CENTER FOR INTERNATIONAL EARTH SCIENCE INFORMATION NETWORK (CIESIN), *CSD Coastal Population Indicator: Data and Methodology Page*, of Columbia University, 2006.

CITTÀ D' ACQUA, *10 principios para el desarrollo sostenible de las áreas de "waterfront" urbano*, 2008.

CLÉMENT, G. *Manifiesto del tercer paisaje*, Gustavo Gili, Barcelona, 2007.

DEMING, M. E., SWAFFIELD, S. *Landscape Architecture Research*, Wiley, Indianapolis, 2011.

DUNLAP, D. W. "A Queens Park Opens, Already a Storm Survivor", *The New York Times*, 4 de septiembre de 2013.

GLAESER, E. *Triumph of the City: How our Greatest Invention Makes us Richer, Smarter, Greener and Happier*, The Penguin Press, New York, 2011.

HEALY, P. *Urban Complexity and Spatial Strategies,* Rotledge, London, 2007.

HEIN, C. "Port Cities", en P. Clark (ed.), *The Oxford Handbook of Cities in World History*, Oxford University Press, Oxford, 2013.

HOYLE, B. S. "The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples", *Geoforum, 4*, 1989.

JACOBS, J. *The death and Life of Great American Cities*, Random House, New York, 1961.

JONES, M. *The Slaughter of Cities: urban Renewal and Ethnic Cleansing*, South Bend, Ind., St. Augustine's Press, 2004.

KRAUSS, R. "Sculpture in the Expanded Field", *October,* 8, 1979, pp. 30-44.

MANN, R. B. "Ten Trends in the Continuing Renaissance of Urban Waterfronts", *Landscape and Urban Planning,* 16 de octubre de 1988, pp. 177-199.

MEYER, E. K. "The Post-Earth Day Conundrum: Translating Environmental Values into Landscape Design", en M. Conan (ed*.), Environmentalism in Landscape Architecture*, Dumbarton Oaks, Washington, 2000.

MORRIS, A. E. J. *The History of Urban Form Before the Industrial Revolutions*, Routledge, London, 1979.

NUSSBAUM, M., CREVAN, M. *Creating Capabilities. The Human Development Approach*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 2011.

PROMINSKI, M. *et al.*, *River. Space. Design. Planning Strategist, Methods and Projects for Urban Rivers,* Birkhauser, Berlin, 2012.

PULLIAM, H. R., JOHNSON, B. "Ecology´s New Paradigm: What does it offer designers and planners?", en B. Johnson, K. Hill (eds.), *Ecology and Design: Frameworks for Learning*, Island Press, Washington, 2002.

SEN, A. *The Idea of Justice*, Cambridge, Mass., Harvard University Press, 2011.

VIVAS ZIARRUSTA, I. "La península de Zorrotzaurre y el barrio de Olabeaga. Un problema urbanístico para Bilbao", *Kobie. Serie Antropología Cultural,* Diputación Foral de Bizkaia, Bilbao, 12, 2006-2007, pp. 87-117.

6

ESPACIOS MARÍTIMO-PORTUARIOS EN LA RÍA DE BILBAO: DESDE SU EXTENSIÓN METROPOLITANA HASTA LA RIBERA DE DEUSTO Y LA PENÍNSULA-ISLA DE ZORROTZAURRE*

ISUSKO VIVAS ZIARRUSTA
Dr. en Bellas Artes
Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea
Departamento de Escultura

AMAIA LEKERIKABEASKOA GAZTAÑAGA
Dra. en Bellas Artes
Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea
Departamento de Escultura

1. APROXIMACIÓN A LA CIUDAD-PUERTO LONGITUDINAL. COYUNTURAS HISTÓRICO-TEMPORALES

EN LA RÍA de 'ayer y de hoy', siempre 'afectada' por el 'accionar' de las mareas, "los diferentes momentos históricos han alterado [su] aspecto y el paisaje de sus márgenes. El periodo industrial supuso el momento álgido de la degradación de sus aguas"[229]. La presente cita resume y a la vez sintetiza lo fundamental de una transformación geográfico-

* * Este capítulo ha sido elaborado en el marco del Grupo de Investigación Consolidado del Sistema Universitario Vasco IT-655-13 y posteriormente GIC-GV-IT1096-16, con financiación del *Gobierno Vasco.* Así como en el seno del proyecto: "El arte y las transformaciones del espacio común del territorio. [Sostenibilidad estética en canteras de corte y bordes de agua]" (HAR2016-78241-P), MINECO, Fondos europeos FEDER (I+D+i).

[229] I. GANDARIAS, "La ría ayer y hoy", *CIHMA Aldizkaria*, nº 2, Ayuntamiento de Barakaldo, 2014, p. 2.

productiva de un territorio fluvial-marítimo a lo largo de sus siglos de existencia e interacción sistémica de la comunidad humana con el entorno. Ello ha instaurado, así mismo, mecanismos simbólicos de identificación paisajística devenidos de elementos-clave asociados fuertemente a la funcionalidad de ese sistema antrópico: actividad agropecuaria, agricultura, navegación, urbanización, transporte-comunicación, contiendas bélicas-militares, comercio-transacción, industria y actual remodelación. Desde hace más de quinientos años, esos avatares históricos han precipitado acontecimientos que han ejercido una poderosa influencia geográfica en la adaptación orográfica y acuática. Prueba tangible aunque parcial de lo expuesto han sido las canalizaciones y rectificaciones de la dorsal acuosa; influenciada por ese movimiento pendular de pleamares y bajamares, eliminación de barras y fangales, reconversión de marismas e inclusive la apertura/cierre de islas de ribera constituyendo tres ejemplos de ello la del barrio de La Peña, la Isla de la Plata en Uribitarte y el canal de Deusto en Zorrotzaurre.

Todo ese despliegue que ya denotaba un afán 'conquistador' de las riberas de la Ría a lo largo del siglo XIX se refrendó en impulsos políticos especulativos de mayor o menor avance operativo pero que a la postre, tanto los períodos de aceleración como las relativas 'frenadas' contribuirían todas ellas a lograr rápidamente la metropolización de la ciudad denominada 'Bilbao La Nueva'. En contraposición quizás al núcleo originario de 'Bilbao La Vieja', concentrada en el puerto exterior, lugar fluvial y marítimo así como límite de esa ciudad extendida hasta el mar que imaginó el alcalde Federico Moyúa: "la riqueza y el poder de Bilbao provenía del Abra y hacia allí debía orientarse la presencia general de la villa. Bilbao no podía permanecer lejos del Abra de donde procedía su riqueza histórica. Moyúa quiso poner en marcha la idea de conquistar toda la Ría, comenzando por las anexiones de la margen derecha, para continuar luego con la izquierda"[230]. A pesar de que ese intento fracasase en primera instancia, el propio hecho de perfilar un 'Bilbao de invierno' y otro 'Bilbao de verano', lejos de contradecir opinamos que terminó por incitar dichos procesos de aglomeración, a lo que contribuyó aunque fuera sin premeditación la gran burguesía de "la doble residencia de la oficina y el chalet, del trabajo urbano en invierno y el ocio veraniego junto al mar"[231]. En este instante nos topamos ya insertos en una modernidad de cuño metropolitano-industrial.

---

[230] J. I. RUIZ OLABUENAGA, "Bilbutopías*", Bidebarrieta. Revista de Humanidades y Ciencias Sociales de Bilbao* (Los 'Bilbao Soñados'/'Bilbo Amestuak'), VIII, 2000, p. 65.
[231] *Idem.*

1.1. Tácticas territoriales y socioculturales en dos épocas finiseculares; modernidad/'transmodernidad' después de siglo y medio de urbanización e industrialización

Entrado el siglo XX, perduraban aún los ecos finiseculares de cuando la industria fue paulatinamente invadiendo los húmedos vergeles ribereños de un río transformado en ría por acción de las mareas y enseguida escrito con nombre propio: Ría de Bilbao. De hecho, a nuestro singular imaginario han llegado las recargadas atmósferas brumosas y penumbrosas de dicha lengua de mar caracterizada por un aspecto territorial-geográfico que promovió todo un repertorio de imágenes paisajísticas fuertemente caracterizadas por unas fórmulas muy concretas de relación de los seres humanos con el medio; la explotación minera, el acarreo del mineral y la reconversión siderometalúrgica de la materia prima en acero que necesitaba el fuego de modernos hornos, engendros para su alimentación y cargadores para su transporte, además de una dorsal de agua privilegiada y terrenos aledaños a ella para su instalación y para la sobresaturación fabril y residencial, por la acumulación de bolsas urbanas de población inmigrada. Todo ello lograba recrear unas imágenes fantásticas y apoteósicas, casi sublimes desde la perspectiva de su apreciación estética, si bien inhóspitas y plenas de inhabitabilidad tal que los '*coque-town'* de C. Dickens en un panorama no lejano a la 'deshumanización'.

Como decíamos, entrado ya el siglo XX, la estampa de la arteria principal metropolitana no distaba demasiado de los cuadros decimonónicos, si acaso todo ello tamizado por la 'bondad' del progreso tecnológico y la riqueza que aportaba tan singular ciudad no tan 'inglesa' sino 'americana', en su comparación e incluso 'hermanamientos' con ciudades como Pittsburg, tal como magistralmente recoge y describe el historiador Luis Bilbao:

> "Pittsburg fue descrita en todo momento como la ciudad modelo fabril, del acero, la ciudad de los millonarios, suscitada de un imaginario de la riqueza, fantástica, centro omnipotente de la industria carbonífera, de la industria del hierro, del petróleo, del gas natural, de las grandes industrias como la Westinghouse o la US. Steel, auténticos sinónimos de riqueza y modernidad. Retrataron en esos artículos las centenares de humeantes chimeneas, centenares de grandes fundiciones de acero, –centenares de industrias y gigantescos hornos que fundían miles de toneladas de acero que se convertían en automóviles, frigoríficos, vigas, materiales de construcción o maquinaria, gracias a su extraordinario progreso científico

> y técnico–, que durante las noches ofrecían un efecto purpúreo al salir los grandes bloques de los altos hornos junto a las rojizas llamaradas. Recordaba esa estampa a los Altos Hornos de Vizcaya…"[232].

Una estampa que al dar 'la vuelta' muestra impregnada otra imagen muy distinta, pero que deja translucir parte de la contrapuesta a la manera de 'veladura' o de 'marca de agua', asomando algunos paralelismos o analogías como si fuera la 'otra cara de la moneda'. Es así cierto que en las primeras décadas del siglo XX algunos arquitectos especialmente visionarios ensoñaron un Bilbao muy cercano a Chicago en su fisonomía constructiva, y en los viajes al continente americano que otros profesionales realizaron durante la década de 1950, a su regreso hablaron hasta del *Guggenheim* cincuenta años antes de su llegada e instalación en Bilbao. "Incluso se dedicaron desde el diario *Pueblo* monográficos en torno al arquitecto Frank Lloyd Wright, tachado, por al menos parte de la prensa española, como el genio creador de la arquitectura orgánica, ensalzando esa arquitectura emblemática de *Taliesing West* y del *Guggenheim de Nueva York*"[233]. Aquellos soplos más imaginados que reales se harían notar parcialmente durante los decenios posteriores y curiosamente, a pesar de los lustros transcurridos desde el ecuador del siglo hasta el comienzo del siglo XXI, resucitan cuando las áreas más importantes de remodelación y revitalización urbana en el Bilbao de *Ría-2000* y de *Metrópoli-30* aparecen con frecuencia ornamentadas de palmeras exóticas dignas de un concepto publicitado hace unos años y relativamente caído en desgracia poco después: 'el Bilbao tropical', pudiendo casi entonar aquel viejo son que versaba: "hoy está renovado y muy decente; con palmeras y helados […] vieja luna de Bilbao"[234].

Tiempo después y más centrados ya en la península de Zorrotzaurre, resultaba simpático si bien delirante comprobar las hileras de megarrascacielos en el frente de agua y la gran 'Autovía del Nervión' para el recto enlace con el *Puerto Autónomo* que presuponían los avances y primeros documentos del "Plan Territorial Parcial del Bajo-Nervión (o Bilbao

---

[232] L. BILBAO LARRONDO, "El pensamiento norteamericano en Bilbao (1948-1968). Una vía hacia la modernidad española", *Arbor. Ciencia, Pensamiento y Cultura*, vol. 192-781 (sec. Varia), 2016, p. 5.

[233] *Ibíd*, p. 6.

[234] Pieza musical perteneciente a la comedia "Happy End", estrenada por Bertolt Brecht el 2 de septiembre de 1929, poco antes del 'crack' de la Bolsa de Nueva York que cambiaría tantas cosas, similar a la crisis que hemos padecido al comienzo de la segunda década del siglo XXI.

Metropolitano)" al comienzo de la década de 1990; trazados dibujísticos e infografías que por fortuna no se consumaron pero que ratificaban su idea esencial de una 'manhattanización' tardía de la villa, arrastrando toda la historia metropolitana solidificada en estratos sedimentados en su temporalidad más que nada moderna. Incluso en este sentido existieron precedentes, cuando "la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, consciente del significado de su éxito, estipuló que en el futuro desarrollo de la villa se tomara, como modelo de desarrollo, Manhattan, por su moderna simbología". Junto con ello se visionaron extensas vías de comunicación fundamentadas en la autopista *Lodge* y otra "basada en el New York Thurway e incluso se planteó reproducir el proyecto del plan "Bertrand Goldberg" de Chicago, en Bilbao"[235]. Nunca pasa el tiempo sin provecho y tras varios años de letargo en 'dique seco' llegó de nuevo el turno de Zorrotzaurre, esta vez sucumbiendo al diseño originalmente estético de Zaha Hadid, que pronto fue así postulándose complejo y 'maleable' con aspectos no tan trabajados como el soleamiento, los espacios verdes o la movilidad, en el ineludible paso del 'sueño' de lo utópico-ilusorio hacia lo posible-probable:

> "Et puis on est rentré à l´intérieur, et d´un seul coup on a découvert cette richesse, cette vie qui foissone. Et alors, à l´étape suivante, on se dit qu´il n´est aucunement nécessarire de détruire cette vie pour réaliser le projet de Zaha Hadid. On se dit qu´au contraire les deux dimensions vont pouvoir entrer en dialogue constructif. Parce que qui est intéressant dans le projet de Zaha Hadid, c´est son côté strié, c´est cette façon de créer des traversées visuelles sur toute la longueur. En fait, on pourrait relier cette idée des traversées visuelles avec la l´idée de porosité, de recoins cachés, de fractures multiples de l´espace, d´anfractuosités propices à la vie, protectrices de la vie. En fait, on pourrait maintenir cette porosité transversale, qui autorise des parcours improbables"[236].

Tras diversas vicisitudes que han ralentizado y retrasado sobremanera no solamente la reurbanización de la zona sino las propias obras hidráulicas de apertura del canal de Deusto (únicamente el puente Frank Gehry y los pilotes de base para los nuevos muelles a urbanizar podían atisbarse), hacia la primavera de 2017 parecía volver a reactivarse con la adjudicación por parte de la junta de gobierno del ayuntamiento de una de las próximas fases que se reconocía habían sufrido múltiples tropiezos

[235] L. BILBAO LARRONDO, *op. cit*., p. 13.
[236] VV.AA., *Zorrotzaurre. L´île creative/La isla creativa*, Institut Français, Bilbao, 2012, p. 98.

y detenciones. La mesa de contratación optó por estimar la oferta más económica que abarataba sensiblemente costos anteriores, con la previsión de que las tareas durasen a partir de ahí un año hasta el verano de 2018. En paralelo seguían los derribos de edificaciones promovidos por la junta de concertación[237] (entre los edificios significativos que iban a ser conservados mediante expediente de protección alguno de ellos ya había desaparecido), sin olvidar el problema de las capas de suelo tóxico-contaminado.

Ilustración 1
La idea de 'edificar sueños' que apareció en una pared ciega de Zorrotzaurre ha permeado su mensaje en todo el área de la Ría (inclusive en el barrio de Olabeaga)

1.2. Mirada 'póstuma' a la historia reciente de un estuario tremendamente vigoroso

La explotación minera desde tiempos inmemoriales de las vetas férricas en los montes de hierro, modernizada durante el siglo XIX, el proceso de transformación de dicho mineral en las fabriles vegas llanas de la Ría y la importancia del cauce fluvial como arteria de transporte con salida marítima de las mercancías en el puerto del Abra, hicieron de la aglomeración metropolitana de Bilbao durante la segunda mitad del

[237] La *Junta de Concertación de Zorrotzaurre* (*JCZ*) es la asamblea compuesta por los propietarios público/privados más importantes.

siglo XIX y la primera del XX, sobre todo en los territorios privilegiados de las márgenes de su desembocadura, acaso uno de los lugares de la Península Ibérica y de Europa donde más riqueza y prosperidad concentró la voraz y ascendente burguesía de cuño industrial.

Una oligarquía industrial-financiera con más de un siglo de historia 'moderna' y por lo tanto tejedora de una imbricada trama endogámica; político-industrial, familiar y financiera que no ahorró recursos en acaparar poderes políticos y de toda índole que velarían por sus intereses. Dicha 'oligarquía vasca' constituyó una clase social que transformó y remodeló el territorio a su antojo, estableciendo previamente residencias veraniegas en la orilla derecha de la Ría bilbaina, hasta que estas se convirtieron en chalet, palacetes y mansiones para el transcurso de la vida durante todo el año, al otro lado de las márgenes en las que habitaban sus rampantes industrias y las clases obreras cuya mano de obra era utilizada en las susodichas infraestructuras fabriles. La fisonomía de la margen izquierda y derecha de la Ría es así lógico que sea diferente, atesorando un abigarramiento industrioso entremezclado con la residencia de masas en la orilla siniestra y un forjado estético de regusto ecléctico, modernista, por momentos revivalista e incluso 'art déco' en la parte diestra, donde moraban los entonces 'nuevos' millonarios vizcainos enriquecidos con herencias y con actividades emprendedoras, sin reparos para ocultar la riqueza que se concentraría en un ámbito muy concreto hasta llegar a formular las reglas arquitectónicas, urbanísticas, estéticas y sociológicas de todo un entorno bañado a su vez por las aguas de la Ría y del mar Cantábrico. Máxime cuando el afán de enclavar residencias permanentes llevó a diseñar y a delinear sobre el terreno verdaderos barrios-ciudades satélite y/o dormitorio, mediante planeamientos que destilaban un regusto 'ensanchista' pasado por el paternalismo burgués-decimonónico.

Minas, siderurgia, navieras, astilleros, industrias químicas, empresas auxiliares e incluso alimentarias tomaron los terrenos de los bordes de agua apoyados por el gran capital bancario-financiero disponible, mostrando su poderío ante el mundo de los negocios en general; culmen del resplandor económico –cima y cénit– cuyo brillo fomentó la vieja 'emprendeduría' muy apoyada y resguardada en fortunas que desde algún tiempo atrás, en muchas ocasiones por obra y gracia de la especulación de los suelos productivos, supieron proyectar hasta un futuro que trascendería camaleónicamente muchos de los acontecimientos luctuosos del siglo XX y que su vigoroso poder permanecería casi intacto hasta la década de 1970.

A partir de ahí, las sucesivas crisis y la reconversión industrial les causó sin lugar a dudas pérdidas de ingresos y de cuotas de dominio territorial-económico. Así, se pudieron refugiar aún en el 'reducto' financiero que controlaban a la perfección inclusive habiendo perdido cotas de representación política, administrativa y gubernamental. Neguri ('ciudad de invierno'[238]) 'replegaba velas' paulatinamente y en los siguientes decenios las fusiones bancarias dejarían hondas huellas que mermaron de forma bastante acusada y considerable su idiosincrasia, ya con una menos clara 'retaguardia' política como estrategia alentadora del pragmatismo capitalista. Las riberas del Abra jalonadas de arquitecturas y de espacios inaccesibles; clubes deportivos, clubes de alterne, restaurantes famosos y todo tipo de célebres establecimientos que frecuentaba esa clase social junto con las propias industrias clave para su existencia, se han silenciado o han dejado de funcionar como lo hacían entonces y ya de forma muy explícita para las décadas de 1990-2000 y especialmente el comienzo del nuevo siglo y milenio.

El declive de la banca e incluso de los grupos mediáticos hicieron el resto. Es así como la 'sombra' de Neguri y de lo que fue realmente el espacio fluvial-marítimo del Abra de Bilbao palpita en nuestros imaginarios como representación póstuma de un tiempo pasado. El cambio de tendencia viene asociado obviamente, a la merma de ingresos, de poderes y de influencias que amasaron generaciones de nombres y apellidos reconocidos, cuyo rastro y/o vestigio lo hallamos ahora en una serie de paneles cerámicos con dibujos coloreados que, rítmicamente distribuidos por los muelles de Las Arenas y Algorta en el Abra, nos comunican en breves palabras la síntesis de la historia de quienes habitaron aquellos casones; ya muchos de ellos convertidos en sedes empresariales de otra tesitura o en apartamentos con distribuciones internas de muchísimos menos metros cuadrados.

Mientras tanto, galerías que se periclitaron como las de Punta Begoña (en proceso de recuperación arquitectónica y rehabilitación) nos han reverberado el eclipse de un sueño que parecía imparable y las áreas recreativas ya no se limitan a los espacios consagrados a las clases semiociosas sino que se extienden por un lado y otro de la bahía a medida que la 'dictadura del automóvil' más caracterizadora de la época desarro-

[238] Primeramente ciudad de descanso para el típico 'veraneo' y posteriormente lugar acotado, 'acorralado' y 'guetificado' para la vida sedentaria de una clase social diferenciada, Neguri se planifica y construye en estilo inglés por el conocido y afamado arquitecto Manuel María Smith, igual que varias casas suntuosas.

llista se va sustituyendo por la 'dictadura de los veladores', incrementada hasta la extenuación durante las festividades patronales veraniegas. En la estación estival, las fiestas de los santos patronos evocan con reminiscencia, ciertas dosis de honestidad y otras de jolgorio 'postmoderno' unos apegos socioculturales aún no del todo desarraigados de otros modos de vidas y facetas quizás incluso anteriores a la industria; cultura pescadora casi desaparecida, poblaciones tradicionales en torno a barrios sociológicamente marcados, etcétera. Una cultura que subyace en sus representaciones y recuerdos materiales y/o inmateriales, desde los homenajes hasta los objetos idiosincrásicos como las embarcaciones varadas en seco, símbolo de cierta 'monumentalización' y 'fetichización' a veces anacrónica pero muy acorde con el sentimiento 'transmoderno', que a su vez puede ocuparse de fomentar puertos deportivos e infraestructuras equipamentales que suplantan y transforman identidades asociadas a los territorios.

Ilustración 2
Perspectiva forzada de la parte derecha del Abra de Bilbao (vista superior) con Las Arenas y Portugalete al fondo, Neguri al lado derecho (fotografías de los autores)

El paisaje del Abra es para nuestros ojos un paisaje 'otro', no el de la industria ni el de la pre-industria, no el de la sociedad tradicional ni el de la 'moderna', acusado por una marea arrolladora de mezcolanzas de imágenes y alteraciones identitarias que sucumben a la reinvención de imaginarios más o menos latentes y/o congelados. Mientras, el puerto exterior mantiene su actividad comercial e iluminación nocturna compuesta de múltiples focos con puntillistas, luces rojas fagocitan la visión del engalanado enclave portuario durante las noches y horas crepusculares del verano bilbaino en el Abra.

Desde el puerto hacia el interior de la Ría, que por cierto todo ello fue puerto, llegaremos a las puertas del nuevo Bilbao 'trans-modernizado', a toparnos con la península –ahora ya casi isla– de Zorrotzaurre. Donde todas las transmutaciones tanto físicas como intangibles que se han intuido en estos párrafos anteriores han lastrado una impronta mucho menos amable y más fantasmagórica, de abandono y de 'vaciamiento-vencimiento', de vacilación, de ocultación para la ciudad, de solares con estructuras derruidas, pabellones destrozados, talleres que subsisten a duras penas a medida que milagrosamente fluye la vida de barrio, a la espera del porvenir que no se atisba mejor pero que "equivale a un sueño-diseño de estrategias sociopolíticas"[239].

Ilustración 3
Tierras yermas de abandono y despojo en Zorrotzaurre
Grandes vacíos-baldíos disolutos a la espera de 'redención'
tras el ocaso de los muros de fábricas y talleres

2. Último gran bastión de remodelación urbanística a espuertas de la villa bilbaina

En este contexto urbano de Bilbao, sujeto de profundas transformaciones anteriores y venideras, vemos que en Zorrotzaurre "reste un témoignage fondamental de l´histoire de Bilbao et de sa métropole. Tout

[239] J. I. Ruiz Olabuenaga, "Bilbutopías", *op. cit.*, p. 54.

projet dans la péninsule, surtout urbanisme**,** doit en conséquence être traité avec la plus extrême delicatesen"[240].

Dicha 'delicadeza' puede referirse a una profunda restructuración no por ello destructora del tejido social y urbano, arquitectónico y constructivo; ya que inclusive intervenciones modestas pueden acarrear elocuente mejoras proyectadas hacia un porvenir más o menos inmediato en el que: "Zorrotzaurre deviendra une île à part entière après mise en oeuvre du gigantesque projet d´aménagement urbain signé par l´architecte anglo-irakienne Zaha Hadid, un projet que la crise économique gèle provisoirement"[241].

En Zorrotzaurre se insiste, no obstante, en la larga duración y prolongación temporal para que un espacio urbano pueda convertirse verdaderamente en 'ciudad sentida', habitada y vivida; 'sos-tenida'. Una marcha progresiva que en todo caso disminuiría las consecuencias excesivamente lineales de un proceso al uso, con sus fases casi intercambiables sea cual fuere la latitud de la ciudad o el continente. La memoria de los sujetos reclama por supuesto esa 'inyección' del pasado en el presente y en el futuro; infiltración no meramente paliativa ni 'retroactiva' sino activa y alentadora, revitalizadora. Guardar a veces una traza histórica puede dar cuenta de una organización y una vida pasada aunque no fuesen los edificios como tal (al igual que en muchos centros históricos de ciudades), pues en ocasiones es importante el espacio que se ocupa y que se genera en su derredor; el cual no desaparece con el derribo y cuya huella puede persistir después de las nuevas edificaciones tanto en los espacios llenos como 'vacíos'.

Pueden así reconocerse de alguna manera 'gestos arquitectónicos' aunque fuere ligeramente respetuosos pero también testimonios políticos mínimamente arropados por un 'saber hacer en comunidad' y no únicamente desde enfoques tecnócrata-economicistas. En contraposición a grandes operaciones de lavado de cara como el *Guggenheim* orientados en cierta forma 'desde el exterior al interior', en el caso que nos ocupa se trataría de una inercia inversa, de fagocitar un barrio renovado partiendo del interior hacia el exterior, plagado de múltiples elementos reconocibles desde una mirada formada y conocedora de las realidades urbanas locales, lo que conecta con una gestión y un diseño 'sostenible' en el tiempo y en el espacio, que habrá de cohabitar con otras estrategias para

[240] VV.AA., *Zorrotzaurre. L´île creative… op. cit.*, p. 10.
[241] *Ibíd.*, p. 70.

la ciudad en su conjunto pero desde la propia complejidad de los problemas de Zorrotzaurre, apostando por un urbanismo atento a las 'prácticas vitales' en todos sus estadios y en la larga duración. De hecho, la propia lógica del prefijo 're-' que precede a muchos de los 'palabros' de la remodelación, implica ya la observancia de un pasado y por lo tanto la puesta en pie de unas preexistencias, sean estas reales o simbólicas. Máxime cuando dichas intervenciones pueden suponer incluso la alteración/modificación geográfica como en Zorrotzaurre, que de vega pasó a ser península y ahora se transformará en isla que cambia la fisonomía de la ciudad. La cual surgió como consecuencia de la actividad portuaria y que en ocasiones parece descrita con la pátina de un territorio en medio del agua, pero rodeado de las montañas aplacadas que circunvalan Bilbao, más que integrado en la propia urbe metropolitana[242].

Lejos de la visión otrora potenciada en el estuario, cuando grandes buques descargaban sus mercancías y cuando la *Autoridad Portuaria* dispuso y finalmente abrió un canal de utilidad subsidiaria sin mayor contemplación ni miramiento, a día de hoy no sería lícito seguir sin apoyarse verdaderamente en las gentes que viven y/o utilizan alternamente el espacio para continuar diseñando el territorio, en el seno de ese Bilbao que se abre y se ofrece hacia el mar, pleno de preexistencias solidificadas por las necesidades de diversas épocas que no es posible soliviantar por un urbanismo cortoplacista. Puesto que existe allá de antemano, una organización de carácter espacial y acusada personalidad histórica-marítima a escala humana, lo que nos instaura en la escala perceptiva-temporal a la manera de convidados de los 'hechos urbanos' solidificados que predisponen vertientes irreemplazables. Pretender transformar toda la península-isla en 10-15 años puede cambiar la escala de espacio-temporalidad 'interior' que se percibe desde el 'exterior', sin aguardar procesos más dilatados donde los espacios puedan continuar 'viviendo' sin trágicas rupturas anticipatorias. Se presenta así la doble condición espontánea/planificada de las dos escalas –global/local– en una porción térrea que no está vacía, sino viva y en gran movimiento. El objetivo de la intervención sería, por ende, más bien 'revelar' y poner en valor los detalles conocidos pero también ocultos, más que una 'elevación' constructiva y/o edilicia donde la cohabitación/convergencia pueda resultar un proceso profundo hacia una dimensión de revalorización de lo pre-

[242] En interés radicaría así en el apoyo sobre esas persistencias más allá de la ambivalente 'tabula rasa'.

existente que es un valor tanto social, como arquitectural y paisajístico; perpendicularidad hacia el agua, visión de las montañas, etcétera.

En esencia, existe de antemano un espacio público identificado en el que se inscribe el fluir contante de la presencia de la vida presente pero a veces in-apercibida, lo que aumenta su valor de rescate y de salvaguarda en medio de las ya lejanas disputas y controversias entre lógicas individuales/colectivas. En ello redunda la utilidad de crear una relación visual entre las dos orillas para imbuir de praxis a esa noción de 'bisagra/charnela' de la metrópoli como espacio de 'presentación' de un territorio de largo abolengo por el calado ciudadano otrora acuñado en el universo industrioso.

Ilustración 4
Detalles-restos iconográficos de sensibilidad estética rica en matices-materializaciones

La cualidad de lo 'terciario' en Bilbao ha de resucitar con sosiego y con inteligente templanza (ya fue Bilbao villa comercial y puerto mercantil); ambición recogida por las dinámicas remozadoras en un contexto de proyecto urbano respetuoso que trate de unificar actividades terciarias y tecnológicas (si cabe) con la ambición residencial. La valorización del patrimonio industrial conecta a menudo con la reconversión de ciertas instalaciones, e inclusive su 'monumentalización' más efímera que permanente, pero en una suerte de reutilización más cercana al espacio multiuso que al museo y/o galería.

2.1. ZORROTZAURRE: HUELLA SOCIO-ECOLÓGICA NADA DESDEÑABLE PARA UN PARAJE 'SOSTENIBLE'

Cualquier intervención de carácter remodelador que a día de hoy se lleve a cabo sobre el espacio urbano, sabemos que ha de contar con una serie de premisas técnicas y presupuestos de eficiencia que han ido emanando de unas sensibilidades sociopolíticas e ideológicas bien concretas y habitualmente argumentadas, en sintonía con reclamos y reivindicaciones de índole también sociocultural que se hacen notar mediante canales divergentes, y que pueden aspirar a ejercer un poder/influencia relativamente palpable.

Cuestión aparte es cómo realmente las indicaciones y exigencias de dichas corrientes 'populares' en su sentido 'transmoderno' pueden causar efecto o llegar a hacer mella en el seno de las inercias político-administrativas, y sobre todo de la superestructura económica. Así, durante los últimos lustros e incluso décadas se han puesto en boga toda una serie de incidencias patrimonialistas, conservacionistas, ambientalistas; más o menos acordes o embarcadas en una línea sinuosa que por momentos puede idealizar con la confluencia de conceptos barajados por toda una pléyade de profesionales cautelosos, responsables político-adminsitrativos, etcétera, como es la 'sostenibilidad'.

Noción 'rescatada' quizás de otros ámbitos disciplinarios como el manido término de 'crecimiento sostenible' (sin freno) en la economía post-global mundializada, pero que ha permeado en sus diversas variantes a todo lo susceptible de ser tecnocráticamente instaurado. Aspectos y categorías que siempre van unidas y articuladas a otras, y en nuestro caso a unos idearios 'glocales' (global-locales) de paisaje y de actuación urbana:

> "Ciertos elementos paisajísticos y urbanísticos son propios de las estrategias de re-invención de la ciudad: Parques temáticos, marinas, frentes de agua, distritos culturales o artísticos, festivales markets, complejos combinados de oficinas, ocio y consumo, etc. Estos nuevos elementos del paisaje urbano vienen a simbolizar la superación de la etapa industrial y fordista hacia la transición hacia una ciudad del ocio, del espectáculo"[243].

[243] S. GONZÁLEZ CEBALLOS, "Re-escribiendo el Bilbao metropolitano según Bilbao Ría 2000", *Bidebarrieta. Revista de Humanidades y Ciencias Sociales de Bilbao* (Los 'Bilbao Soñados'/'Bilbo Amestuak'), VIII, 2000, p. 497.

Empero, bajo ese sustrato permanecen parámetros más clásicos de diseño y planeamiento urbano que incluso en la actualidad perduran ávidos de ser rescatados:

> "Será necesario que al diseñar nuevos modelos urbanos se tengan en cuenta factores como la orientación de calles y de edificios, el control de la temperatura y la iluminación natural en los espacios públicos, la adecuación a la topografía, la dirección e intensidad del viento, la vegetación y distribución de áreas verdes (mejora de la calidad del aire, retención de partículas, balance en temperaturas, sombreado, barreras de viento)"[244].

En las siguientes líneas y párrafos vamos a ocuparnos de destacar algunos aspectos orientados desde estas ópticas o ángulos de visión, poniendo el acento en una determinada área de índole post-industrial que está siendo rehabilitada urbanísticamente o va a ser tratada en futuros proyectos de ordenación que se perfilan en el presente, dando forma a ese espacio metropolitano de Bilbao que se ha de redefinir desde los presupuestos de la cohesión urbana y territorial. Aquí entraría de lleno el caso de los espacios acuñados en el devenir histórico como la península-isla de Zorrotzaurre, el canal de Deusto y el borde de la Ribera de Deusto. Dado que es un entorno sujeto a planes de remodelación urbana, pueden plantearse iniciativas que vayan a complementar y/o modificar, precisamente, el modelo que se anuncia. Creemos que constituye un espacio óptimo, ya que pasará de ser un barrio deprimido, con una fuerte obsolescencia en cuanto a sus estructuras portuarias y marítimas así como industriales, infraestructurales, equipamentales y de residencia, a ser un espacio longitudinal revalorizado en los frentes de agua de la Ría que acogerá, previsiblemente, una gran cantidad de edificaciones y de población advenediza o actualmente no residente en el lugar.

En la actualidad y desde un punto de vista básicamente socio-ambiental, la península de Zorrotzaurre se encuentra sujeta a una serie de variables que podríamos resumir con la incidencia de estos factores: contaminación generada por residuos como metales pesados (bolsas de productos químicos en el subsuelo), solares baldíos, terrenos yermos abandonados con residuos materiales mobiliarios e inmobiliarios, arquitecturas en ruinas, en un estado lamentable, con elementos que se desprenden de sus estructuras y pabellones fuera de todo uso específico con su peligrosidad para la

[244] A. ALARCÓN PUERTO; M. HERCE VALLEJO, *Hacia un nuevo modelo de urbanización basado en la complementariedad y en los ciclos naturales*, P08/B0199/01732, Universitat Oberta de Catalunya (UOC), Barcelona, s/f., p. 33.

actual utilidad alternativa. Además de lo cual pero unido a ello sin solución de continuidad, se palpa su degradación paisajística; construcciones arruinadas, grandes espacios vacíos como suelos de barbecho, alteración de la vegetación, etcétera. Se han detectado problemas de aguas litorales contaminadas en el canal de Deusto y en lo que respecta a las carencias de comunicación, escasas y malas combinaciones de transporte público y accesos dignos, alta dependencia del vehículo privado por la relativa lejanía a los medios de transporte colectivos y muy alta dependencia respecto a la ciudad. Lo cual incrementa las áreas de pobreza urbana, riesgo de concentración de focos de marginalidad y concentración tanto industrial como residencial en el mismo hábitat, a veces con mucha cercanía. Lo que responde a un modelo antiguo de agrupamiento de infraestructuras industriales y portuarias con enclaves residenciales. Una absoluta escasez de equipamientos comunitarios en condiciones óptimas y falta de salubridad pública en áreas internas de la península. Por lo tanto, la zona presentaría un diagrama de flujos correspondiente al ciclo del metabolismo urbano muy similar a la propia ciudad en su conjunto, pero con características específicas como puntos 'negros' de contaminación de suelos y aguas, envejecimiento en ocasiones prematuro y condiciones bastante degradadas en cuanto a la edificación y urbanización. Estado susceptible de revertirse con acciones como:

> "Definir un perímetro urbano conlleva una apreciación de los espacios implicados y en consecuencia determina su utilidad. De pronto esos espacios 'vacíos' aparecen como espacios de contenido, un contenido que atesoraban de antemano. La utilidad adicional de esta visión del territorio conlleva, de un lado, una reducción de las perturbaciones, un mantenimiento de la biodiversidad, una franja de contención inicial del crecimiento urbanístico, y además proporciona criterios sobre dónde puede ser más conveniente la expansión urbanística más inmediata en función de las capacidades de cada territorio, de uso de valor, o de su utilidad. Por lo tanto nos provee de capacidad de decisión estratégica. […] Esta concepción nos permite ahondar en nuevos modelos urbanísticos; en una nueva visión en el uso de recursos esenciales (suelo, agua, energía, etc.); en poder explorar con criterio una más eficiente y respetuosa concreción urbanística"[245].

[245] X. MAYOR FARGUELL, *La ciudad y el entorno,* 71Z007101MEC, Universitat Oberta de Catalunya (UOC), Barcelona, s/f., pp. 7, 12.

Para conseguir un barrio compacto de densidad media, de complejas multifuncionalidades pero próximas e integradas, urgiría comparar la ciudad consigo misma a lo largo del tiempo, evaluando su realidad compleja e imbricando aspectos económicos con los sociales y ambientales, con un enfoque proactivo y criterios de sostenibilidad operativa dentro de unos procesos formalizados y sistemáticos, flexibles y con un enfoque global que aúne perspectivas multi-angulares. Un compromiso continuado y veraz con la sociedad civil en cuanto a su implicación y reconocimiento como actores y gestores de su propio territorio, teniendo en cuenta que Zorrotzaurre cuenta con esta fortaleza a pesar de la vulnerabilidad de su espacio altamente compartimentado. Reconociendo que desde la planificación actual se debe apelar a principios y elementos interdisciplinares, podría sugerirse: una toma de conciencia que sea permeable a la aportación de las diferentes disciplinas, desde la arquitectura y la ingeniería civil hasta las cuestiones propiamente más proclives al paisajismo tratadas desde un punto de vista que tenga muy en consideración el impacto general. En todo ello juegan papeles relevantes tanto profesionales del sector técnico como ingenieros, arquitectos, etcétera, hasta legisladores políticos y jurídicos, economistas, expertos en derecho urbanístico, paisajistas, biólogos, geólogos y arqueólogos, sociólogos, antropólogos y expertos de las bellas artes.

El hecho de que la península de Zorrotzaurre pertenece a un área de oportunidad para la remodelación urbana y la revitalización de la ciudad en su unión con el ámbito fluvial metropolitano, hace que adquieran mayor premura, si cabe, los aspectos de sostenibilidad ambiental que, además de promover fórmulas de adaptación y mitigación, a veces mediante soluciones sencillas o no excesivamente complejas; en este caso concreto opinamos que se trataría, además, de una apuesta ejemplificadora y paradigmática para otro tipo de actuaciones tanto coetáneas como venideras, y un espacio muy idóneo para la implementación de medidas correctoras tanto por su rehabilitación integral como por el presupuesto que la administración vaya a destinar a ello. Aunque partimos, como hemos dicho, de un panorama extensamente pluridisciplinar y multisectorial, resulta un ámbito que se relaciona con las cuestiones energéticas y su desarrollo, así como la obtención de recursos, su tratamiento y aprovechamiento, lo que conlleva un incremento de la eficiencia de los diferentes vectores ambientales; tender hacia la sostenibilidad significa aumentar la eficiencia y reducir la explotación de materias primas y valorización de residuos.

Es preciso priorizar el ahorro y penalizar el despilfarro como nueva actitud de planificación hídrica, sabiendo que la urbanización excesiva supone por ejemplo estrés hídrico, problemas de garantía y de calidad, volumen y costes en los suministros energéticos. Velar por el buen estado de los cauces de agua, sobre todo en esta zona de la península de Zorrotzaurre susceptible de producirse inundaciones, dadas las crecidas periódicas de la Ría, la dependencia de las mareas (sobre todo las pleamares en este caso) y la climatología que caracteriza la región y ecosistemas acuáticos. Junto a ello, evitar todo tipo de vertidos domésticos/industriales a cursos de agua y corrientes fluviales y ensayar formas óptimas de transformación y consumo energético, evitando por ejemplo, desde el empeño público en calles y espacios urbanos, la excesiva contaminación lumínica tan recurrente en otras áreas de nueva urbanización de Bilbao (Abandoibarra) tanto como en otras muchas ciudades. Aprovechar para ello la energía solar térmica de temperatura alta y media para diversos fines mediante captadores fotovoltaicos para la producción de corriente continua capaz de almacenarse, convertir en corriente alterna o inyectar a la red eléctrica, así como los aerogeneradores del puerto exterior (ejemplo de parque eólico urbano), optimizando su rendimiento además de valorar la viabilidad de otros enclaves. El nuevo *Código Técnico de Edificación* en el Estado español establece además la obligatoriedad de incorporar sistemas de captación solar térmica y fotovoltaica en los edificios de nueva construcción y los rehabilitados, lo que es factible y relativamente fácil en el área de Zorrotzaurre, recurriendo a las cubiertas planas a modode grandes terrazas que contienen muchos edificios fabriles.

Conviene igualmente analizar cómo la nueva urbanización y el notable incremento de población influirán en los sistemas de recogida selectiva de residuos urbanos. Al constituir un núcleo donde se prevea un alto incremento de la densidad pero también de la compactación (respecto a lo que ahora existe), se ha de poner especial empeño en la disminución y racionalización de los parámetros de consumo y utilización en cuanto a fuentes energéticas, gestión de los residuos y su aprovechamiento parcial, renovación y devolución no agresiva, contención de emisiones, fomento de energías renovables en base a su ahorro y eficiencia, así como los instrumentos y herramientas necesarias para lograr una efectiva protección de los espacios clave en la planificación. Atendiendo en este caso a la fauna acuática de la Ría así como a las comunidades de aves marinas que pueblan estacional o permanentemente el entorno (grullas, golondrinas…) cuya presencia se conoce en la Ría de Bilbao.

Tener muy en cuenta el coste energético, de recursos necesarios y la renovación de los materiales en procesos urbanizadores implica aproximarse al consumo de los recursos renovables por debajo de su tasa de renovación, así como vertidos por debajo de su tasa de asimilación. Ello contribuiría a la mitigación de la inequidad y una distribución más justa de productos, servicios y valores añadidos. Relacionado con promover y aplicar normativas en lo referente a las fuentes de contaminación directa y derivada, previsiones sobre consumos energéticos y materiales, residuos y requerimientos de movilidad de población. Es también una cuestión totalmente relevante la contaminación acústica: promover la jerarquización de espacios, sobre todo en aquellas zonas de servicios residenciales y sanitarios como en Zorrotzaurre (hospital *IMQ*). Proveer una 'zonificación sonora' o del ruido en base a usos sociales y cívicos y utilizar métodos de construcción para fijar el aislamiento acústico, con materiales flexibles y porosos que absorban ondas sonoras, con uso de pantallas y aislamientos.

Diseñar y orientar los edificios de manera que se minimice la demanda energética en cuanto a sistemas de calefacción, agua caliente, etcétera. Implementar en ellos, sobre todo públicos y/o en los que la administración influye de modo especial, mecanismos para la optimización de esas fuentes alternativas cuando sea viable. Desde esta vertiente, urge promocionar la utilización de recursos propios, así como el ensayo de implementación de sistemas renovadores a escala más generalizada si se observa aceptable su eficiencia con la intención de minorar flujos, sobre todo los exosomáticos. Unido a ello sería justo promover redes tecnológicas de impacto lo más limitado posible y lo más extenso que sea viable. Poner en práctica formas de ahorro de costes energéticos, así como el mantenimiento de las infraestructuras existentes implica tener en cuenta el concepto de permeabilidad ecológica, evitando o mitigando los riesgos de aislamiento y la conversión en satélites urbanos (comprobando los gradientes ecológicos y la disposición, si ha lugar, de espacios protegidos a reducida escala para contrarrestar la alta presión generada en la expansión del trazado urbano). En este sentido, ahondar en la eficacia de integrar en el propio intra-tejido urbano espacios de valor ecológico evitando las barreras urbanas demasiado inflexibles debería contrarrestar inercias anteriores.

Muy en sintonía con ello, es necesario hacer referencia a cuestiones que, por su influencia social, tienen que ver de manera especial con aspectos de orientación, formación, concienciación y participación a nivel

de la ciudadanía desde el punto de vista activo-cooperativo: ensayar formas de vida más colectiva (integrando centros escolares, cívicos, culturales, hogares de jubilados, bibliotecas, etcétera.) en detrimento de una vida individualizada y de coste elevado tanto a nivel económico como ambiental. Abrir y aprovechar los canales existentes de participación ciudadana; pensar en la globalidad y actuar en lo local. Promocionar la sostenibilidad desde una visión completa y holística, que dé cuenta de la complejidad y multidimensionalidad.

Se trata de introducir en ese lugar propicio fuerzas inductoras en esferas distintas, de carácter biofísico y de carácter sociocultural. Fomentar una percepción de 'buenas prácticas' socio-ambientales facilita una generosidad mayor en la concienciación social, como antecedente a un cambio más profundo en los modelos de consumo y de maneras de vida en las sociedades occidentales de la modernidad tardía en sus diversas acepciones (postmodernidad, sobremodernidad, transmodernidad, etcétera.). Evitar espacios exclusivos y privilegiar las estructuras inclusivas así como la diversidad cultural que ya existe puede contribuir a establecer cauces para la participación ciudadana y toma conjunta de decisiones tras períodos de reflexión y discusión, en un marco de consenso y colaboración mutua, objetivo muy ambicioso a juzgar por lo que está sucediendo en Bilbao; aunque vemos que Zorrotzaurre es un lugar idóneo para ello, si se favorece la cohesión social tanto de la población nativa como de la población advenediza con unos incrementos que sean manejables y estén justificados para la pervivencia del lugar.

Tomar en cuenta la compacidad y densidad como alternativas requiere equilibrar de manera eficaz la agenda social, observando las posibilidades del territorio como oportunidades de cohesión entre el espacio urbano y la metrópoli, en el arranque de esa dorsal fluvial-metropolitana**.** Disponer de recursos basados en las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) justifica formar a los colectivos ciudadanos en ello y en las ventajas respecto a los sistemas convencionales más allá de estrategias de mera promoción (barrio de nuevos profesionales liberales, autónomos, etcétera). Lo cual redundaría además en aminorar el riesgo de gentrificación que se produce cuando "el vecindario es expulsado de los barrios que ha forjado con cotidianidades y luchas colectivas, [y] solo será aceptado, con suerte, como trabajador temporal de la nueva 'ultraprecariedad'. Vidas y trabajos son sustituidos por tránsitos y actividades

indiferentes al entorno"[246]. Se da así una 'relación contractual con el espacio' que de una manera u otra acontecía antaño (en la industria, incluso las actividades tradicionales); pero quizás fuese una relación entre las comunidades humanas y el medio que aunque productiva desde un aspecto funcionalista, generaba mayores dosis de arraigo.

Todas estas cuestiones llevan aparejadas una serie de circunstancias que tienen que ver con aspectos normativos en cuanto a las actuaciones en la ciudad: rechazar la implementación de actividades urbanas en suelos peligrosos, zonas de inundabilidad y contaminación o en general suelos susceptibles de hipotecar la calidad de vida ciudadana. Adicionalmente, seguir las indicaciones de la *Agenda 21 Local* al respecto, y velar por el cumplimiento de otras normativas a diversas escalas, con transversalidad y carácter plurisectorial. Que las auditorias de carácter ambiental estén sujetas al control público-administrativo, más allá de las agencias de evaluación. Someter a trámite público los instrumentos y herramientas que se dispongan para estos fines, dentro de su proceso jurídico-administrativo pero con operatividad real y posibilidad de actuación, así como prácticas de control socio-ambiental en una zona tan peculiar y susceptible de alteración**.** Impregnar las herramientas de planificación específica de exigencias que conjuguen el crecimiento con los imperativos del desarrollo verdaderamente sostenible, conlleva una utilización racional del territorio y en este caso concreto, buscar consensos necesarios entre la municipalidad y otras instancias tanto autonómicas como gubernamentales que tengan intereses en ese terreno, como en lo que concierne a los suelos aún pertenecientes al *Puerto Autónomo*. Especificar y matizar todo lo que concierne a usos previstos, reflejándose en los sistemas de clasificación y calificación de los suelos, con sus coeficientes relativos y absolutos de urbanización prevista**.** Revisión crítica de los instrumentos normativos de regulación, no tolerar usos prohibidos e **i**ncluir estudios de impacto ambiental y de evaluación estratégica en la cascada de planificación a diferentes escalas, sobre todo en este caso que incluye obras de rectificación y encauzamiento de una arteria fluvial importante.

Proseguir la política de dotaciones de vivienda reguladas y tasadas, de viviendas de protección oficial (*VPO)* y similares, en sistema de alquiler o asignación controlada, en base a la proporción de viviendas libres,

[246] I. MIRÓ, "La anticiudad o la vida" [en línea], p 4, www.diagonalperiodico.net/ glo bal/ [consulta: 13 de diciembre de 2016].

implica asimismo evitar que los precios se disparen y que la promoción urbanística sea una promoción de carácter únicamente inmobiliario y especulativo como suele ser común en muchos procesos y/o proyectos de remodelación urbana. Por último, conviene imbricar el planeamiento de esa zona con las figuras de planificación ya existentes, desde el "Plan de Gobierno de Ordenación Urbana" hasta los planes territoriales y las "Directrices de Ordenación del Territorio", lejos de actuar de una forma disgregada o con disparidad de criterios.

Ilustración 5
Iconos e insignias simbólicas aparecen jalonando los frentes de agua y elementos utilizados en diversas épocas para funciones productivas o lúdicas, que son rescatados

2.2. Construcción y arquitectura, urbanización y paisaje en el nuevo espacio ribereño

Igualmente, muchas de las vertientes reseñadas así como elementos provenientes de ángulos divergentes, influyen en todo cuanto tiene que ver con procesos y fenómenos de urbanización, inclusive la construcción arquitectónica con criterios ambientales y la consideración del paisaje: asumir la idea general de planificar consumiendo menos suelo que antaño, controlando el consumo superfluo e intentando evitar la dispersión de la ciudad así como la baja densidad o el *'urban sprawl'* (crecimiento urbano en 'mancha de aceite') localizado. Privilegiar asimismo el concepto de 'obras globales' que tengan un carácter multifuncional, aprovechando la alteración del terreno que supone para no tener que volver en el futuro, una y otra vez, a deteriorar el paisaje y el ambiente con obras que se podían haber previsto y resuelto antes de forma conjunta/holística.

Ilustración 6
Ornamentos-símbolos de forja y de fachada recuperados en viviendas restauradas

Dadas las características del entorno, es indispensable estudiar las posibilidades de prohibición o aminoración de la circulación, dando lugar a reducir la movilidad obligada. En base a ello, buscar las estructuras más funcionales con una malla y una textura en la que se establezcan

densidades máximas y mínimas. Rehabilitar, cuando sea posible, los entramados urbanos deteriorados, además de revitalizar 'huecos urbanos' y espacios abandonados para su transformación y reacondicionamiento. Comenzar a contemplar las acciones urbanísticas que se implementen desde el punto de vista de los recursos limitados para aproximarse a la autosuficiencia en el abastecimiento y aplicar la máxima de que nada puede crecer infinitamente e indefinidamente en un medio finito, tanto en espacio como en tiempo. Por ende, practicar una construcción arquitectónica adaptada y acorde a la durabilidad de los materiales, la climatología, la topografía y orografía del territorio así como, especialmente en este caso, la posible inundabilidad cíclica de los cauces en la zona ribereña. En cuanto a la edificación, practicar una construcción que aproveche al máximo las condiciones de ventilación y soleamiento del entorno, estudiando la posibilidad de construcción escalonada tal como se ha realizado en lugares de reciente remodelación (Amezola).

En aras de una operación 'sostenida' en el espacio y el tiempo se requiere ajustar el nivel de urbanización a las necesidades realmente previstas según las características bio-ecológias y ambientales pero también socioculturales, identitarias y estéticas del lugar, entendiendo el proceso urbanizador como un ímpetu gradual que se completará y transformará a lo largo del tiempo prolongado. Implementar por lo tanto de una forma evidente el factor paisaje en la consideración y planificación de la urbanización como valor importante de la matriz territorial. Integrar cuestiones referentes a la percepción del paisaje en las edificaciones e infraestructuras que lindan con los espacios libres o destinados a usos recreativos, de esparcimiento, plazas y parques urbanos, etcétera. Garantizar la accesibilidad de la población a sistemas generales y locales de infraestructuras en la propia zona de residencia, evitando la insostenibilidad de un alejamiento más o menos premeditado, donde además influye el transporte horizontal. Promover la máxima de: menor trayecto, menor transporte, generando así nuevas centralidades dotadas de multiplicidad de usos; contrapunto a las periferias suburbiales e inertes como 'ciudades dormitorio'.

Lo cual acompañaría a la promoción de respuestas a escala de las políticas urbanas, estabilizando el entorno y consiguiendo una mayor eficiencia, lo que a su vez contribuiría a replantearse los paradigmas vigentes en la ciudad industrial. Convertir un espacio relativamente periférico, ineficaz y en estado de semi-abandono con una urbanización altamente diseminada al desaparecer las fábricas, en una zona céntrica y

polifuncional mitigando las dependencias internas y externas que existen en Zorrotzaurre ha de apelar a la supremacía peatonal y el mantenimiento de la proximidad entre las empresas y negocios, residencias de ciudadanos y otros equipamientos sanitarios, educativos, administrativos; sin perder su permeabilidad y conectividad real.

Promover la mezcla de actividades como instrumento aglutinador y de cohesión para enriquecer el hábitat urbano, mantendría la complejidad que ya existe en Zorrotzaurre. Lo que conduce a eliminar al máximo el trasporte privado, favoreciendo el público, para evitar emisiones excesivas de gases de efecto invernadero así como aspectos ambientales en su globalidad que redunden a favor del peatón, aparte de los carriles ciclistas y la inclusión del tranvía urbano en el área. En jardines y áreas de vegetación, disponer plantaciones de especies que se adapten al clima y a la peculiaridad de un entorno básicamente marítimo pero muy urbanizado, observando qué necesidades de mantenimiento pueden afrontarse. Regular la temperatura que sirve de barrera para el viento y amortigua impactos: el ruido y calor, utilizando para ello materiales de construcción cuyas fuentes no sean excesivamente alejadas ni su recambio resulte imposible. Reutilizar el suelo urbano de usos obsoletos y tejidos desfasados sería uno de los pasos a partir de los cuales conseguir centros polifuncionales en el propio barrio y una estructura de servicios que aminore o amortigüe la movilidad; conscientes de que activar tipologías constructivas variadas y de diverso carácter en su heterogeneidad, incrementa también la heterogeneidad social necesaria del nuevo barrio.

Enriquecer la conectividad dentro de la red interna de espacios verdes con los entornos envolventes perimetrales, siendo Zorrotzaurre una pieza clave de charnela. Establecer los espacios verdes con funcionalidad real, independientemente de los simulacros a modo de 'murales-cortina' con los que últimamente se vienen ornamentando espacios 'intersticiales' como los muros de los nudos de carretera, circunvalaciones viarias, etcétera. En definitiva y pretendiendo sintetizar, un nuevo enfoque integral sobre lo urbano, renovación de la manera de planificar (tanto ordenación el territorio como a nivel de planeamiento), nuevas soluciones de urbanización en sintonía con las formas más sostenibles/sostenidas de organización de las ciudades. Además, promocionar infraestructuras de menor consumo energético, modelos de gestión más incardinados en las necesidades de la ciudadanía, respetando la igualdad y equidad social así como las reducciones del impacto a nivel general.

Tenidos en cuenta los puntos que hemos señalado, ofrecemos este simple esquema de algunas de las cuestiones más relevantes que plantearíamos para su toma en consideración a un equipo multidisciplinar que actúe en la urbanización de la península de Zorrotzaurre. Desde el punto de vista residencial se sugiere una edificación escalonada que se adecue con las horas de luz solar, ventilación y resguardo de zonas más expuestas que pueda resultar eficiente para el ahorro energético (aspecto ya introducido por ejemplo en el parque de Amezola, 1998). Se sugiere destinar el extremo norte de la península, más expuesto a corrientes de aire, corrosión por contacto con el agua, etcétera, para zona verde de vegetación de jardín y sotobosque, con especies adecuadas al suelo y a la climatología manteniendo una disposición escalonada. Buscar la eficiencia en la restauración de los muelles, así como la resistencia de materiales adecuados al terreno y con una durabilidad estimada que evite recambios continuos, estropicios y/o derribos. Estudiar la posibilidad de implementar algún tipo de transporte público fluvial, que a lo largo de la Ría de Bilbao conecte eficazmente con otros ámbitos ribereños de la ciudad (hecho que, si bien enfocado al turismo, ya se propuso para la rehabilitación del núcleo histórico de la ciudad antigua). A este respecto, podría estimarse la posibilidad de reconvertir los embarcaderos previstos en la zona para la navegación de recreo, en posibles puntos para el establecimiento de algún sistema de transporte público que sea capaz de aprovechar el curso de agua pero con una accesibilidad y conectividad real no sujeta a la mera atracción turística como en otras ciudades. Para poder estudiar la posibilidad de introducir sistemas marítimos de transporte con bajo consumo energético y contaminación, convendría centrar la mirada en actuaciones llevadas a cabo en ciudades portuarias europeas como el caso de Rotterdam (sin olvidar tampoco ejemplos como el de Nantes[247], obviamente Bruselas[248], o inclusive lugares de inferior escala relativa como L´île Seguin[249], Francia) donde:

[247] Donde existe una imbricación entre lo preexistente y lo que emerge tras la remodelación.

[248] "Une leçon sur la relation entre mémoire et création en architecture, une leçon sur 'comment faire de la ville' entre passé et avenir". VV.AA., *Zorrotzaurre. L´île créative…, op. cit.*, p. 55.

[249] Caracterizada por su factoría Renault durante casi todo el siglo el XX, ocupaba del mismo modo casi todo el terreno disponible en el enclave. En este caso hubo un retraso en la primera concesión de las obras de reurbanización, aparte de que casi todos los edificios industriales fueron derribados hacia 2004-2005. Con el cambio de gobierno

"El río no es entendido como un vacío, un espacio del paisaje al que mirar, sino como una infraestructura viaria, cuanto más congestionada mejor, que da sentido a la configuración del contorno entre tierra y agua, como un conector que también anima a la ciudad y le da identidad, tanto desde la escala como desde el dinamismo de lo flotante, lo móvil o lo cambiante, o lo usado, lo gastado o reciclado, descuidado, aquello a lo que se le ha sacado partido, aquello que es vasto, rústico, aquello que por su porte no puede controlarse el detalle, ofrecen a Rotterdam una identidad propia construida a través de la evolución de la relación del puerto con la ciudad"[250].

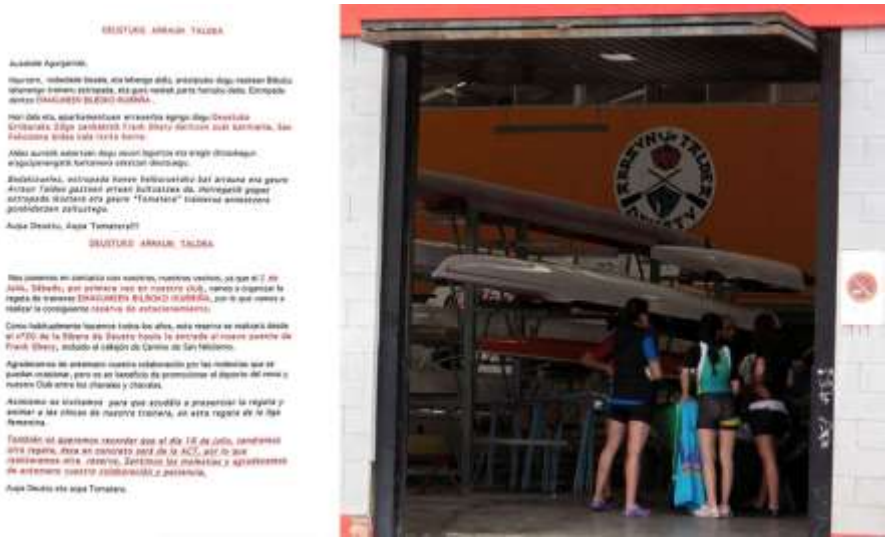


Ilustración 7
Actividades deportivas en torno a la maritimidad
Ejemplo del Club de Remo así como su innovación al incorporar recientemente una prueba específica para la participación de las mujeres remeras
"Emakumeen Bilboko Ikurriña"

municipal entre 2008-2010 volvió a replantearse otro proyecto, esta vez al arquitecto Jean Nouvel, con un horizonte de varios años (2012-2017) y fuerte oposición de asociaciones.

[250] J. ARCARAT PUNTONET; E. LACILLA LARRODÉ, "La identidad portuaria en la revitalización de los waterfronts de Rotterdam", en: *Bia Urban Regeneration Forum. Nuevos escenarios en torno al agua,* Bilbao Bizkaia Architecture, Colegio Oficial Arquitectos VascoNavarro, Bilbao, 2016, p. 17.

Desde el vacío inmenso y misterioso de una lámina de agua, ora relajante por su quietud que encuadra los puntos de fuga hacia el horizonte, ora perturbada por remolinos y corrientes e incluso mareante y enigmática al dirigir la mirada vertical a la profundidad oscura de sus fondos, el misterio puede devenir enseguida fugaz velocidad y ruido visual, ruido acústico y/o ruido sonoro al paso de los escasos botes o traineras que transitan la Ría de Bilbao, así como las periódicas embarcaciones turísticas.

Como contrapunto a ello, sin embargo, "la activación del tráfico de un río como estrategia urbanística, favoreciendo desde el planeamiento urbano su consecución, puede ofrecer ciertas ventajas en cualquiera de los casos. Los accesos y las relaciones entre diferentes áreas de la ciudad que esta solución puede ofrecer no deben tomarse como algo sin importancia"[251]. Es desde esta perspectiva de donde a veces se defiende, por lo tanto, que: "taxis, barcos-autobús, barcos turísticos que visitan el puerto industrial, barcos particulares, barcos-vivienda, sumados a la navegación mercante propia del río, o al estacionamiento nocturno en diversos diques de la ciudad otorgan al río diversas funciones muchas de las cuales deben tenerse en cuenta en la planificación urbana"[252]. Para el tránsito peatonal se sugiere la instalación de sencillos puentes o pasarelas sin ánimo de que se conviertan en arquitecturas emblemáticas de la ciudad. En este sentido, se insiste en limitar el uso del vehículo privado en una zona que se puede recorrer a pie, generalizar los carriles cicloturistas y analizar que el tranvía que recorre la ciudad penetre a la península de Zorrotzaurre (idea ya barajada en los planes de futuro).

Uno de los últimos empeños aún proyectados sobre el papel y los planos para la reurbanización de los bordes de agua del canal de Deusto, surgido del concurso a tal efecto ganado por el estudio *G&C Arquitectura y Urbanismo* redunda en cuestiones importantes como la atracción de la seguridad y el confort, así como el incremento de la accesibilidad y movilidad en Zorrotzaurre. Se apuesta por la conexión con el agua a partir de canales, muelles y plataformas además de sendas y caminos, vías cicloturísticas y paradas para transporte público que asegure la permeabilidad e interconexión de los diferenciados ámbitos en el interior de la península; "favoreciendo así el desarrollo de actividades espontáneas e imprevistas, facilitando las mutaciones por causas sociales, técnicas o económicas"[253], y

[251] *Idem.*

[252] *Idem.*

[253] M. GOMNZÁLEZ CAVIA, MARTA; J. CABRERA BARTOLOMÉ, "Interpretando la identidad de las riberas urbanas: espacio y tiempo emergente en Zorrotzaurre", en: *Bia Urban*

consiguiendo una lámina de agua caracterizada con espacios longitudinales 'volcados' al borde de la Ría y con un diseño bioclimático que atienda a aspectos básicos como el soleamiento adecuado y protección de los vientos dominantes. Dentro de los principios de actuación estimados, uno de los más procedentes es el de incorporar los vestigios del pasado industrial a la reconversión portuaria, con la estrategia de mantener los elementos que han formado parte de la historia del lugar (tanto edificios como mobiliario) o mediante la re-significación de ese patrimonio tangible que pasa a formar parte, no solo simbólica sino físicamente, de los nuevos espacios. A ello se une la idea de dotar de nuevos usos al patrimonio edificado existente, evitando la 'tabula rasa' e integrando, además, el factor de la temporalidad en dicha ecuación, en la que se acumulan y superponen las huellas de la historia.

Ilustración 8
Vestigios hincados en la Ría y sus muelles, infraestructuras industriales en desuso

Entre tanto: "la configuración de los espacios de los waterfronts debe contar con el agua como su principal elemento y referencia. Debe potenciarse su papel activo desde diferentes puntos de vista y no únicamente como generador de paisaje urbano"[254]. Urgencia por así decirlo

Regeneration Forum. Nuevos escenarios en torno al agua, Bilbao Bizkaia Architecture, Colegio Oficial de Arquitectos VascoNavarro, Bilbao, 2016, p. 32.
[254] *Ibíd.*, p. 33.

para poner en valor la "importancia de la integración y conectividad de estos ámbitos de la ciudad ya consolidada, y la permanencia del carácter local" como esencia, en el meollo de la transformación que propicia incluso actividades imprevistas, mermando "la tendencia actual de globalización". En esa tarea "la participación ciudadana y la sensibilidad del proyectista y de los diferentes agentes es fundamental, […] mediante la reconstrucción y resignificación de los elementos vivos que ya están presentes o requieren ser incorporados en el imaginario social y los espacios públicos"[255]. Aquí, fomentar la cultura cívica de la ciudad, pasa necesariamente por la conciencia de su memoria.

Romper la actual continuidad insípida de los bordes hace prever una nueva continuidad de parque con entrantes y nuevas canalizaciones subsidiarias para poder aproximar el agua a las actividades lúdicas y recreativas como vector de identificación de los nuevos entornos. El proyecto más elaborado muestra grandes áreas vegetales y drenantes para la recuperación de un olvidado ecosistema preindustrial, mediante un criterio de diseño en estructura radial orientado en antiguas trazas de parcelación agrícola. "Esto permite evidenciar el antiguo orden natural de los flujos de agua de la vega y reavivar la memoria de lo que fue originariamente una vega agrícola"[256].

En todo caso, un paseo por sus riberas fluviales evidencia el potencial urbanístico-social a lo largo de la 'franja', con arquitecturas dotadas de una fuerte presencia que traducen de un modo casi 'parlante' las actividades que, ya con cierta timidez y decaimiento, han sido desarrolladas en esos espacios. Unas 'relecturas espaciales' más acordes con la actualidad exploran-explotan la posibilidad del tránsito de villa portuaria y metrópoli industrial a 'ciudad amable', 'ciudad inteligente' y creativa dentro de unos impulsos estratégicos muy elaborados, sustentados en unos 'aparatos arquitectónicos' a menudo diseñados desde el exterior con una 'foto fija' y bastante inmóvil de ese 'futuro deseado'. Un 'deseo de futuro' que se cimienta en el gesto arquitectónico más que en la propia estructura de una organización multifactorial compleja. Inventarse ha de hacerse con un conocimiento objetivo específico de la realidad de la cual se parte, con una capacidad de reinvención que se sostenga sobre las bases de lo ya acuñado por el tiempo y que descanse en la piedra angular de lo espacialmente acontecido, buscando el balanceo conectivo entre aquellas tramas existentes, en las cuales se aprecian las cualidades vitales

[255] *Idem.*
[256] *Ibíd.,* p. 31.

de las actividades y las zonas divididas por sectores que en este caso pueden corresponder a espacios industriales, portuarios y residenciales del antiguo núcleo urbano (*la prazuela*). Un espacio particular que así ha de ser tratado, mediante los equilibrios fundamentales entre las posibilidades de desarrollo apoyadas en todo caso sobre el soporte de las utilidades presentes y las prácticas existentes igual que entre los espacios público-privados, los abiertos y cerrados, profesionales y personales, que se encuentran previamente organizados. Ante lo cual más allá de las tentaciones ineficaces e incluso imposibles de 'tabula rasa' corresponde traducir aquello que realmente induce la vida de la ciudad con sus trazos que discurren paralela y transversalmente a la Ría.

Los edificios preservados por el plan director deberían constituir 'nervios industriales' en consonancia con los bordes fluviales en relación al estuario y el canal. Procurando un trabajo de sutura y de hilvanado fino localizando actividades propiciatorias de un germen reparador con las mínimas intervenciones como eje del vector que dirige lo preexistente hacia sus potencialidades y no únicamente un 'tinglado-decorado' en la 'fachada' de la Ría como decoración escenográfica, sino también hacia el interior. Lugar en el que perduran los espacios particulares de la memoria industrial como expresión peculiar de la cultura material encallada en las ondas del tiempo pasajero. La articulación de las zonas tractoras puede dar lugar, como es obvio, a una flexibilidad reversible en el quicio entre el planeamiento urbanístico y el espontáneo organigrama para la generación de una dinámica activa-reactiva a 'cielo abierto', cuyos recursos económico-financieros pueden ser matizados en cada sector para cada necesidad, en relación a las actividades ya existentes y la propia vida que no ha de quedar en suspenso hasta las operaciones de remodelación *in situ* realizadas definitivamente; sino apostar por una progresión en común, fruto de unas relaciones dialécticas evitando lanzar secuencias fuertemente lineales y teleológicas de los procesos, que insistan en la importancia del tiempo prolongado en enclaves como Zorrotzaurre.

El beneficio social de la transformación, antes bien, aminorará su rendimiento a medida que dicho fenómeno remodelador tenga visos de eternizarse a perpetuidad o *'ad infinitum'*. Sobre todo, cuando en el horizonte se atisban los 'paisajes' cortoplacistas y efímeros de la ganancia inmobiliaria sujeta a coyunturas específicas de 'fuegos artificiosamente fatuos'. De hecho, Bilbao no debiera olvidar el 'espíritu creativo' que manifestó después de las inundaciones de 1983, mismo espíritu que refluye en nuestros días (2018). Zorrotzaurre constituye en este contexto una formidable oportunidad para

resaltar el valor de una cultura menos estandarizada que lo hasta ahora privilegiado, transdisciplinar y accesible, sin etiquetas o convenciones de obligado cumplimiento. La vitalidad de los 'espacios espontáneos' de creación continua puede potenciar la subversión de inercias proporcionando experimentos para otras utilidades de los espacios y los inmuebles; un espacio en continua construcción con el que se juega pero al mismo tiempo se le respeta, sabiendo que lo 'reinventado' es a veces la vida misma que fabrica el 'presente' al que se adhiere la salvaguarda de las memorias históricas.

BIBLIOGRAFÍA

ALARCÓN PUERTO, A., HERCE VALLEJO, M., *Hacia un nuevo modelo de urbanización basado en la complementariedad y en los ciclos naturales*, Universitat Oberta de Catalunya (UOC), Barcelona, s/f.

ALONSO, A. G. "Adjudicadas las obras del canal de Deusto por dos millones menos", *Deia*, 29 de junio, 2017, p. 10.

ARCARAT PUNTONET, J., LACILLA LARRODÉ, E. "La identidad portuaria en la revitalización de los waterfronts de Rotterdam", en *Bia Urban Regeneration Forum. Nuevos escenarios en torno al agua,* Bilbao Bizkaia Architecture, COAVN, Bilbao, 2016, pp. 13-18.

BILBAO LARRONDO, L. "El pensamiento norteamericano en Bilbao (1948-1968). Una vía hacia la modernidad española", *Arbor. Ciencia, Pensamiento y Cultura*, vol. 192-781 (sección 'Varia'), 2016, pp. 1-15.

GANDARIAS. I. "La ría ayer y hoy", *CIHMA Aldizkaria,* 2, Ayuntamiento de Barakaldo, 2014, pp. 2-3.

GONZÁLEZ CAVIA, M., CABRERA BARTOLOMÉ, J. "Interpretando la identidad de las riberas urbanas: espacio y tiempo emergente en Zorrotzaurre", en *Bia Urban Regeneration Forum. Nuevos escenarios en torno al agua,* Bilbao Bizkaia Architecture, COAVN, Bilbao, 2016, p. 29-34.

GONZÁLEZ CEBALLOS, S. "Re-escribiendo el Bilbao metropolitano según Bilbao Ría 2000", *Bidebarrieta. Revista de Humanidades y Ciencias Sociales de Bilbao* (Los 'Bilbao Soñados'), VIII, 2000, pp. 491-506.

MAYOR FARGUELL, X. *La ciudad y el entorno*, Universitat Oberta de Catalunya (UOC), Barcelona, s/f.

MIRÓ, I. "La anticiudad o la vida" [en línea], 2016, pp. 1-13, www.diagonalperiodico.net/global/ [consulta: 13 de diciembre de 2016].

RUIZ OLABUENAGA, J. I. "Bilbutopías*", Bidebarrieta. Revista de Humanidades y Ciencias Sociales de Bilbao* (Los 'Bilbao Soñados'), VIII, 2000, p. 53-72.

SAN SEGUNDO, G. "Auge y ocaso de Neguri. Linaje y dinero en las grandes familias vascas" [en línea], 2002, www.elsiglodeuropa.es/siglo/ historico/dossier/505... [consulta: 6 de octubre de 2016].

VV.AA., *Zorrotzaurre. L´île creative*, Institut Français, Bilbao, 2012.

Memorias, testimonios y permanencias
Aproximaciones antropológicas y estéticas

7

AZTARNAK, HONDAKINAK, MEMORIAK

CRISTINA LASA OCHOTECO
Filosofia doktorea
Euskal Herriko Unibertsitatea - Universidad del País Vasco
Balioen Filosofia eta Gizarte Antropologia

1. AZTARNAK

2016KO MARTXOKO larunbat goiz batean, Zorrotzaurren barrenean. Kantauri itsasoko fenomeno atmosferiko guztiak erasoan, denak batera: euria, ipar-mendebaldeko haize gogorra, hotza. Auzoko kaleetan, inor ez. Tailer alternatibo gisa okupaturiko pabilioi batean, umeak jolasean, familia giroan. Auzoan zehar, eraikin hondatuak, harresiak, sastrakak, orubeak. Eliza eta eskolak izan zirenak, itxita. Fabrika baten atarian, beste lokalizazio batera eraman behar duten fabrika baten atarian, hain zuzen, segurita-teko guardia bat, gure presentziari errezelo handiz begira. Han-hemenka, azken urteetako industriaren aztarnak: kartel erraldoiak erdi-erorita, baz-terrean edo bertan behera utzitako lanabes herdoilduta, aspaldi honetan zaindu ez diren objektuak. Objektu abandonatuak, obsoletoak, izen edo marka baten ikur izatetik errefusa, soberakin izatera degradatuta.

Bitartean, ekaitzaren danbatekoari aurre egiteko, ez babes, ez atseden hartzeko moduko aterperik. Zorrotzaurre: *not men's land, not women´s land.*

Hala ere, abandonaturiko orube eta sasitza artean, baziren gizakion presentziaren zantzuak, zeinuak: kale-kantoi batean baino gehiagotan, harriz inguratutako lorategi moduko txokoak, hiruzpalau landarerekin, zainduta. Aurrerago, kartel bat hormari itsatsita, irudimenezko "okinde-gia" bat iradokiz. Beste txoko askotan ere, existitzen ez diren eta desio baten adierazle diren karteltxo arrosak −"adinekoen taberna alternatiboa", "botika"...− Ibai aldeko kalean zehar, enbarkaderoa izan zen espazio hestu batean, beste kartel arrosa bat toki hura berrizendatuz: "hondartza", hori ere harriz, lorez eta landarez apainduta. Aztarnak. Bizi-zantzuak, bizi-zeinuak. Bizia. Gizakion presentzia bizia.

1. Ilustrazioa

Baina aztarnak ezabatzeko joera izaten da normalean, aztarnek gogoratzen baitute aurretik izandako borondate bat egon dela, errealitate objektiboari gehituriko giza-desio bat, naturala edo nahitaezkoa izan ez den giza-interbentzio bat. Izan ere, gurekin hasi izan balitz bezala interpretatzen dugu gizakiok mundua askotan, aurretik egindakoa soberakin gisa errefuxa bilakatuz eta ezabatuz. Berrikuntzak, ideal bilakatuta garaiotan, gure aurrekoen arrastoak zabortegira bidali behar ditugulako agindua luzatzen digu. Baina badira arrastoak eta arrastoak. Aztarnek beste esanahi bat gehitzen baitiete arrasto horiei, bereziki gizakion botere ankerra eta suntsitzailea agerian jartzen denean. Ez dugu hori gogoratu nahi. Gertatu ez balitz bezala egin nahi dugu. Maila pertsonalean jakin nahi ez izate horrek dimentsio politikoa hartzen duenean, ezabaketa-borondatez ari gara. Eta ezabaketa-borondate horren kasu larriena, zitalena, gertu dugu historian: *Shoah.*

Shoah –"katastrofea" hebraieraz, juduen sarraskia eta ezabaketa izendatzen duen terminoa– burutu ondoren, horren esperientziak sortu zuen, Mendebaldean, memoriaren betebeharraren nozioa. Horrekin

adierazi nahi izan zen basakeria eta ankerkeria gailendu ziren une berezi hori ezin zuela arrazoiak azaldu, baina gertatu, gertatu egin zela. Memoriaren betebeharra, hortaz, onarpen bat da, alegia, zerbait pentsaezina, jasanezina, gertatu egin delako onarpena. Reyes Mate filosofoaren arabera, *Shoah-ren* berezitasuna ez datza hildakoen kopuru ikaragarrian, ezta horiekin bukatzeko metodoaren perbertsioan ere, aztarnak ez uzteko borondatean baizik: ahanztea ezabaketaren proiektuaren funtsa zen, eta kontuan izan proiektua burutu egin zela.[257] Horrek inplikatu zuen oroigarri den akto ia oro erresistentzia-akto bilakatzea, gogoratzeak eta memorian gordetzeak erresistentzia estatusa hartzea.

Baina gerta liteke ezabaketa-borondate hori horren krudela eta ankerra ez izatea; logika berari erantzuten dio egungo diskurtso hegemonikoaren objektuen tratamenduak, alegia, horiek merkatuaren legeen pean azaltzeak; orduan derrigorrezkoa bilakatzen da ezabatzea, ahaztea, merkatuak aurkezten dizkigun produktu berriek espazioa izan dezaten. Ezabatze-borondateak beste esanahi bat hartzen du: merkatu-diskurtsoaren zerbitzuan, GEHIAGO! BERRIAGO! inperatiboei erantzuteko, bietako bat: edo gure aurrekoen aztarnak monumentu bilakatu, edo horiek desagerarazi, hondakinak eta aurrerapenak ez baitira ongi ematen.

2. HONDAKINAK

XVIII. mendeko poeta eta pintore erromantikoek erakutsi zuten hondakinen edertasunari beste modu batez erreparatzen; artista haiek ederrak kontsideratu zituzten Antzinaroko gizakien borondatez sortu ziren espazioak eta obrak, denboraren poderioz bertan behera erorita, akabatuta, goroldioak hartuta. Eta haiek ere eman zioten izena hondakin gotikoen aurrean sortzen zen sentimendu anbiguoari: sublimea.

Denis Diderot, Argien Mendeko filosofoak, enkargu berezi bat jaso zuen XVIII. mendearen erdialdean, *Encyclopédie* proiektu ilustratuan betebetean zegoenean. Garai hartan, bi urtez behin, *Salon* izeneko pintura eta eskultura-erakustaldiak burutzen ziren *Louvren*, eta europar gorte ilustratuetan irakurtzen zen *Correspondance littéraire* izeneko aldizkarirako *Salon* horien kronika erregularra idazteko eskatu zion filosofoari aldizkariko zuzendari eta haren laguna zen Grimm-ek, "espiritu modernoek" egunean egon nahi zutelako berrikuntza artistikoei zegokienez. Dideroten

[257] R. MATE, *La herencia del olvido,* Errata Naturae, Madrid, 2008, 119. or.

kritikarik ezagunenean, *Salon de 1767*, Italiatik itzuli berria zen Hubert Robert pintorearen hondakinen koadroen aurrean hauxe idatzi zuen:

> "Robert jauna, oraindik ez dakizu hondakinek zergatik eragiten duten horrenbesteko plazera, erakusten duten aniztasunaz harantzago; eta esan egingo dizut gogora datorkidan bezalaxe. Hondakinek ideia asko pizten dituzte niregan. Dena ezereztatzen da, dena deuseztatzen da, dena pasatzen da, mundua baino ez da geratzen, denborak baino ez du irauten. Zaharra da, gero, mundu hau! Bi eternitate artean ibiltzen naiz: begirada edonon pausatzen dudanean, inguratzen nauten objektuek amaiera baten iradokia luzatzen didate, eta segidan datorrena seinalatzen didate[258]".

Diderotek adierazita utzi zuen nola eman zen, Modernitatean, objektu ederretik esperientzia estetikorako pausua, hau da, "eder" izendatzen den objektua subjektu batetiko erlazioan bakarrik antzeman daiteke, horrengan sortu duen plazer/displazer sentimenduaren bidez. Eta ahalegin horretan filosofoek ez, artista jendeak, Erromantikoek, jarri zuten agerian aztarnek eragiten diguten anbibalentzia: hondakinak gizakion indar sortzailearen lekuko dira, gure ahalmen zibilizatzailearen adierazle, baina, era berean, naturaren indar kontrolaezinaren pean egonik, sortutako obrarik sendoenak ere gupida gabe suntsitu, inbaditu egiten ditu naturak, eta iheskortasunaren sinbolo bilakatzen ditu. Horrela, hondakinek gogorarazten digute gure bizialdia mugatua dela, mundu honetan pasoko bisitariak baino ez garela, baina, era berean, gure arbasoen desioen indarraren oroigarri dira hondakinak, erakusten digutelako zer egiteko kapaz izan ziren gizon-emakume horiek. Pasoko hegaztiak bezalakoak gara, baina aztarnak uzten ditugu: horiek iradokitzen dute behin paradisura joateko gure ilusioa galduta, bestelako eta nahitaezko helburua eman nahi zaiola giza-produkzio orori.

Hori dela eta, hondakinek, beren isiltasunean, jadanik desagertu den saiakera zibilizatzaile baten presentzia adierazten dute. Baina presentzia horren galeraren sentimenduaz zerbait berri sortarazi daiteke, hirietan, auzoak eraikitzean, geure arbasoen desioak izan zirenak bertan adierazita geratu zirelako.

Alabaina, gu beste garai batekoak gara, eta guregana aipatu hondakin horiek iritsi zaizkigu monumentu gisa, nolabaiteko bizipen erromantikoz jantzita, baina erreferente bat izateko duten berezko intentzioa,

[258] D. DIDEROT, "Salon de 1767", *Œuvres,* Laurent Versini, t. IV, Esthétique-Théâtre, ed. Robet Laffont, Paris, 1996, 701. or.

agian, galduta. "Argi dago sorkuntzaz eta hondakinez ez ditugula lehengo balio berak konpartitzen, geure arteak berak hondakin izaera propioa duelako[259]." Hori bai, gaurkotasun estetikoa zainduta, kasu gehienetan.

2. Ilustrazioa
J.-H. Fussli (1778): Artista, Antzinekoen hondakinen bikaintasunaren aurrean, etsipeneraino hunkituta

[259] J. L. DÉOTTE, *Catástrofe y olvido*, Cuarto Propio, Santiago de Chile, 1998, 46. or.

Izan ere, ongi argiztaturik ez baleude, espazio berezi batean kokatuta, eta azalpen historikoz lagunduta, begirada luzatuko genieke monumentu horiei? Ezer sentituko genuke "Karola" grua, esate baterako, lehengoan bertan utzi izan bazuten? Nola bilakatu da objektu obsoleto hori hiriaren ikono berri? Van Gogh-en *Bota pare bat* koadroan gertatzen den bezala, –Heidegger-en interpretazioaren arabera[260]–, objektuak bere erabilgarritasunaz harantzago hartzen duen duintasun horretaz ari gara?

Hannah Arendt filosofoak gauzen/objektuen balioaren proposamen marxistari erreparatzea proposatu zuen: erabilpen-balioa eta truke-balioa bereizita, uler daiteke objektuen balio-galtzea edo horien debaluazioa zein erlazionatuta dagoen erabilpen-baliotik truke-baliora salto egiten denean, eta iraunkortasunarekin lotzen du espazio publikoari eman nahi dion transzendentzia:

> "Gauza ororen degradazio gaitzesgarria, hau da, balio intrinseko ororen galera hasten da dena balio edo lehengai bilakatzen hasten denean, zeren, momento horretatik aurrerako haien existentzia soilik ematen baita loturik haien ordez eros daitekeen zerbaitekin[261]".

Merkatuaren ekibalentzia-legeak. Munduak espazio publikoak behar baldin baditu, ezin horiek ezarri belaunaldi batentzat eta une horretan bizirik daudenentzat bakarrik: bizidunon denboraldiaz harantzago joan behar da. Horixe baita komunean duguna, gure garaikideokin ezezik, baita gure arbasoekin eta gure ondorengoekin ere.

Egun "identitate narratzailea" deitzen zaion nozioari esker, zentzuz beteriko unitate bat bilakatzen dugu berez diskontinuo den gure bizialdia[262]. Memoria historikoa deritzan horretan, konpartitzen dugun espazio sozialak ere baditu bere narrazioak. Ivo Andric nobel saridunak maisutasunez kontatu zigun Balkanetako herritarren historiak, eta herriaren memoriaz hitz egitean, honelaxe azaldu zuen kolektiboak, herritarron multzoak, zer gordetzen duen memorian:

> "Herriak gogoratu eta kontatu egiten du ulertzen duena eta leienda bilakatu dezakeena. Gainerakoa, aztarna sakonik utzi gabe asatzen da beraren ondotik, fenomeno natural anonimoen indiferentzia mutuarekin, beraren fantasia ukitu gabe eta beraren memorian iraun gabe[263]".

---

[260] M. HEIDEGGER, "L'origine de l'œuvre d'art", *Chemins qui ne mènent nulle part,* 33. or.
[261] H. ARENDT, *La condición humana,* Paidos, Buenos Aires, 2009, 183. or.
[262] I. MARZABAL, *Deliberaciones poéticas. Cine y ética narrativa,* UPV - EHUko Argitalpen Zerbitzua, Bilbao, 2004, 68. or.
[263] I. ANDRIC, *Un puente sobre el Drina*, RBA, Barcelona, 2010, 30. or.

Baina nola aukeratzen da zer gorde, zer ahaztu? Zein giza ahalmeni dagokio bereizketa hori egitea? Tzvetan Todorov filosofoaren arabera, hori memoriaren eginbeharra da, memoriak hautatu egiten baitu, nahitaez:

> "Harrigarria da *memoria* izendatzea informazioa gordetzeko ordenagailuek duten gaitasunari: eragiketa horri falta zaio memoriaren beraren ezaugarririk garrantzitsuena, hau da, hautaketa; hautatu gabe kontserbatzea ez da memoriaren eginbeharra[264]".

3. MEMORIAK

Hori horrela, memoriaren bi erabilera desberdin proposatu zituen Todorovek: erabilera literala eta erabilera eredugarria. Bereizketa horren arabera, erabilera literalak oraina lehenaren pean mantentzen du, eta supera ezina bilakatzen du, azken batean, gertaera zaharra. Erabilera eredugarriak, berriz, iragana orain aldiari begira erabiltzea ahalbidetzen du, batetik, ikasitakoak gertaerarekiko distantzia, eta, bestetik, egoera berriari begirako orientazioa eskaintzen dituelako. Memoriak, hortaz, subjektuaren aldetik kontsideratuz gero baditu, gutxienez, bi erabilera. Objektu(ar)en aldetik erreparatzen bazaio, memoria gordailu-kutxa gisa izan da errepresentatuta mendeetan zehar, berari buruzko galdera planteatu zen lehenengo momentutik; oraingo ikerketa neurobiologikoek, ordea, memoria prozesu gisa aztertzen dute, ez gordailu gisa. Baina galdera filosofikoak bere horretan dirau, teoria horrek ez baitu argibide handirik ematen bertan "gordetzen" diren objektuen izaeraz: pentsakizunak dira, irudiak, irudi mentalak, bai: ez dute benetako existentzia objektu gisa, baina zergatik gordetzen dira oroitzapen batzuk eta beste batzuk, berriz, ez?

Søren Kierkegaard filosofo daniarrak garrantzi handia ematen zion oroitzapenaren eta ahanzturaren arteko dialektikari, hori arte izendatuz; haren ustez, "ahanztura, gizakiak erabil ezin dezakeen hori behin betirako ebakitzeko guraizeak dira, baina, beti ere, oroimenaren zelata zorrotzaren pean[265]". Ahanzturak ahalbidetzen du esperimentatutakoa erresonantzia-kutxa modura izatea hor, memorian gordeta, baina afektuz libre, paisaia gogorarazle gisa. Horrela, memoriak adierazten du oroitzapenak

---

[264] T. TODOROV, *La memoria amenazada*, Paidos, Barcelona, 2000, 32. or.

[265] S: KIERKEGAARD, "La rotación de los cultivos. Ensayo para una doctrina de prudencia social", *O lo uno o lo otro*, Trotta, Madrid, 2006, 301. or.

eta ahanzturak elkartzen direneko lekua: memoria, non ahantzitakoa gordetzen den. Gogoratzearen aktoak berak ahalbidetzen du nolabaiteko ehundura bat sortzea, non tarteka ahanzturen bilboak artikulatzen diren.

Walter Benjaminen ustez, artearen eginbeharra da hori, artearena soilik; heterogeneoak diren elementuak artikulaturik aurkezten baitira artelanean, ezinezkoa dena errepresentatuz, hau da, lehendik ez dagoen zerbait gaineratuz munduari, gogora ekarritako gertaerak ez du-eta mugarik, gertaerak berak ez bezala[266].

Artearen balio erantsia: espazioak bersignifikatzeko ahalmena. Eta horretarako, irudimenaren beharra du memoriak. Errepikatu edo eraiki. Bien artean, hirugarren aukera bat: bilakatu. Modu onean ahaztu ahal izateko, aztarnak gorde/bilakatu behar dira.

Zorrotzaurren sor litekeena ezin dugu aurreratu, baina proposamenak asmatu, bai. Piska bat atzera egiten badugu, Bilbo hiriaren errepresentazioan, imaginario kolektiboa osatzen duten irudien multzoan, hor aurkituko ditugu Bilboko zenbait elementu, enblema bilakatuta. Baina horiek kanpoko artistek sortuak dira, pinturan zein literaturan (Bacon, Le Hardy) edo arkitekturan (Gehry).

Hortik derrigor ateratzen da hipotesia: kanpo-begirada bat behar da objektuei beren duintasuna emateko. Baina, aurretik, oraindik Deustuko Erribera den hauzoko bizilagunei entzun behar zaie, bertako *memoriak* bilbatu dutenei, bereziki.

Horrela, horiei, memoriaren betebeharraren ordez, desagertutako industriaren lehengo egun horiekiko "memoriaren desioa" entzun dakieke, oso gertu dugun iragan industrial horren aztarnak ez direlako horrore jasanezin baten lekuko; aitzitik, balio erantsia ematen diote lekuari, ez truke-balioa (merkatukoa), erabilgarritasun-balioa baizik. Egun, obsoleto bilakatu diren objektu material horiek bererabil ditzakegu, beraiek ahalbidetzen dutelako beste modu batera berantolatzea, espazio-denbora artikulatzeko beste konfigurazio bati lekua eskaintzea. Kasu honetan, Zorrotzaurren, iragan hurbileko aztarnek suspertuta, irudimenak berreskura lezake efimeroaren balio ez-komertziala, iragankortasunaren balioa, edo zerbait desagertzera kondenaturik dagoelako hartzen duen duintasuna.

[266] W. BENJAMIN, "Una imagen de Proust", *Revista Observaciones Filosóficas*, 11, 2010.

3. ilustrazioa

Egun erakusten dugun lagun hurkoarekiko axolagabekeria ikaragarriaren aurrean, memoriaren desioak parte har lezake espazio baten konfigurazio berria proiektatzean; bertakoen testigantzak lagun lezakete oraingo harresiak botatzen eta mugak beste modu batera ezartzen: harresiak izan daitezela injustizien aurreko mugak, eta zubien eraikuntza ez dedila irisgarritasun kontu soila izan, baztertzaile ez diren desberdintasun askoren koexistentziaren sinboloa baizik.

BIBLIOGRAFIA

ANDRIC, I., *Un puente sobre el Drina*, RBA, Barcelona, 2010.
ARENDT, H., *La condición humana*, Paidos, Buenos Aires, 2009.
BENJAMIN, W., "Una imagen de Proust", *Revista Observaciones Filosóficas*, 11, 2010.
DÉOTTE, J-L., *Catástrofe y olvido*, ed. Cuarto Propio, Santiago de Chile, 1998.
DIDEROT, D., "Salon de 1767", *Œuvres,* ed.Laurent Versini, t. IV, Esthétique-Théâtre, ed. Robet Laffont, Paris, 1996.

HEIDEGGER, M., *Essais*, Gallimard, Paris, 1958.
KIERKEGAARD, S., "La rotación de los cultivos. Ensayo para una doctrina de prudencia social", *O lo uno o lo otro*, Trotta, Madrid, 2006.
LAZKANO, J. M., *Ederra eta erabilgarria edo Ibilbide piktorikoa Bizkaiko eta beste herri batzuetako aurrietan zehar*, Bizkaiko Foru Aldundia, Bilbo, 1997.
MARZABAL, I., *Deliberaciones poéticas. Cine y ética narrativa.* Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea, Bilbo, 2004.
MATE, R., *La herencia del olvido*, Errata Naturae, Madrid, 2008.
MATE, R., *La piedra desechada*, Trotta, Madrid, 2013.
SCHULZ-DORNBURG, J., *Ruinas modernas. Una topografía de lucro*, Àmbit Servicios Editoriales, Barcelona, 2012.
TODOROV, T., *Los abusos de la memoria*, Paidos, Barcelona, 2000.
TRÍAS, E., *La memoria perdida de las cosas*, Mondadori, Madrid, 1988.

8

BILBAO, FORMATEO Y NUEVAS IMPREGNACIONES EN EL ESPACIO MARÍTIMO-FLUVIAL. PASEO ETNOGRÁFICO POR LA ISLA DE ZORROTZAURRE

JUAN ANTONIO RUBIO-ARDANAZ
Ph.D. en Anthropologie (Université de Montréal)
Universidad de Extremadura
Departamento de Psicología y Antropología

> *"La depreciación económica del capital invertido en los deteriorados barrios centrales del siglo XIX y el aumento simultáneo de los niveles potenciales de renta del suelo crean la posibilidad de una renovación urbana rentable. Aunque las aparentes características de los barrios deteriorados podrían desalentar la renovación, ciertos rasgos económicos ocultos pueden llegar a ser favorables".*
>
> *Neil Smith*

LA RIBERA DE DEUSTO se encuentra ante una fase de cambio radical en la que se van afianzando los primeros movimientos de un proceso de producción de los espacios que conlleva una acumulación de capital a gran escala y cuyos efectos están incidiendo en la vida social de sus habitantes. Estamos en un barrio que en su origen histórico –Bekoerri– es de raigambre marítima y portuaria, dedicado también a la construcción naval, sito en la antigua anteiglesia de Deusto[267]. En el siglo XIX, la pequeña

[267] Se anexiona a Bilbao en 1924, quedando inexorablemente bajo la influencia de su proceso de urbanización durante el siglo XX. La organización rural y portuaria de Deusto, presentes respectivamente en los barrios Goikoerri y Bekoerri, será objeto de un intenso cambio configurándose un nuevo entramado y compleja estructuración con calles y

industria presente dejará paso a nuevas fases de desarrollo y tipo de actividades que llegarán a su máxima expresión a mediados del siglo XX[268].

Al poblamiento de casas cercanas al borde de la Ría le seguirán otras a medida que se vayan instalando nuevas fábricas y talleres, albergando en toda la zona, entre los pasados años cuarenta y sesenta, pabellones y naves industriales, alguno de los cuales llegaría a albergar más de medio millar de personas trabajadoras. Con la construcción del canal de Deusto y su entrada en servicio (1950-1968), tendrá lugar un cambio radical plasmando una nueva fisionomía en un lugar físicamente casi totalmente separado. Aunque a mediados de los años setenta se mantiene un alto número de instalaciones industriales, comenzará un abandono paulatino e irreversible conducente a una situación laboral y urbana de marginación y patente decadencia[269]. Ante este panorama, las instancias políticas, administrativas y económicas comienzan a considerar este escenario como oportunidad, decidiendo poner en marcha una nueva etapa de rehabilitación en el marco de los últimos planes de desarrollo urbano de Bilbao.

1. PANÓPTICO DE CONTROL AMABLE Y DE OPORTUNIDADES

Llegados a la situación descrita, encontramos un barrio cuyos pobladores viven a la expectativa y con cierta inquietud un conjunto de movimientos, algunos iniciados ya a finales del siglo XX y otros más recientes[270], conducentes a importantes cambios en los espacios compartidos y en la vida cotidiana. Frecuentemente, testigos marginales de una ambiciosa dinámica de mercado neoliberal, en cuya consonancia se han

avenidas, en función del crecimiento industrial y poblacional cuya máxima expresión se muestra en los años sesenta. Al respecto se puede ver J. LARRINAGA ZUGADI, "La encrucijada cultural de una antigua anteiglesia: Deusto", *Jentilbaratz,* 9, 2007, pp. 173-268.

[268] A mediados de este siglo la zona cuenta con fábricas de anclas, velería, cordelería, ferretería naval y otros suministros navales, con sus infraestructuras portuarias (gradas, puntos de amarre, grúas y pantalanes). Se suman fábricas de hojalata y conservas. Con el tiempo se instalarán otro tipo de industrias y talleres no ligados necesariamente al ámbito marítimo [en línea], http://www.bilbaopedia.info/zorrotzaurre.

[269] Al respecto, debemos considerar la situación insostenible generada por el cierre de los astilleros *Euskalduna*, afectando a las empresas abastecedoras instaladas en el barrio ribereño que terminarán cerrando sus puertas.

[270] Se puede ver la cronología de los diferentes planes de regeneración urbanística desde 1998 a 2003 en I. URIARTE, *Zorrotzaurre: Patrimonio e identidad frente a la Ría,* 2015, pp. 102-103.

ido haciendo públicas proyecciones para una transformación integral, que implica grandes construcciones destinadas a nuevas viviendas, en su mayoría de gama alta, puentes, parques urbanos y paseos ribereños. En un panóptico paradójicamente amable, proyectado en forma de isla, se ejerce un primer control sobre parcelas y terrenos y se contenta a los vecinos –olvidados durante décadas– con rehabilitaciones puntuales y salvaguarda de una selección de edificios antiguos, considerados representativos que podían haber desaparecido. Es así como encontramos algunas viejas viviendas seleccionadas y renovadas, estando prevista en un futuro, a medida que se vaya desarrollando el plan de regeneración, la llegada de nuevos residentes previsiblemente también amables, pero a la vez vigilantes y protectores de intereses de clase y modelos de vecindad en un principio poco confluyentes con los existentes[271].

Para comprender qué está sucediendo ante este panorama y conocer mejor esta situación, hemos realizado un acercamiento etnográfico con el fin de describir los aspectos que revisten la *desimpregnación* en curso en el barrio, no obstante conducente a una *nueva impregnación*[272]. Proponemos una aproximación a un proceso transitorio en el que esta parte de la ciudad ha comenzado a ser formateada y reescrita. Un formateo que afronta y trata de superar una vieja obra inacabada que por fin será culminada: la apertura total del canal, alcanzando un escenario que a partir de ahora, para las instancias oficiales deberá ser leído y entendido como una ínsula de oportunidades para el Bilbao del siglo XXI: "la isla de Zorrotzaurre". Un lugar totalmente transformado, seductor y prometedor, una de las últimas empresas que promulga y transita hacia un nuevo estilo de vecindad que coloca marginalmente y prescinde de las raíces y memorias anteriores[273].

---

[271] Este panóptico se inspira en el argumentado por BYUNG-CHUL HAN, *Psicopolítica. Neoliberalismo y nuevas técnicas de poder,* Herder, Barcelona, 2014, pp. 59-63, en el que el Estado vigilante orweliano no llega a su fin, sino que da lugar al inicio de "una nueva sociedad de control que lo supera con creces en eficiencia", donde comunicación y control coinciden totalmente y cada uno es el panóptico de sí mismo.

[272] Esta *desimpregnación* comienza por una fase de marginación y abandono general, en cuanto a servicios y mantenimiento de calles y viviendas que encontrará resistencias en una toma de conciencia compartida frente a la cual se refuerza la organización vecinal y la reivindicación, a pesar de la influencia, intereses y control ejercidos desde instancias públicas y privadas.

[273] Al respecto la televisión pública vasca se ocupará puntualmente de anunciar el último logro: la final conversión en isla del lugar, y de presentar la maqueta impresionante de un nuevo territorio con sus rascacielos y ordenamiento transmoderno, de una dimensión

Ilustración 1. Vista de la Ribera de Deusto o Zorrotzaurre entre la Ría y el canal de Deusto (años sesenta. Foto cedida por el Bar Begoña Berria)

Nos interesa por lo tanto este contexto transformativo que sigue verificándose en la Ribera de Deusto (o Zorrotzaurre), continuación del que va teniendo lugar en una urbe como Bilbao, cada vez más inmersa en un halo de transmodernidad, donde el tráfico marítimo y la actividad portuaria que marcaban parte de la vida del centro urbano, finalmente se han visto trasladados a la costa; en la que la construcción naval y un astillero como el de *Euskalduna,* dejan sus espacios a un flamante palacio de congresos y a un representativo museo marítimo; donde la presencia minera y fabril del hierro y del acero se ven reconvertidas en barrios residenciales y zonas verdes; en la que humos y olores de origen industrial se han ido difuminando; y donde el manchado y la polución de los suelos

hasta la fecha totalmente inusual en la ciudad, todo ello a modo de novedosa noticia (septiembre-octubre de 2018).

de fábricas y talleres reaparecen ahora cubiertos bajo el manto de nuevos jardines y medio camuflados entre instalaciones de parques infantiles.

2. La antesala de la Ribera de Deusto y los nuevos guardianes de la Ría

Antes de entrar en el ambiente del barrio propiamente, atravesamos una antesala paisajística muy significativa en la que toman protagonismo lo que hemos llamado *nuevos guardianes de la Ría.* Se trata de intervenciones que representan modelos del tejido relacional urbano y que se alzan emblemáticamente, cercanos a la Ribera de Deusto, hablando de realidades con sus propias ideologías y narraciones. Al respecto, destacan por su proximidad dos edificios, la torre del templo de San Felicísimo y la *Torre Iberdrola*, cada una representativa de un tiempo y una contextualización social de la ciudad diferente, pero ambas sugiriendo y proponiendo posiciones que inciden sobre los vecinos. Metafóricamente tomamos su presencia emulando aquellas otras torres y edificaciones fortificadas que desde otros puntos estratégicos vigilaron y velaron por los intereses y actividades marítimas, tanto próximos al cauce como en puntos de la entrada de la Ría y su Abra, alguno conservado o reconocido patrimonialmente y otros prácticamente olvidados[274].

La primera de estas *torres guardianas* pertenece al convento pasionista cuyo templo está consagrado a San Felicísimo, desde donde se han salvaguardado creencias de tipo curativo por parte de la iglesia católica, sobre todo puestas en valor durante el pasado siglo XX y finales del anterior, a partir del traslado desde Roma de los restos de este niño mártir y santo[275]. Su presencia comenzaría a suscitar una importante devoción

[274] Tenemos un ejemplo cercano al cauce de la Ría en la casa-torre de Salazar en Portugalete de origen medieval. En los últimos años van apareciendo estas "otras torres guardianas" como las de *Isosaki* (2008), o incluso las tres *Torres de Garellano* (2015) en el barrio de Basurto, visibles desde la Ribera de Deusto, en el que están previstas otras intervenciones en la misma línea de edificación en altura. Junto a la Ría y frente al barrio, destaca *San Mamés Berria* (2014), ostentoso edificio cómplice de un deporte transmodernizado y caracterizado por el ingente movimiento de capital en su seno.

[275] La inauguración del convento de los Pasionistas tiene lugar en 1881 y pocos años más tarde en 1886, la llegada de los supuestos restos de San Felicísimo, mártir que data del siglo III. Su cuerpo recubierto de cera será venerado a partir de entonces expuesto en una urna de cristal; para una mayor puntualización se puede ver J. Larrinaga Zugadi, *op. cit.,* p. 208.

popular extendida más allá de los límites locales y de barrio, en torno a unas prácticas de carácter mágico-religioso contra el mal de ojo y en favor de niños y niñas con dificultades en el habla. Al parecer la persona aquejada con alguno de estos problemas, acudía al templo y colocada ante la urna del santo-niño-mártir, era objeto por parte de un sacerdote de un ritual sanador en el que a cambio de la limosna correspondiente, recibía aspersiones con agua bendita y la bendición según una fórmula de invocación propia de San Felicísimo. Llamativamente las creencias y religiosidad basadas en historias de santidad y martirio, el mantenimiento de lugares sacralizados y el recurso a reliquias con propiedades mágicas y mediadoras (curativas y preventivas), aunque residualmente, van a tener continuidad también en otros puntos cercanos a Zorrotzaurre, en el propio Deusto y otras zonas de Bilbao[276].

La esbelta torre del convento, visible desde el barrio ribereño, se alza con una función: recordar e indicar el lugar sagrado en el que se preservan las reliquias que justifican rituales como el referido. Señala el sitio preciso donde invocar a nuestro pequeño santo para conseguir por su intervención las curaciones pretendidas. Función en un contexto religioso sin embargo, desprovista hoy en día de la extendida aceptación anterior, que ha ido cediendo su espacio ante comportamientos y formas de pensar más acordes con el ámbito urbano, desacralizado y secular, propio del Bilbao transmoderno.

[276] Un lugar también sacro y potencialmente "salvífico" al que hemos visto acudir personas pidiendo favores curativos se halla en la *Universidad de Deusto,* donde encontramos la cripta del Hermano Garate (1857-1929), religioso jesuita beatificado en 1985 por el papa Juan Pablo II. Como apoyo a su proceso de beatificación la *Compañía de Jesús*, a través de la correspondiente *Postulatio Generalis SI Romae,* pondría en circulación estampas-reliquia, mágico-mediadoras que generalmente se recibían a cambio de un donativo. Adquieren esa cualidad por contacto, tal como se hace constar sobre ellas a modo de sello de garantía y autenticidad: *e lineo quod tetigit ossa,* conteniendo adosado un minúsculo trozo de tela de lino con el que se han tocado huesos del futuro beato. Su imagen en el anverso y una oración en el reverso completan la estampa con la que los creyentes entran en este juego irracional, generalmente basado en "secretas simpatías de la imitación y del contacto", que difícilmente explicaría la pretendida conjunción jesuítica entre la fe y la razón; para una comprensión de la diferencia entre magia, religión y ciencia en perspectiva antropológica se puede ver D. L. PALS, *Ocho teorías sobre la religión,* Herder, 2013, pp. 43-97. Un ritual similar al de San Felicísimo se sigue practicando en la parroquia de San Nicolás de Bari de Bilbao el día de la festividad de San Blas; allí los fieles recibirán la bendición con la reliquia del santo, igual que sus objetos los cuales comportarán propiedades mágicas a partir de ese instante; al respecto se puede ver J. A. RUBIO-ARDANAZ, "Fiestas populares en la ciudad de Bilbao. Translatividad y confluencias sociales en un marco cultural transmoderno", *Kobie. Serie Antropología Cultural,* 20, 2018.

Ilustración 2.
Torre de San Felicísimo (2018)

El otro edificio que encontramos en otra parte de la antesala del barrio, a pocos metros en Abandoibarra, es una bastante más novedosa y reciente *torre de vigía* de este cauce marítimo-fluvial, vaciado y desprovisto de sus anteriores actividades marítimo-portuarias. Nos referimos a la *Torre Iberdrola* (2011), propiedad de *Kutxabank* al 33% e *Iberdrola* al 67% respectivamente[277].

[277] Inaugurada por el rey Juan Carlos I el 21 de febrero de 2012.

Ilustración 3
Torre Iberdrola (2018)

Irrumpe en la ciudad, diseñada por César Pelli (a cuya firma se suman las de los arquitectos Iñigo Ortiz y Enrique León), célebre por sus *Petronas Twin Towers* (Kuala Lumpur, Malasia) que dejaron de ser los edificios más altos del mundo en 2003 (249,5 m)[278]. Como si de una *carre-*

[278] La celebridad de Frank Owen Ghery está unida los arquitectos Diana Balmori (1932-2016) y Fred W. Clarke, remontándose a 1977, año en el que ponen en marcha en New Haven el estudio *Cesar Pelli and Associates*.

ra de alturas se tratara también, la *Torre Iberdrola* se levanta 165 m sobre el borde fluvial izquierdo, con el pretendido orgullo de ser la edificación más alta de Bilbao[279]. Se trata de una construcción singular por su forma triangular de lados ligeramente curvos, además de ser un "edificio inteligente" con 50.000 m^2, 41 plantas y 21 ascensores.

Visto desde la plaza Euskadi que da acceso al puente de Deusto, se alza cual tótem fálico, descaradamente encaramado, con sus dos atributos de forma cuasi cúbica a cada lado en su base, dominando esta parte de la Ría e ignorando un paisaje hasta hace muy poco ferroviario, imbricado en la euforia de la construcción naval y del tráfico portuario. Arquitectura digna para una compañía del prestigio social como *Iberdrola,* cuyo control del suministro eléctrico se expande mucho más allá del barrio y de la ciudad. En este ambiente y desde esta mentalidad, las reliquias y estampas mágicas apenas interesan, sustituidas ahora por facturas ininteligibles a cambio de cuyo pago el ciudadano medio alcanza indulgentemente el favor y el derecho a una necesidad tan básica como la electricidad. Representa un marco relacional basado en pagos de precios desorbitados y al alza, propios de un oligopolio eléctrico que muy distante de ser un servicio social, se ve transferido hacia el puro negocio e intereses en pro de sus accionistas. Estamos ante un *nuevo guardián,* partícipe de una fisionomía urbana compuesta por edificios altamente costosos, dotado de la última tecnología y de una *inteligencia* anunciada como ejemplar[280] y lograda a través de altos beneficios empresariales, frente a la *intangencia* de las viviendas que encontraremos luego en la Ribera, finalmente rehabilitadas gracias a los recursos alcanzados en acción laboriosa y reivindicativa por parte de los vecinos que en un principio se pensó conveniente desalojar de su barrio.

---

[279] Una "carrera de alturas" y de prestigio social semejante tendrá lugar en Madrid donde César Pelli diseña la *Torre de Cristal* (2007) de 249 m. de altura, uno de los cuatro rascacielos levantados en el complejo empresarial *Cuatro Torres Business Area*; y en la capital sevillana con la *Torre Sevilla* (2015) de 178 m. de altura, objeto de polémica ciudadana, a pesar de la distancia física, ante los posibles riesgos, efectos e influencia durante sus obras de construcción sobre bienes considerados patrimonio de la Humanidad como el Alcázar, el Archivo de Indias y la catedral.

[280] Poseedor de la certificación *LEED CS 2.0* otorgada por el *U. S Green Building Council* (USGBC) y como si de un "milagro transmoderno" se tratara, el edificio cuenta con dicho prestigioso sello de garantía que avala su responsabilidad y respeto hacia el medio ambiente, saludable y con la instalación y uso de los últimos avances y materiales de la más alta calidad, seguridad y sostenibilidad conducentes asimismo a un eficiente ahorro energético.

Atravesar esta antesala nos pone en antecedentes. Es el preludio de una transformación que como vamos a comprobar seguidamente, ya está en camino y muestra también sus primeras manifestaciones. Sin dejar atrás del todo todavía esta fisionomía paisajística urbana de última intervención, entre vallas y separaciones propias de los trabajos de la construcción, se nos anuncia la cercanía a ese "nuevo Bilbao" en marcha. Es así como aparecen avisos corporativos que frecuentemente se diluyen entre pintadas o incluso grafitis en una especie de irreverencia informal, poco ajustada al estilo de los anuncios municipales. Esta simbiosis entre unos y otros mensajes nos habla de otras voces presentes en la ciudad.

3. Una pasarela hacia el barrio: la Ribera, El Cambio, La Plazuela y Zorrozaurre

Ahora, aunque sin poder evitar la continua vigilancia de esos *nuevos guardianes de la Ría,* recorremos los 75 m del trazado del *Puente Frank Ghery*[281] para entrar inmediatamente en otra realidad. Aquí nos aguardan los aproximadamente 838.700 m^2 sobre los que han comenzado los primeros pasos conducentes a las diferentes fases de rehabilitación urbana previstas. Atravesar esta pasarela nos permite comprobar con nitidez algunos movimientos de tierras, derribos y explanaciones en algunas parcelas. Acciones que configuran un eventual paisaje parcialmente desordenado y aparentemente caótico. El puente mismo ha sido una de estas primeras actuaciones, auténtica premonición de la definitiva conversión en isla de toda la zona, hecho que por fin sucede cuatro años más tarde de su construcción, habiendo permanecido en seco durante todo ese tiempo, paradójicamente a pesar de su temprana inauguración[282].

[281] Frank Owen Ghery, diseñador del *Museo Guggenheim Bilbao-Guggenheim Bilbao Museoa,* colocaría la primera piedra del puente el 25 de octubre de 2014, inaugurándose el 19 de mayo de 2016, aunque se había abierto ya en 2015 para uso peatonal. Los vecinos de la Ribera de Deusto toman el tiempo y lentitud del proceso como señal tranquilizadora y ejemplo del supuesto ritmo en la ejecución de los proyectos de transformación anunciados, mostrando al mismo tiempo su recelo y oposición.

[282] Oficialmente habrá que esperar al 8 de octubre de 2018, fecha en que se elimina la última barrera de tierra, dejando abierto así totalmente el cauce del canal que se une por fin a la Ría, situación que incipientemente comienza a ocurrir en pleamar días antes por efecto de las obras de apertura realizadas.

Ilustración 4
Bilbaoberri en simbiosis con otras voces y mensajes en la ciudad (2016)

Ilustración 5
Últimos trabajos de apertura del canal de Deusto (13 de mayo, 2018)

Ilustración 5
Puente Frank Ghery, pasarela peatonal (2016)

Después de pasar por el puente y una vez en el barrio, podemos comprobar que hay vecinos y vecinas para quienes Zorrotzaurre, en su acepción oficial, ni significa ni coincide del todo con lo que ellos entienden como Ribera de Deusto. En ella –además de la propia Ribera– reconocenen otras tres zonas claramente distinguibles que hacen parte del barrio. Por una parte está "El Cambio" que toma su nombre por ser el punto en el que antaño se cruzaban los tranvías, sitio en el que "se hacía el cambio" de dirección de los trenes, diferenciado por esta circunstancia. Por otro lado está "La Plazuela" y su entorno, considerada la parte más céntrica y donde han venido teniendo lugar por ejemplo, las principales actividades en torno a las fiestas. Y por último la "Ribera de Zorrozaurre" conducente por el borde de la Ría y sus aledaños hasta Elorrieta.

Esta matización denota una toma de conciencia local frente a la idea de Zorrotzaurre, considerada más artificiosa y de origen administrativo, que en todo caso solo coincidiría con la zona más cercana y frente a Zorrotza (al final de la "Ribera de Zorrozaurre"). Por otro lado y tras esta aclaración, a pesar de la pertenencia al mismo distrito (y antiguamente

pueblo con su propio ayuntamento), el de Deusto, entre los lugareños ha habido tradicionalmente una tendencia a diferenciarse, aspecto que se manifiesta coloquialmente en afirmaciones como por ejemplo, "vamos a Deusto", o también: "¿De dónde vienes? –Vengo de Deusto". Incluso entre algunos vecinos, comparativamente, se conserva un recuerdo de la Ribera de Deusto como un "lugar más próspero", "como de núcleo urbano mucho más importante, [esto] hasta la guerra". Acudir a Deusto supone salir realmente del barrio y "encontrarte con gente que en realidad tampoco es tu vecina".

Ilustración 6
Plazuela Yolanda González Plazatxoa: casas restauradas (2018)

Ilustración 7
Ribera de Zorrozaurre (2018)

4. ERRIBERA BIZIRIK: IDENTIDAD RIBEREÑA Y SIMBOLOGÍA MARÍTIMA

Esta tendencia identitaria a la que acabamos de hacer referencia confluye además con una valoración positiva del lugar, traducida en un aprecio especial otorgado al sencillo hecho de "vivir en la Ribera". A ello se suma un profundo y decidido deseo de seguir habitando en este barrio a pesar de su paulatino abandono por parte de las instituciones municipales. Ambas confluencias coinciden en soñar con mantenerlo, mejorarlo y "seguir llenándolo de vida", aspecto que puntualizaremos más adelante. Y con una vitalidad convergente en una toma de conciencia ante la situación que encuentra su marco en una vida de barrio dinámica, con sus celebraciones, reivindicaciones y manifestaciones públicas.

Bastaría con pasear junto al borde de la Ría un día festivo y comprobar simplemente una costumbre tan cotidiana como la de reunirse en el "petril" o pretil que bordea la Ribera, considerado por algunos "como una institución". Un espacio compartido, convertido en punto de sociabilidad donde se habla, comenta e incluso proyectan actos de carácter

vecinal. Antaño las mujeres y hombres bajaban de casa y se sentaban en él, hoy también se sigue haciendo sobre todo los días en los que es posible ociar, como por ejemplo los fines de semana.

Ilustración 8
"El petril", lugar de sociabilidad en la Ribera (2018)

En este barrio, además de sus habitantes da la sensación de que hablan sus paredes (independientemente del movimiento grafitero tan habitual en lugares urbanos degradados). Y en conexión con la vitalidad referida, hemos podido comprobar una manera de sentir muy extendida y fundamental, llevada a un mural muy significativo. En él se dibuja una Ribera de Deusto "en marcha", "viva", llena de vida. A través de él se muestra el *proyecto vecinal* que se resume en un cauce marítimo-fluvial limpio, una Ría en la que nadan patos y sobre la que vuelan aves, como si de un paraje idílico se tratara. Un lugar en el que se han salvaguardado sus casas y edificios representativos (Parroquia de San Pablo, Palacio Madaleno, etcétera)[283], iluminados por un enorme sol y rodeados de

[283] Para un acercamiento al dilema entre "conservación" y "transformación" así, como para una ampliación sobre la problemática urbanística generada en torno a la Ribera de

palmeras. Un barrio idealizado, sostenible ecológicamente y por el que corren saludablemente unos jóvenes y circulan otros vecinos y vecinas con sus bicicletas. Mural con el que se expresan unos deseos bastante extendidos, desde la desconfianza y frente a los proyectos oficiales y al plan de rehabilitación integral con sus promesas de mejora de vida.

> "Lo hemos visto como algo lejano, pero está aquí... el movimiento está llegando, está empezando ya y se nota la preocupación, incomodidades... ¡Hay un interés económico de tal calibre! No pintamos nada... no hay miedo a desaparecer, al principio sí..." (entrevista de campo").

Se trata de una situación en la que destaca una clara opción por la Ribera de Deusto con la que se identifican tanto "los de toda la vida", como "los que han venido a vivir al barrio" que en su totalidad rondan las quinientas personas. La gente que ha ido llegando "se queda", "vives como en un pueblo pequeño pero en el centro de Bilbao". Es así como después del extendido y continuo abandono y dificultades vividas se vuelve a ver gente joven, niños y niñas otra vez, actividades de barrio, usos vecinales dados a algún pabellón hasta que llegue el momento de su derribo, y la apertura de un *txoko* donde "puedes ir en invierno con los críos".

Es un conjunto de situaciones y vivencias positivas que contrastan con la dejadez permanente experimentada hasta la fecha. En este movimiento que podemos llamar de regeneración vecinal se mantiene una comisión encargada de organizar las fiestas, el *Olentzero* "viviente" y los carnavales durante una semana que no coincide ni con los de Deusto ni Bilbao. Está claro que "hay vida en el barrio" y de hecho, ante propuestas de realojo fuera de él paralelas a la reconversión, aflora una clara oposición y rechazo. A pesar de las carencias y necesidades acarreadas durante más de treinta años:

> "La gente no quería que se le realojara en Bolueta... una vez que vives junto a la Ría te cuesta un huevo irte a vivir a Rodríguez Arias. La Ría es fundamental" (entrevista de campo).

La vida de barrio se traduce en un transcurrir cotidiano "para bien y para mal"; "nos conocemos todos", "puedes llamar a cualquiera". Se alcanza un nivel de identificación y conocimiento vecinal muy valorado por sus residentes, donde "la gente nueva se siente más de la Ribera que

---

Deusto, se puede ver I. Vivas Ziarrusta, "La *Península de Zorrotzaurre* y el barrio de *Olabeaga*. Un problema urbanístico para Bilbao", *Kobie. Serie Antropología Cultural,* XII, 2006-2007, pp. 87-117.

el copón". Todo ello a pesar de las incomodidades, en una situación en la que prácticamente "no hay nada", en la que "todo el mundo trabaja fuera" e incluso te ves obligado a "hacer los recados en Deusto".

Ilustración 9. "Erriberak bizirik" (foto cedida por el Bar Begoña Berria)

Ilustración 10. "Erribera bizirik" (2016)

Contexto este último que contrasta con un ayer en el que existió una patente actividad, con sus tiendas de comestibles, bancos, farmacia y otros comercios ("dos carnicerías, tres panaderías, bares, *Banco Vizcaya*, *Caja de Ahorros Municipal*, *Cooperativa de Consumo de Deusto*, esta última tipo supermercado, a la que se iba con la libreta correspondiente en la que se apuntaban los gastos que pagabas mensualmente"), ahora desaparecidos pero que persisten en la memoria de nuestros informantes.

> "Había servicios, la *coope*, de todo. Trece bares, campeonato de mus. Ahora quedan cuatro, con la mitad de vida. De una a dos se daban comidas a los trabajadores y durante todo el día café completo: café, *Farias*, *Soberano*... Hoy no come nadie en los bares" (entrevista de campo).

En este escenario tendente a mantener decididamente la identidad y actividad locales, visitar el *Txoko Ibai Aurre* nos ha permitido comprobar una correlación con el medio físico junto al que habitan de índole simbólica. Para estos hombres y mujeres el "valor" que supone residir junto a la Ría aparece ligado a una institución como el *txoko,* donde primordialmente realizan actividades comensalísticas y propias de una estrecha sociabilidad. En él, los momentos de convivencia cobran un doble sentido, uniendo lo celebrativo con la conciencia de pertenencia local (de manera más o menos consciente). No en vano recibe el nombre de *Ibai aurre*, en un acto de reconocimiento por el que sus socios reafirman que están, viven, residen, se relacionan, sueñan y trabajan por seguir permaneciendo, ante *(aurre)* el río *(ibai)* (Nervión), es decir *delante* de la Ría, o ante o junto a su ribera.

Los momentos de ocio compartido y comensalidad vividos en el *txoko*, pasan por un ejercicio de autoafirmación, considerado "apropiado" y que se muestra unido y en consonancia con la ubicación y pertenencia ribereña. En correlación con todo esto, se plasma visualmente la adscripción y tradición portuaria, recurriendo a una decoración en la que resalta la colocación de un timón y dos remos en una de las paredes principales del sitio. Esta misma representación emblemática y marinera se repite sobre el cristal de la ventana del local. Manifestaciones reforzadas por la presencia de otros elementos menores como por ejemplo, una pequeña hélice de embarcación colocada sobre una columna. En resumen, nos encontramos en un espacio destinado a una sociabilidad, marcada, caracterizada y señalizada gracias a estos símbolos identitarios, inspirados en un pasado portuario no muy lejano, y más que desaparecido formateado vecinalmente.

Ilustración 11
Txoko Ibai Aurre: símbolo identificativo de carácter marítimo (2018)

En esta misma línea, resalta otra alusión con la que se pretende el autorreconocimiento y la identificación con el barrio. Se trata de otro recurso, ahora fotográfico que plasma de manera panorámica una vista de las casas y embarcaciones que configuraron una parte importante del ambiente de la Ribera de Deusto. Paisaje que vuelve a exhibirse visualmente, mostrando públicamente otra vez las mismas o parecidas viviendas que aparecían sobre el mural "Erribera bizirik". Les acompaña el emblema marítimo, también en la ventana del local, para seguir hablando de un entorno físico propio, único y por lo tanto identificativo de y para estas personas: un lugar humanizado específicamente y propio, habitado antes y ahora por las gentes de la Ribera. La misma Ría, sus viviendas y sobre el borde las embarcaciones, componen un escenario rememorado, no olvidado, patrimonializado. Y no se trata de viejas nostalgias, sino de llamadas y muestras de autoafirmación claras y concisas puestas en escena con una función e intención, en un contexto de relaciones vecinales propio y en vigor, tendentes a la solidaridad.

Ilustración 12. Txoko Ibai Aurre.
Fotografía sobre vidrio de la Ribera: viviendas y embarcaciones (2018)

5. MEJORAS, MOVIDA CULTURAL E HIPSTERIZACIÓN EN EL BARRIO

Hace aproximadamente dos décadas la Ribera fue objeto de cierta repoblación, sobre todo de personas procedentes de Deusto. Hay casas vacías y encontrarán aquí alquileres más baratos. De todas formas se mantiene con una población estable que como hemos señalado ronda el medio millar[284]. En 2010 se van a experimentar mejoras, dotando por ejemplo a algunos edificios de ascensor, arreglando tejados y haciendo trabajos de aislamiento. Tienen lugar rahabilitaciones bajo el control y supervisión de *SURBISA* (empresa pública dependiente del ayuntamiento, dedicada al apoyo de la rehabilitación urbanística residencial con el obje-

[284] Está previsto que esta cifra se multiplique por más de veinte, ubicados en más de ocho mil viviendas [en línea], https://www.zawp.org/curiosidades/

tivo de la mejora de la calidad de vida vecinal)[285]. De este modo se empieza a dar respuesta al deterioro generalizado sufrido en las viviendas y sus limitadas condiciones, donde por ejemplo en los años setenta y ochenta había casas que ni siquiera tenían baño. Los vecinos viven la situación con el deseo primordial y esperanza de poder conseguir "que nos dejaran las casas" y con una persistente idea que se resume en un "yo no me voy", unido a una búsqueda de ayudas económicas y "sacrificio de la gente" con los que poder hacer frente a la situación[286].

En estas condiciones y ya con un conocimiento pormenorizado del proyecto de Zaha Hadid (2004, revisado en 2007), se percibe una sensación bastante extendida de desconfianza, unida a cierto conformismo en el que se aspira principalmente y espera que la Ribera de Deusto, "que este espacio, no sea totalmente artificial". Aspiraciones como esta última denotan el temor a la artificiosidad del anunciado desarrollo urbanístico, económico y social promulgado desde las instituciones y organismos implicados (llegada y gran aumento de la población y construcción de un enorme número de viviendas)[287].

---

[285] Empresa pública dependiente del ayuntamiento dedicada al apoyo y estímulo de la rehabilitación urbanística residencial teniendo como objetivo la mejora de la calidad de vida vecinal; está presidida por el alcalde y su junta general está formada en pleno por la corporación municipal.

[286] En manifestaciones del gerente de la Comisión Gestora de Zorrotzaurre, Pablo Otaola, "Desde aquel año de 2004 en que se presentó el Máster Plan Zaha Hadid hasta hoy en día en que estamos inmersos en las obras de apertura del canal y del puente para hacer realidad una de las ideas más importantes del proyecto (convertir Zorrotzaurre en una isla), hay dos aspectos fundamentales que diferencian Zorrotzaurre de todo lo que hemos hecho hasta ahora en Bilbao: mantener el barrio existente (el Máster Plan está revitalizando la Ribera) y conservar edificios industriales para nuevos usos de actividades económicas y culturales. Así, por una parte, salvo el edificio situado en Ribera de Deusto 25 por sus malas condiciones, se mantienen todas las viviendas y se rehabilitan. Y se han rehabilitado o están en proceso un total de 312 viviendas con unas subvenciones a fondo perdido de Ayuntamiento (26%) y Comisión Gestora (21%), principalmente, y algo de Gobierno Vasco (7%), y con una importante ayuda técnica y financiera de SRBISA. Se trata de una operación novedosa en Bilbao y que creo fundamental para que se consolide el barrio de una manera estable y duradera", P. OTAOLA, "Zorrotzaurre, de Península a Isla" en VV.AA. *Erribera vs. "Zorrotzaurre"? / ¿La Ribera vs. "Zorrozaurre"?*, 2015, p. 5.

[287] Estos organismos e instituciones están representados por la *Comisión Gestora para el Desarrollo Urbanístico de Zorrotzaurre*, constituida en el año 2001, integrada actualmente por cinco de los propietarios del área que trabajan para poner en marcha el proyecto: *Gobierno Vasco* (*Departamento de Medio Ambiente*), *Ayuntamiento de Bilbao*, *Autoridad Portuaria de Bilbao, Sociedad Promotora Inmobiliaria Margen Derecha S.L., Vicinay Cadenas S.A.* (poseedores del 65% del suelo).

Ilustración 13
Casas restauradas (2016)

Anuncios de progreso pero que no coinciden precisamente con las aspiraciones vecinales. Se les ha hecho saber y son conscientes del "prestigio mundial" de la diseñadora del *Máster Plan de Zorrotzaurre* y de la fuerza, resolución y postura municipales. La experiencia de una vida de barrio en la que "nos conocemos todos" y el miedo a que esto desaparezca: "todo eso se va a perder", se mantienen en la conciencia de los lugareños. Estos manifiestan sus miedos ante el volumen del proyecto, ante la posibilidad de que sus calles se conviertan en algo totalmente desbordable a pesar de las mejoras y beneficios anunciados: "cuando nadie se acordaba de ti ¡qué bien vivíamos!... ahora es para putearte".

> "La zona ganaría, pero desde el punto de vista personal esto ya no será la Ribera... seguiremos aquí cuatro indios, pero vamos a estar rodeados de no sé... Al principio eran viviendas privadas, un porcentaje de protección oficial entre comillas; Miribilla es un ejemplo. Cinco mil viviendas, si hacen tres mil... más de diez mil personas (entrevista de campo).

Los derribos de los pabellones industriales totalmente vaciados y la reconversión de las parcelas, todavía aguardan su momento fuerte. Mientras tanto, Zorrotzaurre (recordemos equivalente a la Ribera de Deusto con su Ribera, El Cambio, La Plazuela y la Ribera de Zorrozaurre) es ya la anunciada "Isla de Zorrotzaurre", habiendo quedado completamente abierto el nuevo cauce del canal en la Ría que fluye por fin bajo el *Puente de Ghery.* Una isla de oportunidades y desarrollo económico, un nuevo lugar en esta última intervención propia del "renacimiento urbano" de Bilbao. Renacimiento que al mismo tiempo que va llegando, coincide con un movimiento de carácter hipster a través del cual el barrio ha ido adquiriendo una nueva ambientación "cultural". Los vecinos hace ya unos años, son testigos de un conjunto de manifestaciones y propuestas alternativas, anteriormente totalmente desconocidas, que se han ido instalando paulatinamente en él.

Ilustración 14
hACERIA aretoa (2016)

En su momento aparece la asociación cultural *hACERIA aretoa* (1998) que comienza su andadura en los pabellones de una anterior serrería, reconvertida ahora en un "espacio polivalente de creación y exhibición" que persigue supuestamente la revitalización de la zona. Sus actividades culturales y formativas se viabilizan a través de distintos clubs (teatral, jazz y flamenco), ofreciéndose también a los grupos de teatro, como espacio en el que realizar grabaciones (videoclips y videos promocionales), y como lugar donde poder ensayar. Dichos colectivos pueden plantear sus propuestas con la condición de pertenecer a "una compañía", tener "una obra o un grupo de música negra, flamenco o jazz"[288]. La asociación desde un supuesto planteamiento revitalizador y de apoyo a la creación (conciertos, teatro), pone en marcha un proyecto denominado *ZAWP (Zorrotzaurre Art in Progress)*. Y lo hace desde una perspectiva por la que reconocen que el barrio está en una situación de "tránsito", aprovechando la oportunidad de los espacios ahora vacíos, cedidos o de bajo alquiler, todo ello desde una filosofía que valora la ocasión de esta transitoriedad.

Ilustración 15
Pabellones Garabia (2018)

[288] [En línea], https://www.zawp.org/01-haceria-aretoa/

También *Pabellón número 6* (2011) es otra asociación cultural promotora de las artes escénicas que ha encontrado un sitio en el barrio. Se define como un "laboratorio teatral" desde una iniciativa donde un conjunto de profesionales y creadores tratarán de llevar las riendas –sin intermediarios– de la difusión de sus propios trabajos, supuestamente ayudados de la "complicidad" de un público y espectador –procedente de la urbe– al que se le brinda la ocasión de asociarse al proyecto puesto en marcha[289].

Estas asociaciones, haciéndose eco de la oportunidad del vacío existente, se han instalado en las sedes y pabellones de las viejas fábricas y talleres, planteando iniciativas desde una lógica reversible con al menos dos caras: una que conecta con el dinamismo revitalizador capaz de atraer gente desde la ciudad a un barrio prácticamente olvidado, y otra que supone y entra en un juego más o menos amable de gentrificación paulatina. Se manifiestan a través de propuestas heterodoxas, rompedoras y culturizantes.

Ilustración 16
Espacio open (2017)

[289] [En línea], https://pabellon6.org/que-es-pabellon-6/

En una línea parecida se muestra otra asociación, *espacio open* (2009) que se presenta como "ecosistema de proyectos creativos y sociales de impacto"[290]. Se ha instalado en un lugar emblemático para los vecinos, la antigua y abandonada fábrica de galletas *Artiach*. En su galería central se ha "abierto este espacio" para la puesta en marcha de un rastro alternativo, posibilitador de un "consumo colaborativo", donde cabe la posibilidad de ajustar precios en función de las necesidades y situación personal del comprador.

El regateo se transforma en una relación idealizada y amable, posible por el pretendido ambiente de camaradería y cercanía creados, confluyentes con la *Flea Market Culture.* El vendedor por su parte debe alquilar y pagar por su puesto a la asociación, para poder vender sus artículos siempre de segunda mano, en este mercado, que bajo el apelativo *open yoyur ganbara* tiene lugar los domingos. Lugar y fecha para el ocio ofrecidos al habitante de la ciudad, transcendiendo los límites del bario, a modo de reclamo cultural alternativo para que acuda a la Ribera de Deusto. Todo desde una propuesta que implica reutilizar, reducir y reciclar. Y en esta misma también pretendida "apertura y creación de espacios de encuentro alternativos", la asociación ofrece otro mercado. Ahora bajo el nombre de *open your sormena*, dirigido a artesanos, creadores, diseñadores y artistas. Además *espacio open* alquila otros locales para eventos y dispone de una "escuela de tecnología creativa" (*Fab Lab Bilbao*), y organiza una feria destinada a inventores y creadores (*Marker Faire*).

La presencia de estas asociaciones ha contribuido a crear un ambiente diferente anteriormente inexistente, atrayendo un alto número de visitantes y personas que antes desconocían el barrio. Se ven movidos o bien por su interés como espectadores, vendedores y compradores, o bien como partícipes activos y comprometidos en dichas asociaciones, alguno de los cuales incluso fijará su residencia en la zona.

Estamos ante una "movida cultural", tal como la llaman algunos vecinos, que contiene rasgos de una subcultura caracterizada por una pretendida alternativa, de moda urbana cuyas raíces, a pesar de las confluencias entabladas con los vecinos, son de procedencia distinta y tienen intereses de partida –clases medias y medias altas– también diferentes. Un tipo de hipsterización representativo de una industria cultural con una imagen oportunamente regenerativa que ha encontrado su marco de acción y movimiento en un barrio como la Ribera de Deusto, inmerso

[290] [En línea], https://espacioopen.com/

hasta hace poco en un olvido casi total.. Su ubicación y presencia comportan un cambio novedoso, tanto en el barrio como en la ciudad de Bilbao, pero aparecen bajo la sospecha de su transitoriedad que contrasta con los deseos de permanencia vecinales. Cumplen una función regeneradora provisional como agentes de una *translación* conducente a la prometida "nueva isla de Zorrotzaurre", "isla del conocimiento", "isla creativa"[291] e incluso futuro "Manhattan de Bilbao".

Asociaciones hipster en una parte de la urbe, o si se prefiere en un *país de misión (el barrio)* al que han llegado para anunciar un *tiempo nuevo (culturizado)* e instaurar finalmente una *isla paradisiaca*, *nueva tierra prometida (regenerada)*. Un "ya sí, pero todavía no" en el que toman un patente protagonismo, con un estilo y aura de intelectualidad, asociados a disciplinas tan respetuosas y nobles como las artes escénicas y el teatro.

[291] *La Comisión Gestora de Zorrotzaurre* define así la idea y situación del barrio en tanto que isla creativa: "Desde el año 2008, y en paralelo al proyecto de regeneración urbanística, se están instalando en la futura isla de Zorrotzaurre un número creciente de actividades culturales, artísticas y de ocio, que están convirtiendo a Zorrotzaurre en una verdadera «isla creativa», un espacio idóneo para acoger la innovación artística y la creatividad. Este proceso tuvo origen en el año 1998 cuando la *Asociación Cultural Hacería* se instaló en Zorrotzaurre, recuperando una nave industrial como espacio para teatro, música y danza. En 2008, con el proyecto urbanístico ya en marcha, surgió el proyecto *ZAWP (Zorrotzaurre Art Work in Progress)* con el objeto de generar actividades artísticas y creativas mientras la modernización del barrio se desarrollaba. Se trataba de realizar actuaciones en el «mientras tanto» utilizando para las actividades creativas naves industriales desocupadas que cobraban así una nueva vida. *ZAWP* contó con el apoyo de la Viceconsejería de Cultura del Gobierno Vasco que, dentro de su programa de «Fábricas de cultura», financió la rehabilitación de las naves industriales. A finales de 2009 surgió la idea de un mercadillo creativo que se ha acabado consolidando en la antigua fábrica de galletas Artiach todos los primeros y últimos domingos de cada mes. Liderado por *Espacio Open,* en Artiach conviven hoy un total de 30 empresas y asociaciones de industria tradicional**,** industria creativa, fabricación digital **y** cultura urbana**.** También con el apoyo del Gobierno Vasco, en 2012 surgió el proyecto *Pabellón Nº 6,* de la mano de 13 profesionales relacionados con las artes escénicas, con la pretensión de propiciar sinergias y hacer un ejercicio de autogestión compartida. Hoy es un teatro estable donde se representan obras de vanguardia de pequeño formato. En este caldo de cultivo creativo han ido apareciendo muchas otras propuestas como las novedosas iniciativas circenses de *Karolazirko* o *Zirkozaurre,* un espacio para practicar el skate, *Gure Txoko Skate Park*, y un rocódromo de interior, *Piugaz Bilbao.* Igualmente, con la colaboración del Gobierno Vasco y el Ayuntamiento de Bilbao, se han rehabilitado las naves del antiguo edificio de *Papelera,* que pronto abrirá sus puertas como centro cultural. Este proceso innovador se ha convertido en una de las señas de identidad de Zorrotzaurre, futura «isla creativa», donde la imaginación, la cultura y el ocio alternativo encuentren su natural acomodo en un entorno adecuado donde vivir, trabajar y disfrutar" [en línea], http://www.zorrotzaurre.com/isla-creativa/

Asociaciones que muestran una imagen de cambio, transitoriedad e improvisación de trazas desenfadadas, intelectuales y bohemias. Al mismo tiempo se proclaman como propuesta de "cultura alternativa" con la que se trata de superar lo culturalmente popular o más propio de una cultura de masas, posicionándose en un estrato superior, más allá de lo vulgar. Ante el caos, la degeneración y el abandono, los participantes de este movimiento *subcultural urbano*, presentan la alternativa, lo original, convirtiendo la situación de marginalidad en su oportunidad en pro también del renacimiento urbano del barrio.

Ilustración 17
Ambiente hipster en Espacio open (2017)

Se suman a clichés propios de una posible gentrificación en un espacio urbano degradado en el que se ha llegado a límites como el de "tener que ir a Deusto hasta para comprar el pan", por ejemplo. Situación que se acomete con "un superplan urbanístico" (el *Máster Plan*). Y aunque llega un momento en el que los vecinos son conscientes por fin de que no tendrán que abandonar su barrio, viven con preocupación los nuevos

momentos y protagonismos que van apareciendo. Temen "que cambie mucho la fisionomía del barrio a nivel interrelacional". Estos temores se hcen patentes en el ámbito de las asociaciones de vecinos, llegando a generarse cierta desconfianza ante la instalación de agentes novedosos como las asociaciones referidas. Ante su presencia y tipo de actividades surgirá la incertidumbre ante lo que consideran una gestión del "mientras tanto" que para algunos podría estar "cada vez más arropada y planificada desde arriba". O incluso que "desde las instituciones se está potenciando un modelo que, si continúa creciendo sin límites, puede convertir el barrio en una especie de parque temático en espera de una urbanización que [no obstante, aparentemente] continúa atascada y sine die"[292].

6. NOSTALGIAS Y ORGULLO REIVINDICATIVOS

En este ambiente regenerativo que estamos describiendo, encontramos vecinos y vecinas que lo viven con cierta nostalgia, pero que sin embargo terminará traduciéndose en un orgullo reivindicativo. En primer lugar, los recuerdos de la niñez coinciden con un barrio activo, lleno de actividad y movimiento que han visto vaciarse poco a poco.

> "Era un barrio muy poblado, lleno de gente y trabajadores, con mucha vida industrial y mucha vida ciudadana de barrio. Con el declive se empezaron a cerrar empresas y la gente se fue yendo. La chavalería hacíamos vida callejera... amigos, juegos" (entrevista de campo).

También este tipo de añoranzas comportan un afecto especial capaz de valorar momentos compartidos del día a día. "En los años sesenta se iba a las casas que tenían televisión, unos teníamos, otros no", afirmación representativa de un estilo de vida cotidiano cercano y basado en la confianza vecinal.

Son vestigios de una solidaridad y confianza vecinales vividas en un contexto relacional que al mismo tiempo, y ahora en segundo lugar, se asocian a una preocupación por el mañana, expresada con afirmaciones como por ejemplo, "no sabemos el futuro que nos espera", pero que terminará en una toma de conciencia que incluso desembocará en momen-

[292]Eneko HERRÁN, (miembro de la *Asociación de vecinos Euskaldunako Zubia Eneko Zubia*), "La ciudad creativa: ¿Estrategia de ciudad, gentrificación amable o puro marketing?", 2015, p. 27.

tos de movilización. En tercer lugar por lo tanto, se llega a generar un ambiente y esfera reivindicativa, acompañada de un orgullo y un esfuerzo por superar los recelos e intranquilidad ante el "plan especial" de rehabilitación, cuyo control realmente escapa de las manos de los vecinos. Esto último ocurre desde los primeros planteamientos del plan, a cuya configuración no fueron invitados, situación ante la cual decidirán hacer su propio debate de carácter público, organizando talleres y un movimiento a partir del cual incluso "se llega a publicar un libro".

> "Siempre nos acordamos de la gente que va a venir a vivir, de la gente que viene a pasear pero de la gente que vive, cuesta acordarse" (Eneko Herrán, Asociación de vecinos de la Ribera)[293].

Hay habitantes de la Ribera de Deusto que afirman tajantemente y con claridad "qué tipo de barrio queríamos" y que son muy conscientes de ello en ese momento en el que toma por fin fuerza y credibilidad el plan de regeneración: "aquí había gente viviendo, mientras se creía [en el exterior] que aquí solo había ruina". No tendrán más remedio que moverse, ante un pensamiento que se había ido extendiendo cada vez más entre ellos, según el cual "aquí lo iban a tirar todo", consiguiendo sin embargo salvar al menos una parte de las viviendas.

"¿Vives en Zorrozaurre? ¡si ahí lo van a tirar todo!". Ante afirmaciones como esta que revelan la opinión reinante en lugares como Deusto, con el tiempo, se comienza a comprobar todo lo contrario. Empiezan a ver que "cada vez viene más gente, cada vez hay más vida cultural" en el barrio. Expresiones relacionadas en parte con el efecto causado a partir de las actividades puestas en marcha por asociaciones como las que hemos aludido en el punto anterior.

Frecuentemente, como veíamos al principio de este punto, mirar hacia atrás supone recordar la viva actividad industrial del pasado sacando a la luz nombres de empresas muy representativas, presentes en los años cincuenta y décadas posteriores. En el pensamiento de nuestros informantes pervive por ejemplo *La Aeronáutica*, "de los Valdés" que traían madera de Guinea: por la Ribera "pasaban unos troncos enormes". Este ambiente lo conformaban también pequeñas calderererías, talleres metalúrgicos junto a empresas mayores como *Tarabusi* y *Cromoduro* que

[293] [En línea], http://zorrozaurre.org/images/stories/zorrozaurreant/erribera_vs._zorrotzaurre/gazteleraz-4-8.pdf

hacían parte de esta zona de la ciudad, característica por su intensa industrialización y el alto número de compañías presentes.

Ilustración 18
Galleteras de Artiach (foto cedida por el Bar Begoña Berria)

Mikel, comprometido con el movimiento reivindicativo, es una de las principales personas que nos han referido parte de sus vivencias y que ha vivido desde niño el ambiente descrito. Nace y conoce desde pequeño una Ribera de Deusto industrializada en la que sin embargo, "había cincuenta mil rincones donde jugar", siendo habitual hacerlo en el borde ribereño con la marea baja: "le he visto a tu hijo bajo muelle". Su vinculación con el barrio es muy estrecha, su madre se "crió en la sala cuna de *Artiach*".

Ilustración 19
Lugar donde se ubicaba la casa de Mikel cuando era pequeño (2018)

Ilustración 20
Pabellón de la antigua fábrica de galletas Artiach (octubre de 2016)

Ilustración 21
Ría "bajo muelle"

En el carnet de identidad de la abuela materna de Mikel todavía figuraba que era "nacida en Deusto, provincia de Vizcaya", vinculación con esta localidad sin anexionar todavía a Bilbao y de la cual también hacía parte la Ribera de Deusto. Esta mujer empezó a trabajar en la fábrica de galletas instalada antes de llenarse el canal[294], llegando a ser

[294] El canal se llena en 1967.

"encargada general de *Artiach* durante muchos años", donde llegó a haber trescientas mujeres –galleteras– empleadas. Una conexión y un orgullo de pertenencia personal que también toman sentido y se reafirman dentro de su ámbito familiar a través de la bisabuela, "portera de las escuelas que estaban en San Pedro" y del bisabuelo, "alguacil del ayuntamiento de Deusto". De todas formas esta misma personalidad local queda expresada de forma desenfadada por ejemplo, con un "¡cuidado con este que es de la Ribera". La hija de Mikel pertenece a una quinta generación vinculada a la Ribera de Deusto. Estamos ante un ambiente de barrio en el que se mantienen añoranzas de un pasado cercano que hacen parte de las historias personales. Estas sirven al mismo tiempo como acicate a la hora de tomar conciencia y reafirmar el estatus vecinal. Vivencias y recuerdos entrelazados con una realidad presente en la que ha ido irrumpiendo un movimiento hipster, capaz por ejemplo de reconvertir una antigua fábrica como *Artiach* en algo totalmente diferente. Transferencias que hacen parte de una de las etapas del renacimiento urbano con las que se dota también de una personalidad diferenciada a esta parte de la ciudad.

7. EDIFICAREMOS SUEÑOS: MUROS PARLANTES Y PERFORMANCE

Las aspiraciones expresadas en el mural "Erribera bizirik" descritas más arriba, se han ido plasmando también en sitios muy puntuales, a modo de llamada reivindicativa, en pro de una recuperación del barrio que no deja de ser una "oportunidad soñada" para los vecinos a pesar de la persistencia de "cierto vértigo" ante los cambios anunciados y los que ya han comenzado. En este sentido pasear por la Ribera supone encontrar una diversidad de *muros parlantes* cuyas *voces pintadas* dejan constancia de las principales llamadas y expresiones coincidentes con la toma de conciencia de la situación[295]. "Erribera Bizirik" viene a representar unas aspiraciones que surgen de un "sueño" común, alguna de cuyas pretensiones y objetivos ya comentados, se han conseguido alcanzar, como por ejemplo subvenciones y rehabilitaciones de viviendas.

[295] Dejamos al margen un conjunto de grafitis y pinturas murales bastante extendidos por diferentes zonas del barrio, construyendo discursos y manifestaciones, modo de expresión frecuente en zonas urbanas degradadas y marginales.

Ilustración 22
"Edificaremos sueños" (foto cedida por el bar Begoña Berria)

Después de recorrer la antesala y detenernos ante lugares y situaciones puntuales, vamos a ir terminando fijándonos ahora en este *barrio soñado* que ha quedado plasmado por ejemplo, en una especie de performance que puede observarse en distintos puntos de algunas calles. Se trata de reivindicar espacios y prestaciones para el barrio totalmente ausentes e inexistentes. Para ello se instalan un conjunto de carteles indicadores en aquellos lugares, donde simbólicamente deberían ponerse en marcha las dotaciones correspondientes a un conjunto de servicios demandados. Se trata de una provocación, de una llamada de atención con la que se reclaman bienes y servicios para los vecinos, en realidad impensables en una situación de deterioro continuo como el vivido en la Ribera de Deusto.

Estos carteles, de diseño uniforme, aunque cada uno puntualizando expresamente el servicio reivindicado, complementan el paisaje permitiendo que la imaginación cree esos lugares, que contrariamente a lo que sucede aquí, son habituales en otros puntos de Bilbao. Conscientes ante esta deficiencia y ausencia absoluta, contrariamente a lo que ocurre más allá de los límites del barrio, se opta por construir y hacer público –vecinos y asociaciones– estos "sueños".

Ilustración 23
Performance reivindicativa: hondartza artifiziala "soñada" para el barrio (2018)

Ilustración 24
Performance reivindicativa: un puente "soñado" para el barrio (2016)

Al sueño y aspiración por un puente con el que superar la incomunicación del barrio, una farmacia, una "casa de cultura" o incluso una playa artificial, encontramos un "teatro", un "cine al aire libre", una zona de juegos infantil, un "bar alternativo de ancianos", un "locutorio", una panadería y un "foro cívico".

Estas proclamas en ocasiones entran en un juego simbiótico o si se prefiere en una especie de *remix*, y lo hacen de una manera parecida a la que hallábamos justo a la entrada del barrio, entre los anuncios municipales indicativos de un "Bilbaoberria" y las expresiones grafiteras. En esta ocasión, a las peticiones propias de la performance referida, se unen otras aspiraciones y voces de apoyo político con las que se clama la libertad para los activistas vascos encarcelados, su "amnistía" o expresamente "euskal preso eta iheslariak etxera!".

Ilustración 25
Remix incorporando petición de amnistía
(2018)

Entre estas "ensoñaciones" o deseos compartidos, encontramos peticiones que se han hecho realidad. Destaca en este sentido la asignación oficial a La Plazuela del nombre de Yolanda González,

vecina de La Ribera de Deusto secuestrada y asesinada en Madrid, siendo estudiante, en 1980 por el *Batallón Vasco Español*. Joven mujer de diecinueve años, representante estudiantil del *Centro de Formación Profesional de Vallecas* y perteneciente al *Partido Socialista de los Trabajadores*[296].

Ilustración 26
Remix con la petición "euskal preso eta iheslariak etxera!"
(2018)

El reconocimiento de este episodio violento y represivo, que hace parte de la memoria local, se ha visto reforzado gracias al eco hallado en el consistorio bilbaino en 2016[297]. Por otro lado encuentra un

[296] Historia reciente que nos lleva a recordar el caso de otra mujer, la maestra María Camino Oscoz Urriza, represaliada por su militancia e ideas políticas y asesinada en 1936, reconocida y homenajeada recientemente en Güesa-Gorza y Pamplona-Iruña; se puede ver al respecto Joseba ECEOLAZA, *Camino Oscoz y otras historias del 36,* Cénlit Ediciones, Berriozar, 2017.

[297] "Con la inauguración, que ha contado también con la presencia de la Corporación Municipal, familiares, amigos y vecinos de Yolanda González, el Ayuntamiento ha venido a cumplir el acuerdo adoptado de forma unánime (...), a petición de la Asociación de Vecinos Euskaldunako Zubia; una resolución que en última instancia es responsabilidad del propio Alcalde, quien ha afirmado que «ha sido una decisión muy gratificante con la que hemos querido rendir un sincero y reconocido homenaje a la figura de esta

refuerzo vecinal remarcable en actos de homenaje, organizados desde las asociaciones de vecinos (*Asociación de Vecinos Euskaldunako Zubia* y *Bekoerri Kultur Elkartea*), como el que tendría lugar por ejemplo el 5 de febrero de 2017.

Ilustración 27
Mural en recuerdo y homenaje a Yolanda González
en la Plazuela Yolanda González Plazatxoa
(2017)

joven»", publicado en linea en Bilbao.eus. Bilbao Council's Website. bilbao.net/cs/Satellite?c=BIO_Noticia_FA&cid=1279150632301&language=en&pageid=3000005580&pagename=Bilbaonet%2FBIO_Noticia_FA%2FBIO_Noticia&autoplay=si

Ilustración 28
Terraza ajardinada sobre los muelles
(2016)

BIBLIOGRAFÍA

DOMÍNGUEZ, Iñaki, *Sociología del moderneo*, Editorial Melusina, Santa Cruz de Tenerife, 2017.

ECEOLAZA, Joseba, *Camino Oscoz y otras historias del 36,* Cénlit Ediciones, Berriozar, 2017.

HAN, Byung-Chul, *Psicopolítica. Neoliberalismo y nuevas técnicas de poder,* Herder, Barcelona, 2014.

HERRÁN, Eneko *et al.,* "La ciudad creativa: ¿Estrategia de ciudad, gentrificación amable o puro marketing?" [en línea] en VV.AA. *Erribera vs. "Zorrotzaurre"? / ¿La Ribera vs. "Zorrozaurre"? 10 años después del Máster Plan,* Asociación de Vecinos Euskaldunako Zubia, Ayuntamiento de Bilbao, 2015, pp. 27-28. http://zorrozaurre.org/images/stories/zorrozaurreant/erribera_vs._zorrotzaurre/gazteleraz-15-21.pdf [consulta: 30 de marzo de 2016].

LARRINAGA ZUGADI, Josu, "La encrucijada cultural de una antigua anteiglesia: Deusto", *Jentilbaratz,* 9, 2007, pp. 173-268.

LENORE, Víctor, *Indies, hipsters y gafapastas. Crónica de una dominación cultural*, Capitán Swing Libros, Madrid, 2015.

OTAOLA, Pablo, "Zorrotzaurre, de Península a Isla", [en línea] en VV.AA. *Erribera vs. "Zorrotzaurre"? / ¿La Ribera vs. "Zorrozaurre"? 10 años después del Máster Plan,* Asociación de Vecinos Euskaldunako Zubia, Ayuntamiento de Bilbao, 2015, pp. 5-11. http://zorrozaurre.org/images/stories/zorrozaurreant/erribera_vs._zorrotzaurre/gazteleraz-4-8.pdf [consulta: 10 de marzo de 2017].

PALS, Daniel L. *Ocho teorías sobre la religión*, Herder, Madrid, 2013.

RUBIO-ARDANAZ, Juan Antonio, "Fiestas populares en la ciudad de Bilbao. Translatividad y confluencias sociales en un marco cultural transmoderno", *Kobie. Serie Antropología Cultural,* 20, 2018.

SMITH, Neil, "Hacia una teoría de la gentrificación. Un retorno a la ciudad por el capital, no por las personas", en Luz Marina García Herrera, Fernando Sabaté Bel, *Neil Smith. Gentrificación urbana y desarrollo desigual*, Icaria, Barcelona, 2015, pp. 77-113.

URIARTE, Iñaki, "Zorrotzaurre: Patrimonio e identidad frente a la Ría" [en línea], en VV.AA, *Foro para un Zorrotzaurre Sostenible,* Asociación de Vecinos Euskaldunako Zubia, 2004, pp. 98-117. http://zorrozaurre.org/images /stories /zorrozaurreant/Publications/zorroz11.pdf [consulta: 7 de abril de 2016].

VICARIO, Lorenzo *et al.,* "La ciudad creativa: ¿Estrategia de ciudad, gentrificación amable o puro marketing?" [en línea], en VV.AA. *Erribera vs. "Zorrotzaurre"? / ¿La Ribera vs. "Zorrozaurre"? 10 años después del Máster Plan,* Asociación de Vecinos Euskaldunako Zubia, Ayuntamiento de Bilbao, 2015, pp. 23-26. http://zorrozaurre.org/images/stories/zorrozaurreant/erribera_vs._zorrotzaurre/gazteleraz-15-21.pdf [consulta: 30 de marzo de 2016].

VIVAS ZIARRUSTA, Isusko, "La *Península de Zorrotzaurre* y el barrio de *Olabeaga*. Un problema urbanístico para Bilbao", *Kobie. Serie Antropología Cultural,* XII, 2006-2007, pp. 87-117.

PASADO Y FUTURO PATRIMONIAL
RESTITUCIÓN DE LOS VALORES DE LA CIUDAD DESDE LA ARQUEOLOGÍA Y EL ARTE

9

ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA EN LA RÍA DE BILBAO: CUANDO LOS ÁRBOLES DEJAN VER EL BOSQUE

JOSÉ MANUEL MATÉS LUQUE*
Arqueólogo
Arqueocean

BILBAO es suficientemente conocida por su pasado industrial vinculado a la Ría. Un paseo por sus márgenes nos descubre elementos industriales, algunos ya abandonados, que nos informan de un trabajo llevado a cabo principalmente desde finales del siglo XIX. Algunas actuaciones aún se siguen desarrollando en las industrias y talleres que se asoman a la Ría. Aún podemos ver muelles de carga en uso, barcos que entran y salen para descargar o cargar mercancías y cierta actividad de construcción naval que está en crisis desde hace unas décadas y que trata de sobrevivir a los ciclos económicos. Y todo esto, que hunde sus raíces en un pasado cuanto menos medieval en distintos puntos de la Ría, ha dejado unos restos materiales que nos están contando una parte de todo este proceso histórico. Desde la arqueología marítima, se puede conocer un poco mejor todos estos restos, analizándolos y tratando de comprender mejor su función técnica y humana que ayude a entender mejor tal pasado.

* Este artículo es fruto de nuestra investigación llevada a cabo tanto por temas profesionales –muchos de ellos en relación a las reparaciones de los muelles de Bilbao, siendo promotor el ayuntamiento de Bilbao a quién agradecemos su confianza en nosotros para llevar a cabo la labor–, como de investigación personal, parte de la cual ha sido subvencionada por el *Departamento de Cultura y Política Lingüística* del *Gobierno Vasco* durante el año 2016-2017.

1. ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA: DEFINIENDO EL CAMPO DE ACTUACIÓN

Antes de continuar debemos definir el campo de actuación. Hablar de arqueología marítima es un campo muy amplio. No vamos aquí a entrar en todo lo que implica esta disciplina; quedémonos con que es la parte de la arqueología que trata de la relación del ser humano con el medio acuático. En este sentido tenemos un gran abanico de opciones que engloba, a su vez, diversas ciencias y disciplinas que desde sus propios postulados ayudan a entender esa relación. En ocasiones, a la gente le es más fácil entender arqueología subacuática que arqueología marítima, ya que parece que son siempre las actuaciones buscando barcos hundidos lo que llama la atención y se relaciona mucho más con esa relación medio acuático-ser humano. Sin embargo, nada más lejos de la realidad. La arqueología subacuática no solo busca barcos hundidos, aunque esto sea lo más habitual. También estudia estructuras sumergidas, ciudades o núcleos de habitación, aeronaves y paisajes sumergidos, por citar algunos de los más evidentes. Y para todo ello hay que bucear cuando todo está bajo el agua. La pregunta siguiente es ¿y si no están bajo el agua? Entonces no es necesario bucear y, sin embargo, podemos investigar igualmente barcos que estén en secano, bien porque la zona acuática haya cambiado y ahora no lo sea, bien porque se hayan enterrado barcos a modo de ofrendas, bien por usar embarcaciones para ganar terreno u otras causas. Por tanto, da lo mismo investigar una embarcación que esté a seis metros bajo agua que a seis metros bajo tierra. Lo que cambiará es el EPI (Equipo de Protección Individual) que uno deba llevar (traje de buceador para uno, botas de seguridad, chaleco reflectante y casco –cuanto menos– para el otro, además de otros elementos potenciales) y aplicar las técnicas para cada medio en el que estemos. Pero el propósito de investigación es el mismo.

Si a esto añadimos que en las orillas podemos encontrar otros muchos elementos de actuación antrópica, a saber grúas, rampas y escaleras de acceso a muelles, muelles de distinto paramento, planchadas, arganeos y norays, embarcaderos, cargaderos y, cómo no, restos de embarcaciones abandonadas y convertidas en pecios, podemos entender que la arqueología marítima cubre un espectro mayor, exista agua que cubra o no a los restos objeto de estudio. Otras disciplinas con las que se comparte objeto de estudio (arqueología náutica, naval, industrial…) también son válidas por sí mismas y debemos usar todas las posibles para

entender mejor el objeto de estudio. Por ello pensamos que arqueología marítima tiene un concepto más englobante.

Trasladado esto a zonas de estudio no sumergidas completamente, tenemos toda la costa y orillas de lagos, ríos y mares. Allí también podemos encontrar restos de actividad humana que están contando una historia por sí misma. En algunos lugares la influencia de la marea es mínima o no existe, mientras que en otras la marea está presente; sin embargo, esta presencia de la marea es una falsa amistad ya que solo permite ver esos elementos que cubre (a veces solo parcialmente) en diferentes momentos del día y no siempre con la misma amplitud de marea, por lo que un resto podrá verse más o menos descubierto según esa amplitud. Por tanto, un resto no siempre tiene que ser o estar visible. Esto implica tener que realizar varias visitas a un mismo lugar o resto para descubrir lo que es o allí existe. Y si a esto añadimos que los ríos y rías pueden cambiar el nivel de depósitos que arrastran, bien limpiando zonas, bien tapando, podemos entender que los restos no sean siempre visibles y, es habitual, que en algunos momentos se produzcan hallazgos inesperados encontrando fantásticos restos arqueológicos.

2. ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA EN EL MUNDO BRITÁNICO: UN MODELO DE REFERENCIA

En honor a la verdad, nosotros solo estamos copiando y adaptando una manera de trabajar que tiene gran tradición en el Reino Unido. Allí, llevan mucho tiempo trabajando en arqueología marítima (y subacuática, náutica, costera, intermareal) y con grandes éxitos y proyectos, tanto más antiguos como recientes, siendo, además, publicados en congresos, artículos y libros. Por ejemplo, las actuaciones llevadas a cabo en los años 70 y 80 del siglo XX, han ayudado a entender el desarrollo portuario del Londres romano y medieval[298]. Además de esto, desde antiguo se han llevado a cabo trabajos de arqueología que inciden en las embarcaciones

[298] G. MILNE, *Timber Builiding Techniques in London c.900-1400*, Special Paper 15, London & Middlesex Archaeological Society, London, 1992; G. MILNE, *The port of Roman London* (London: Batsford, 1985); C. MILNE, GUSTAV y MILNE, *Medieval Waterfront Development at Trig Lane, London*, vol. 5, Special Paper, London & Middlesex Archaeological Society, London, 1982.

abandonadas en cauces y calas del Támesis[299]. Todo esto no es sino la punta de un iceberg mucho más grande que ayuda a entender cómo se han venido desarrollado históricamente las ciudades portuarias a lo largo del tiempo y que se comparte y pone de manifiesto en congresos y publicaciones que son un punto de referencia[300].

Si miramos las fechas, podría dar la sensación de que una vez desarrollados estos trabajos en la zona marítima ya está todo hecho. Nada más lejos de la realidad. En los últimos años, nuevos proyectos se han desarrollado en el mundo británico. Proyectos como SCAPE (*Scottish Coastal Archaeology and the Problem of Erosion –Arqueología Costera Escocesa y el Problema de la Erosión–*), SAMPHIRE (*Scottish Atlantic Maritime Past: Heritage, Investigation, Research & Education –El Pasado Marítimo Atlántico Escocés: Patrimonio, Análisis, Investigación y Educación–*), CITIZAN (*Coastal and Intertidal Zone Archaeological Network –Red Arqueológica de la Zona Costera e Intermareal–*), o el *Thames Discovery Programme* (*Programa de Descubrimiento del Támesis*) con su proyecto FROG (*Foreshore Recording & Observation Group –Grupo de Observación y Documentación del Litoral–*), llevan desde los últimos años realizando un gran esfuerzo para documentar todos los restos posibles que nos ayuden a entender mejor la relación del ser humano con el entorno acuático; a la vez, no solo se consigue esto sino que se entenderá mejor cómo el cambio climático puede afectar a puntos humanizados en su momento. Algunos de estos proyectos se pueden considerar como parte de lo que se llama *Community Archaeology*, es decir, proyectos en los que la participación social de voluntarios interesados es importante y que, dirigidos por arqueólogos, llevan a cabo la documentación de estos elementos en la zona marítima, costera, intermareal y litoral. CITIZAN y FROG actúan en esta línea; recientemente se ha publicado un libro muy interesante que da cuenta, de un modo divulgativo pero con mucho input académico, de algunos resultados sobre lo hecho bajo el ámbito FROG[301].

---

[299] G. MILNE, C. MCKEWAN y D. GOODBURN, *Nautical Archaeology on the Foreshore. Hulk Recording on the Medway*, Royal Commission of the Historical Monuments of England, Swindon, 1998.

[300] G. L. GOOD, R. H. JONES y M.W. PONSFORD (eds.), *Waterfront Archaeology. Proceedings of the Thrid International Conference, Bristol, 1988*, CBA Research Report 74, Council for British Archaeology, London, 1991.

[301] N. COHEN Y E. WRAGG, *'The Rriver´s Tale´. Archaeology on the Thames. Archaeology on the Thames Foreshore in Greater London*, MOLA, London, 2017.

Otros ejemplos interesantes sobre actuaciones recientes en el ámbito de la arqueología marítima e intermareal incidiendo en embarcaciones abandonadas es el proyecto del lago Forton[302]. Pero no hay que pensar que solo se habla de barcos; también existen publicaciones que presentan estudios de las costas, orillas y puertos bajo prismas de arqueología marítima[303].

Finalmente, no podemos dejar pasar por alto los estudios sobre la historia y arqueología de los puertos que en el orbe británico tiene mucha tradición, como ya se ha indicado arriba con alguna de las referencias bibliográficas indicadas y otras nuevas [304] y remitir al lector a obras de interés académico y divulgativo sobre la arqueología marítima británica[305].

3. ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA EN EL PAÍS VASCO: LA HISTORIA PORTUARIA

Aquí en el País Vasco –quizás sin saberlo–, se han hecho también grandes trabajos para entender la evolución histórica de ciudades y pueblos portuarios vascos[306]; sin embargo, creemos que estos trabajos no han

[302] M. BEATTIE-EDWARDS y J. SATCHELL, *The hulks of Forton Lake, Gosport. The Forton Lake Archaeology Project 2006-2009*, BAR British Series 536, BAR Publishing, Oxford, 2011.

[303] A. ABERG y C. LEWIS (eds.), *The Rising Tide. Archaeology and the Coastal Landscapes* (Oxford: Oxbow Books, 2000); M. J. ALLEN y J. GARDINER, *Our Changing Coast. A survey of the Intertidal Archaeology of Langstone Harbour, Hampshire*, CBA Research Report 124, Council for British Archaeology, York, 2000.

[304] G. JACKSON, *The History and Archaeology of Ports*, World´s Work LTD, Tadworth, 1983; M. STAMMERS, *The Industrial Archaeology of Docks and Harbours*, Tempus Pub Limited, Stroud, 2007.

[305] S. MCGRAIL, *Studies in Maritime Archaeology*, British Archaeological Reports Limited, 1997; S. MCGRAIL, *Ancient Boats and Ships*, Archaeology 31, Shire Publications, Princes Risborough, 2006; S. MCGRAIL (ed.), *Aspects of Maritime Archaeology and Ethnography: Papers Based on Those Presented to an International Seminar Held at the University of Bristol in March, 1982,* Trustees of the National Maritime Museum, 1984; J. RANSLEY et al., *People and the Sea: A Maritime Archaeological Research Agenda for England*, Research Report 171, Council for British Archaeology, 2013; K. MUCKELROY, *Maritime Archaeology*, Cambridge University Press, Cambridge 1978.

[306] R. AGUIRRE, *El puerto de San Sebastián. Donostiako Kaia*, Eusko Jaurlaritza. Gobierno Vasco, Donostia, 2001; A. Mª. BENITO DOMÍNGUEZ, *Estudio histórico del puerto de Getaria. Getaria, una villa volcada al mar*, Estudios históricos de puertos 3, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1999); A. Mª. BENITO DOMÍNGUEZ, *Estudio histórico del puerto de Hondarribia*, Estudios históricos de puertos 9, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco,, Vitoria-Gasteiz 2010; M. CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, *Los puertos marítimos del País Vasco*, Txertoa, San Sebastián, 1986; Mª J. GINER SERRANO, *Estudio histórico del puerto de Elantxobe*, Estudios históricos de puertos 6,

incidido demasiado en aspectos desde la arqueología marítima tal y como aquí tratamos de presentar. Ello no resta validez a estas obras pero precisamente es este aspecto de vacío arqueológico el que tratamos de llenar con nuestra investigación. Como se ha indicado más arriba, en su momento hemos recurrido –o deberemos recurrir– a estos estudios portuarios para entender ciertos elementos que documentamos –o documentaremos– y, de este modo, poder entender su lugar en el proceso histórico. Todas las obras de otros investigadores son válidas pues nos ayudan a completar nuestro trabajo.

Por ello, presentando lo hecho en el mundo británico y lo hecho aquí seremos capaces de comparar ambos y ver los vacíos de investigación que aún debemos tratar de llenar. Por supuesto, que esta investigación no tiene un punto final. Lo hecho por unos y otros podrá ser usado por otros investigadores –presentes y futuros–, para los nuevos trabajos que se realicen, teniendo en cuenta el punto de origen de su investigación y pudiendo contar, esperamos, con nuevos datos aportados desde la arqueología marítima.

4. ACTUACIONES PREVIAS DE ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA

Nuestra investigación se ha orientado en dos líneas de actuación; la primera, las actuaciones de control arqueológico en obras llevadas a cabo en los muelles de Bilbao; la segunda, mediante un proyecto de investigación personal que incide en la documentación arqueológica de la zona intermareal de las rías de Bizkaia. Es la combinación de estos dos

---

Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2001; A. MORAZA BAREA, *Estudio histórico del puerto de Ondarroa*, Estudios históricos de puertos 4, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2000; T. OCHOA DE ZABALEGUI IRIARTE, *Estudio histórico del puerto de Armintza*, Estudios históricos de puertos 2, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1998; L. ODRIOZOLA OYARBIDE, *Estudio histórico del puerto de Zumaia. Zumaia: Historia de un puerto*, Estudios históricos de puertos 5, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2000; A. Mª. RIVERA MEDINA, *Estudio histórico del Puerto de Lekeitio*, Estudios históricos de puertos 8, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2008; A. Mª. RIVERA MEDINA, *Estudio histórico del puerto de Bermeo*, Estudios históricos de puertos 1, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz 1997; Mª del P. ROPERO PASCUAL, *Estudio histórico del puerto de Plentzia*, Estudios históricos de puertos 7, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2008.

elementos lo que vamos a usar para este artículo sobre el patrimonio marítimo de la Ría de Bilbao.

Presentamos seguidamente alguno de esos elementos, unos conocidos, otros quizás no tanto, y otros tal vez sorprendentes.

Para empezar, debemos decir que no vamos a hablar de los puentes sobre la Ría que manifiestan una intención de unir márgenes pero que a la vez cortan los accesos aguas arriba a la navegación de embarcaciones con mástiles. Debemos recordar que la ría del Ibaizabal-Nervión es la vía de comunicación más importante que ha tenido Bilbao y por ello su control ha sido el *leiv motiv*, creemos, de todo lo realizado en la misma, sus márgenes y las construcciones de todo tipo (muelles, rampas, accesos, embarcaderos…) para que pudiera seguir siendo la artería que mantenía a Bilbao creciendo económicamente y, por extensión, política y socialmente.

En los últimos años, el ayuntamiento de Bilbao ha estado acometiendo las reparaciones y arreglos de diversos tramos de los muelles de Bilbao. Esto supuso una serie de oportunidades para la arqueología, reconocida por el consistorio, con el fin de conocer mejor lo que se ocultaba bajo nuestros pies aprovechando las aperturas realizadas sobre el terreno de los muelles en cuestión (en particular, Arenal, Arriaga y Uribitarte). De esto ya se ha presentado en otros lugares a los que remitimos[307]. Estas actuaciones implicaban una actuación efectiva de controles de obras.

Por tanto, lo que aquí vamos a tratar es de las actuaciones llevadas a cabo por nosotros en relación a un proyecto vinculado con la arqueología intermareal, es decir, aquella que se desarrolla en la zona entre la pleamar y la bajamar de tal modo que los restos que pueden estar cubiertos en todo o en parte durante la pleamar son más accesibles y por tanto

[307] D. GARATE MAIDAGAN, "Parking del Arenal (Bilbao)", *Arkeoikuska 2005*, 2006, pp. 399-409; J. M. MATÉS LUQUE, "Documentando el crecimiento de la ciudad: arqueología marítima portuaria en los muelles de Bilbao (Bizkaia)", *Arqueología subacuática española. Actas del I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española. Cartagena, 14, 15 y 16 de marzo de 2013*, vol. I, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz, 2014a, pp. 375-85; J. M. MATÉS LUQUE, "Muelles", *Arkeoikuska 2012*, 2013, pp. 146-52; J. M. MATÉS LUQUE, "Muelle de Arriaga", *Arkeoikuska 2013*, 2014b, pp. 194-96; J. M. MATÉS LUQUE, "Maritime Archaeology as a Tool to Understand a River Town: The Example of Bilbao (Basque Country, Spain)", *Actas del V Congreso Internacional de Arqueología Subacuática. IKUWA V. Un patrimonio para la humanidad Cartagena, 15-18 de octubre de 2014*, 2016, pp. 781-90; J. M. MATÉS LUQUE, "Bilbao y su ría a través de la arqueología marítima. Entendiendo la evolución de una ciudad portuaria", NADAL I FARRERAS, Joaquim (ed.) *La Ciudad y el mar. La patrimonialización de las ciudades portuarias*, ICRPC Llibres 15, ICRPC-Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural, Girona, 2017, pp. 119-42.

"fáciles" de documentar. Dicho esto, no se pretende hacer un recorrido exhaustivo por todos los elementos arqueológicos que están en esta zona intermareal y que permiten comprender el desarrollo arqueológico marítimo de la Ría, sino que intentamos dar unas pinceladas para poner de manifiesto la riqueza de cada elemento que nos ayudan a entender la Ría desde este punto de vista arqueológico.

5. DISTINGUIENDO ENTRE BASURA Y RESTO PATRIMONIAL

Antes de continuar, debemos indicar que en nuestra actuación ha habido una serie de elementos que se han tenido en cuenta a la hora de su documentación, mientras que otros no han sido contemplados. Por ejemplo, no se documenta:

- Basura moderna: todo aquello que sea plásticos, botellas u otros restos que cualquiera asociaría claramente con basura actual.
- Restos de muro de carretera (particularmente en la margen derecha de la Ría de Bilbao desde San Ignacio hasta Getxo) ya que responden a caídas del muro que se ha reparado. Estos restos no se han tenido en cuenta.
- Bloques compactos pegados al muro y/o muelle que contengan un noray. Esto quedará para otros momentos de documentación.
- Contrafuertes de muros y/o muelles.
- Puentes: aunque muchos tienen una afectación intermareal, ya se han estudiado por otros[308].
- Aparejo del muelle: si bien en algunos puntos puede ayudar para determinar partes más antiguas, la profunda transformación de las riberas con los arreglos a lo largo del tiempo y particularmente desde los años ochenta y noventa y en adelante *(Bilbao Ría 2000)* y similar hacen que no sea objeto de estudio este componente en estos momentos. Esto quedará para más adelante.

[308] T. ABAD BALBOA, P. CHÍAS NAVARRO y C. HIDALGO DE CISNEROS, *Bizkaiko zubiak. Puentes de Bizkaia* (Bilbao: Bizkaiko Foru Aldundia. Diputación Foral de Bizkaia. Kultura Saila. Departamento de Cultura, 1992); C. HIDALGO DE CISNEROS, "Análisis del inventario de puentes de Bizkaia", *Bizkaiko zubiak. Puentes de Bizkaia*, Bizkaiko Foru Aldundia. Diputación Foral de Bizkaia. Kultura Saila. Departamento de Cultura, Bilbao, 1992, pp. 17-26.

Los que sí se han documentado, por el interés en centrarnos en esa franja intermareal, ha sido:

- Arganeos que parece (o lo están) influenciados por la marea.
- Escaleras de acceso a la Ría siempre que no sean escaleras hechas con metal estén o no embutidas en el muelle o muro. Solo las de piedra.
- Rampas de acceso a la Ría.
- Embarcaderos de gasolinos.
- Cargaderos sean de mineral o de cualquier otra materia prima. Muchos de estos ya han sido estudiados por otros[309], pero otros no han tenido la misma consideración ni interés y es necesario conocer más sobre ellos.
- Pecios: restos de embarcaciones sean claras o no.
- *Kalalekus*: por su uso en actividades pesqueras fluviales.
- Muros de construcción: que estén claramente creados para desplazar el curso en todo o parte del río con una finalidad.
- Postes y pilotes de madera que estén hincados en la zona intermareal.
- Picaderes: por lo que tiene de información sobre uso en la construcción naval.
- Amarraderos: por lo que tiene de información sobre uso del espacio marítimo para embarcaciones.
- Planchadas: por lo que tiene de información sobre uso del espacio marítimo, particularmente en lo que afecta a la construcción de instalaciones para carga y descarga de material.
- Dique: por lo que tiene de información sobre construcción naval.
- Madera: algunas maderas que están trabajadas aunque no se tenga claro su función ya que puede ser indicativo de otro elemento; esto hay que valorarlo en sucesivos momentos de comprobación (nuevas prospecciones más detalladas y/o sondeos).
- Muertos de fondeo aunque sean modernos pero que estén en la zona intermareal.

Pasamos ahora a describir, siquiera brevemente, alguno de estos elementos identificados.

---

[309] M. IBÁÑEZ GÓMEZ, A. SANTANA EZKERRA y M. ZABALA LLANOS, *Arqueología industrial en Bizkaia*, Eusko Jaurlaritza. Kultura eta Turismo Saila. Gobierno Vasco. Consejería de Cultura y Turismo. Universidad de Deusto. Deustuko Unibertsitatea. Deiker, Bilbao, 1988, pp. 120-126; 199; M. IBÁÑEZ, Mª J. TORRECILLA y M. ZABALA, *Nuevos recursos turísticos. Patrimonio industrial del País Vasco*, Eusko Jaurlaritza. Gobierno Vasco. Merkataritza, Kontsumo eta Turismo Saila. Departamento de Comercio, Consumo y Turismo, 1997, Bilbao, pp. 73-78.

6. ESTRUCTURAS DE PESCA

Desde hace varios años es sabido que la Ría está recuperando su flora y fauna debido al cierre de fábricas que tiraban sus aguas sucias y residuos directamente a la Ría, por lo que al haber menos fábricas, sus aguas y residuos son menores: esto, junto con unas políticas de depuración de aguas residuales permite devolver a la naturaleza agua más limpia. Esto hace que se puedan realizar actos lúdicos de natación en la Ría así como de pesca deportiva.

Pero quizás nos sorprenda que, aguas arriba del puente de San Antón, existan unas estructuras de pesca, llamadas *kalalekus* (en otros lugares *zotalak*)[310] que siguen usándose hoy día para la pesca de angulas. Un trabajo de campo de documentación mínima permitió documentar muchas de ellas[311]. Si bien muchas son de fábrica reciente (se ven ladrillos modernos mezclados con bloques de hormigón para construcción, piedras de río y otros materiales), algunas podrían haber sido construidas anteriormente y las actuales reaprovecharían el mismo espacio al haber sido (re)construidas.

Algunas estructuras presentan un paramento totalmente distinto al actual y sugieren cierta antigüedad, quizás de finales del siglo XIX. ¿Tal vez son una manifestación moderna de pesca con trampas que se podrían haber realizado desde, al menos, la Edad Media? Esta pregunta no es casual. En otros lugares europeos, la presencia de trampas de pesca en ríos ha sido datada desde tiempos neolíticos. Y para el País Vasco tenemos algún ejemplo de nasas de pesca en la playa de Ondarreta (Donostia-San Sebastián) con dataciones para el siglo XII[312]. Aquí no se pretende retrotraerlo tanto en el tiempo pero es posible que al menos desde el medievo se usaran y las actuales, en materiales más duraderos, sean la continuación lógica (Ilustración 1).

---

[310] J. Mª. MERINO, "Pesca artesanal de angulas desde "zotalak"", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 4, 2003, pp. 651-56.

[311] J. M. MATÉS LUQUE, "Estructuras de pesca de la ría de Bilbao, entre San Antón y La Peña", *Arkeoikuska 2014*, 2015, pp. 196-98.

[312] X. ALBERDI LONBIDE Y J. M. PÉREZ CENTENO, "ESTRUCTURA LÍGNEA DE LA PLAYA DE ONDARRETA (DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN)", *ARKEOIKUSKA 2003*, 2004, P. 149; J. M. PÉREZ CENTENO y X. ALBERDI LONBIDE, "Nasa de Ondarreta (Donostia-San Sebastián)", *Arkeoikuska 2005*, 2006, pp. 469-70.

Ilustración 1
***Kalaleku* en la parte alta de la Ría de Bilbao**

En este tramo de la Ría aguas arriba de San Antón, existen también estructuras relacionadas con la actividad minera de la zona. Efectivamente, en los lienzos de los muelles podemos encontrar arganeos (argollas) de amarre de pequeñas embarcaciones y gabarras así como posibles suelos de zonas de carga y descarga e igualmente restos de plataformas para la carga de mineral en las gabarras (Ilustración 2).

7. Rampas, escaleras y accesos al cauce

Está claro que una vez que se construyen estructuras sólidas en el cauce cambiando su naturaleza virgen a una humanizada, al levantar lienzos verticales, se han de preparar accesos en forma de escaleras y rampas (llamadas en las fuentes lengüetas), cuanto menos. Efectivamente, si prestamos atención a los muelles veremos muchas escaleras de acceso a la Ría, algunas de las cuales ya no ofrecen servicio puesto que su acceso no es fácil. Igualmente, en las obras de Arriaga se encontraron algunas cegadas o amortizadas por un nuevo muelle más adelantado o la ejecución de uno más vertical y que implicó el relleno con cemento de su caja de escalera y peldaños (Ilustración 3).

Ilustración 2
Estructura a modo de suelo en la Ría, con arganeo en el pretil del muelle

Podemos pensar que esto es casual pero existen otras cuantas escaleras cegadas o amortizadas en otros puntos del cauce de la Ría, por ejemplo bajo la planchada de *La Naval*, o al final del muelle de Portugalete en la calle María Díaz de Haro, cerca del mareómetro (Ilustración 4).

Esto no es trivial ya que los accesos son importantes y su cegamiento nos indica que el frente del muelle ha ido avanzando sobre la Ría y se ha reducido el ancho de su cauce. Así, encontramos aún rampas en algunos lugares destacados (Olabeaga, extremo de la punta de Zorrotza frente a los *Talleres de Zorroza*) que implican un uso claro de acceso a la Ría para la carga y descarga desde embarcaciones (Ilustración 5).

Sin embargo, además de estos accesos hay otros que a menos que estén en marea baja no se pueden ver y hay, además, que prestar atención para descubrirlas. Nos referimos a unos accesos de escalera excavados en la roca en Olabeaga. Hoy día no llevan a ningún sitio ya que el lienzo actual es una pared sobre la que se asienta el camino peatonal que va desde allí a Zorrotza (en la calle Muelle de las Sirgueras) pero está claro que en algún tiempo tuvieron un uso (Ilustración 6).

Ilustración 3
Muelle de Arriaga (Bilbao). Caja de escalera cegada una vez amortizado el espacio

Ilustración 4
Escalera cegada en el muelle de Portugalete

Ilustración 5
Rampa de acceso a la Ría en Zorrotzaurre

8. CARGADEROS

Estos elementos son de los más representativos de la Ría, donde destacan los famosos de la *Orconera*, la *Franco-Belga* y el de la *Sefanitro*. Estos no son sino la manifestación de una logística para conectar las minas de Somorrostro con los puntos de carga en la margen izquierda, y en la que incluso la *Diputación Foral* había construido un ferrocarril en 1863-1865, al que siguieron otros como el de El Regato, la *Orconera*, Galdames y *Franco-Belga* a lo que se unió las diversas líneas de ferrocarril para conectar la provincia y esta con otras provincias vecinas para finales del siglo XIX[313].

[313] S. SERRANO ABAD, "La industrialización en la Ría de Bilbao (1860-1930)", *El Abra: ¿Mare Nostrum? Portugalete y el mar. Actas de las IV Jornadas de Estudios Históricos "Noble Villa de Portugalete"*, 2006, pp. 233-74.

Ilustración 6
Escaleras talladas en roca en Olabeaga que ahora no llevan a ningún lugar

Sin embargo, existen otras estructuras no tan imponentes pero que jalonan, igualmente, el cauce de la Ría en varios puntos, creando una logística de puntos para que las diversas embarcaciones pudieran hacer aguada, descarga o carga de materiales. Muchos aún se conservan en pie de una manera digna, mientras que otros se han desplomado sobre la Ría. Algunos son simples planchas de hormigón o cemento mientras que otros son hiladas de postes sobre la Ría que conforman una estructura que en su momento tendría sentido pero que ahora no son más que maderas hincadas y unidas unas con otras (Ilustraciones 7, 8 y 9).

9. EMBARCADEROS

En la Ría existen varios puentes y pasarelas a cada cual más famoso, sobre todo con la incorporación de los últimos sobre la Ría. San Antón fue el primero y es símbolo del propio escudo de Bilbao; le siguen el del Arenal, el de Zubi-Zuri, el de Deusto, el de Euskalduna, el de La Salve,

el de la Merced o el del ayuntamiento de Bilbao. Sin embargo, cuando ninguno existía, o aun existiendo posteriormente, el cruce de la Ría en embarcación era una consecuencia de tener que conectar personas y empresas de un lado y otro de la Ría. Para ello, existían puntos de embarque. En la actualidad solo existen dos puntos de embarque activos para cruzar la Ría, a saber, los pasos de gasolinos entre Portugalete y Las Arenas, y entre Erandio y Barakaldo, este último vinculado con el desarrollo industrial de Barakaldo, por un lado, y el crecimiento de Erandio como lugar de residencia de los obreros de Barakaldo a los que había que transportar entre las márgenes[314].

Ilustración 7
Cargadero en Zorrotza

[314] S. SERRANO ABAD, 2006, p. 263.

Ilustración 8
Restos de pilotes de un posible cargadero, Zorrotzaurre

Ilustración 9
Cargaderos de la Orconera y la Sefanitro en Barakaldo

Ilustración 10
Embarcadero de gasolinos, aún en uso, en Las Arenas (Getxo)

Desconocemos si son los tradicionales pasos entre orilla pero en cualquier caso son los pasos activos de los muchos que tuvo la Ría, particularmente en los años de la industrialización de la segunda mitad del siglo XX. Aún pueden verse muchos de los embarcaderos que indican los pasos entre las orillas. Si nos fijamos bien, veremos que no todos son iguales. Sí que tienen una especie de tejadillo pero el acceso desde el nivel del muelle al gasolino se hace mediante unas escaleras, y aquí es donde está la diferencia; mientras unas están pegadas al mismo muelle, otras tienen un pequeño acceso voladizo a modo de puente para llegar a la escalera. Quizás no es algo significativo pero se trata de una diferencia que merece ser mencionada (Ilustraciones 10 y11).

10. Planchadas de amarre

Se trata de plataformas sobre pilotes que avanzan sobre el cauce de la Ría pero permitiendo que el agua fluya bajo ellas. Esto permite que el agua circule y que en caso de marea alta y acumulación de agua por lluvia no se produzcan crecidas que den paso a posibles inundaciones. De

este modo se puede tener un avance portuario para la labor que sea (carga, descarga, punto de amarre, embarque…). En algunas de estas planchadas se han encontrado en las labores de control arqueológico mencionadas arriba restos de los raíles de grúas y vagonetas lo que indica su uso portuario[315]. En otras, aún están visibles los raíles de las grúas y vagonetas, y en alguna aún quedan las peanas de grúas fijas, de nuevo otro elemento del uso portuario industrial.

Ilustración 11
Embarcadero de gasolino ya sin uso en Olabeaga

Alguna de estas planchadas está cercada y no se puede acceder a ellas; alguna otra es usada por vecinos de sus orillas para otros usos (a modo de superficie donde colocar plantas). En cualquier caso, son estructuras que en su día tenían una función y que hoy día, aunque no se usen, son elementos fosilizados que nos informan de que si se construyeron es porque tenían una razón de ser (Ilustraciones 12 y13).

[315] J. M. MATÉS LUQUE, 2013, 2014a, 2014b, 2016, 2017.

Ilustración 12
Planchada de embarque, en la curva de Elorrieta donde se ven carriles para vagonetas y una peana de una grúa

Ilustración 13
La misma planchada anterior desde otro ángulo

11. Picaderes

Estos son elementos visibles con la marea baja y consisten en vigas, de madera o cemento, situadas perpendicularmente al cauce y con cierta distancia entre sí. Actúan a modo de cama sobre la que las embarcaciones descansan para reparaciones, limpiezas y chequeos sin que la quilla se dañe.

Esto estaría indicando lugares donde se encontrarían, aunque fueran pequeños, astilleros de reparación de embarcaciones. E igualmente, nos está indicando que había una gran necesidad de este tipo de estructuras para el mantenimiento y reparación de embarcaciones. Contamos con fotos de época mostrando algunos de estos picaderes[316] (Ilustraciones 14 y 16).

Ilustración 14
Picaderes en Zorrotzaurre

[316] T. GUIARD Y LARRAURI, *La industria naval vizcaína (anotaciones históricas y estadísticas desde sus origenes hasta 1917)*, Biblioteca Vascongada Villar, Bilbao, 1968. En esta obra se publicaron algunas fotos y pueden verse algunos de estos picaderes.

Ilustración 15
Picaderes en Erandio

Ilustración 16
Los mismos picaderes en uso hace unos años, con los gasolinos de Erandio

12. Muertos de fondeo

A lo largo de la Ría de Bilbao, en varios puntos, podemos encontrar grandes muertos de fondeo, a veces aislados (solo uno) en ocasiones agrupados (hasta tres juntos); no parece que su localización responda a una necesidad real actual y más bien parece que están ahí a modo de almacenamiento para posibles usos futuros.

Se trata de grandes bloques rectangulares con unas anillas en la superficie para seguramente poder cogerlos desde ahí con potentes grúas y transportarlos donde fuera preciso. Igualmente, esas anillas podrían ser los puntos de amarre de embarcaciones si fuera preciso. De momento ahí están y, si bien no son un elemento muy significativo, se trata de otro elemento marítimo más que jalona los márgenes de la Ría (Ilustración 17)

Ilustración 17
Muertos de amarre en Erandio

13. Pecios

Puede parecernos sorprendente encontrar restos de embarcaciones en la Ría pero hemos contabilizado cuatro, todos ellos en la margen derecha. Uno es de metal mientras que el resto es de hierro. De los cuatro, tres están más o menos enteros –aunque con diferencias notables en cuanto a su estructura–, mientras que otro solo es una estructura longitudinal, seguramente la quilla.

Ilustración 18
Restos de embarcación de madera en Erandio

Ilustración 19
Restos de gabarra en Zorrotzaurre

Es necesaria una mayor documentación para conocerlas mejor y poder contar algo más sobre ellas. Lo que sí está claro es que la de metal es una gabarra de la que solo queda el pantoque y sería una de las que tradicionalmente han transportado mineral de hierro y carbón en la Ría (Ilustraciones 18 y 19).

14. OTROS ELEMENTOS

Los elementos y estructuras arriba indicadas son las más claras y fáciles de identificar. Sin embargo, existen otros elementos y estructuras que están presentes en los márgenes (al menos en las actuaciones de campo que hemos llevado a cabo recientemente) y que aún hay que acabar de identificar del todo. Nos referimos a un cajón metálico abandonado en la margen derecha así como otros restos aún por acabar de identificar completamente. Por ejemplo, hay una empalizada cerca del muro actual de la carretera en Erandio; también hay una caseta de bombeo en Leioa. Todos estos elementos y estructuras necesitan una mayor documentación para entender su función por sí mismos y junto a los demás (Ilustración 20).

Ilustración 19
Restos de picaderes y una empalizada de madera en Erandio

CONCLUSIÓN

Está claro que la actividad minera y la siderúrgica son los motores de partida del todo el posterior desarrollo industrial de la Ría[317]. Todos estos elementos históricos han dejado una huella en elementos visibles en las márgenes; seguro que algunos de estos elementos son los que aquí hemos presentado y todos ellos, junto con los nuevos que puedan salir, presentan un paisaje marítimo que nos ayuda a entender la evolución de la Ría de Bilbao desde el punto de vista histórico y arqueológico. Su estado actual es el reflejo de la evolución de un modelo económico y de la crisis del mismo[318], dejando tras de sí una infraestructura fosilizada en un momento dado.

El espacio reducido de la villa[319] obligó a esta a expandirse anexionándose con las otras de Abando y Begoña en 1871 lo que favorecía el posterior desarrollo urbanístico en lo que será en Ensanche bilbaino, primero, para luego expandirse por Zorrotza, Deusto, Begoña y Lutxana[320]. Todo esto dejó una huella en sus márgenes. Y desde luego no solo en estos territorios bilbainos sino en los demás municipios aguas abajo (Erandio, Barakaldo, Sestao, Leioa, Getxo, Portugalete, Santur-tzi). Todo este entorno geográfico había sido bañado por la Ría, con sus características naturales, no siempre idóneas para labores industriales, comerciales y marítimas, por lo que fue necesaria una transformación progresiva desde los primeros momentos para que toda la actividad desa-rrollada en la Ría fuera más fácil, rápida y segura.

La *Junta de Obras del Puerto* ya había tratado los problemas del puerto con otros proyectos antes que Churruca se hiciera cargo[321]; pero será con la llegada de este famoso ingeniero y su buen hacer cuando se haga una reforma integral de los problemas de la Ría[322]. Se trataba de problemas de todo tipo, desde la irregularidad de las márgenes, los problemas de calado, los problemas con los famosos "churros" (acumulaciones de piedras en el fondo de la Ría y que eran un gran peligro para los cascos de

---

317 N. DE LA PUERTA, *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya (1857-1913)*, Puerto de Bilbao, Bilbao, 1994.

318 S. SERRANO ABAD, "Despegue, expansión, crisis y reconversión (1860-2000). La vida del eje industrial vertebrado por la ría de Bilbao", *Lan Harremanak*, 6, I (2002), pp. 133-60.

319 S. SERRANO ABAD, "Paisaje e industria en el Bilbao del despegue (1860-1930)", *Historia Contemporánea* 24, 2002, pp.223-43, 226, 229.

320 S. SERRANO ABAD, 2002, pp. 234.235.

321 N. DE LA PUERTA, 1994, pp. 55-64, 91-100.

322 N. DE LA PUERTA, 1994, pp. 65-68. S. SERRANO ABAD, 2002, p. 236.

las embarcaciones), la acumulación de fango en los fondeaderos, la barra de arena móvil, las curvas pronunciadas que limitaban la eslora de embarcaciones[323].

Combinando los restos patrimoniales que aún quedan presentes con: a) los paramentos de los muelles –cuando se pueden leer–, b) los planos históricos, c) las fotografías coetáneas, d) la documentación histórica sea del tipo que sea –fuentes originales, prensa del momento, memorias de la *Junta de Obras del Puerto*–, e) la construcción de fábricas y talleres representativos que inciden en el frente ripario cambiándolo para sus necesidades, f) la urbanización de pueblos y ciudades que aumentan su población debido al atractivo de trabajar en nuevas industrias y para las que hay que edificar nuevos solares lo que incide, una vez más, en el frente del cauce..., podremos entender ese crecimiento, cómo se fue gestando, cuáles fueron las fases evolutivas, cómo ha ido cambiando la fachada marítima según esas etapas, qué elementos se han transformado, eliminado, ocultado o aún están presentes. Son todos esos "árboles" que nos permitirán conocer el "bosque". En suma, conoceremos la Ría de Bilbao.

BIBLIOGRAFÍA

ABAD BALBOA, T., CHÍAS NAVARRO, P., HIDALGO DE CISNEROS, C., *Bizkaiko zubiak. Puentes de Bizkaia*, Bizkaiko Foru Aldundia. Diputación Foral de Bizkaia Kultura Saila, Departamento de Cultura, Bilbao, 1992.

ABERG, A., LEWIS, C. (eds.), *The Rising Tide. Archaeology and the Coastal Landscapes*, Oxbow Books, Oxford, 2000.

AGUIRRE, R., *El puerto de San Sebastián. Donostiako Kaia*, Eusko Jaurlaritza. Gobierno Vasco, Donostia-San Sebastián, 2001.

ALBERDI LONBIDE, X., PÉREZ CENTENO, J. M., "Estructura lígnea de la playa de Ondarreta (Donostia-San Sebastián)", *Arkeoikuska 2003*, 2004, p. 149.

ALLEN, M. J., GARDINER, J., *Our Changing Coast. A Survey of the Intertidal Archaeology of Langstone Harbour, Hampshire*, CBA Research Report 124, Council for British Archaeology, York, 2000.

BEATTIE-EDWARDS, M., SATCHELL, J., *The Hulks of Forton Lake, Gosport. The Forton Lake Archaeology Project 2006-2009*, BAR British Series 536, BAR Publishing, Oxford, 2011.

BENITO DOMÍNGUEZ, A. M., *Estudio histórico del puerto de Getaria. Getaria, una villa volcada al mar*, Estudios Históricos de Puertos 3, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1999.

[323] N. DE LA PUERTA, 1994, pp. 35-42.

BENITO DOMÍNGUEZ, A. M., *Estudio histórico del puerto de Hondarribia*, Estudios Históricos de Puertos 9, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2010.

CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M., *Los puertos marítimos del País Vasco*, Txertoa, Donostia-San Sebastián, 1986.

COHEN, N., WRAGG, E., *`The River´s Tale´. Archaeology on the Thames. Archaeology on the Thames foreshore in Greater London*, MOLA, London, 2017.

DE LA PUERTA, N., *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya (1857-1913)*, Puerto de Bilbao, Bilbao, 1994.

GARATE MAIDAGAN, D., "Parking del Arenal (Bilbao)", *Arkeoikuska 2005*, 2006, pp. 399-409.

GINER SERRANO, M. J., *Estudio histórico del puerto de Elantxobe*, Estudios Históricos de Puertos, 6, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2001.

GOOD, G. L., JONES, R. H., PONSFORD, M. W. (eds.)., *Waterfront Archaeology. Proceedings of the Thrid International Conference, Bristol, 1988,* CBA Research Report 74, Council for British Archaeology, London, 1991.

GUIARD Y LARRAURI, T., *La industria naval vizcaína (anotaciones históricas y estadísticas desde sus origenes hasta 1917)*, Biblioteca Vascongada Villar, Bilbao, 1968.

HIDALGO DE CISNEROS, C., "Análisis del inventario de puentes de Bizkaia", en *Bizkaiko zubiak. Puentes de Bizkaia*, Bizkaiko Foru Aldundia, Diputación Foral de Bizkaia, Departamento de Cultura, Bilbao, 1992.

IBÁÑEZ GÓMEZ, M., SANTANA EZKERRA, A., ZABALA LLANOS, M., *Arqueología industrial en Bizkaia*, Eusko Jaurlaritza, Kultura eta Turismo Saila, Gobierno Vasco, Consejería de Cultura y Turismo, Universidad de Deusto - Deustuko Unibertsitatea, Deiker, Bilbao, 1988.

IBÁÑEZ, M., TORRECILLA, M. J., ZABALA, M., *Nuevos recursos turísticos. Patrimonio industrial del País Vasco*, Eusko Jaurlaritza, Gobierno Vasco, Merkataritza, Kontsumo eta Turismo Saila, Departamento de Comercio, Consumo y Turismo, Bilbao, 1997.

JACKSON, G., *The History and Archaeology of Ports*, World´s Work Ltd., Tadworth, 1983.

MATÉS LUQUE, J. M., "Bilbao y su ría a través de la arqueología marítima. Entendiendo la evolución de una ciudad portuaria", en *La Ciudad y el mar. La patrimonialización de las ciudades portuarias*, ICRPC Llibres 15, ICRPC-Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural, Girona, 2017, pp. 119-142.

MATÉS LUQUE, J. M., "Documentando el crecimiento de la ciudad: arqueología marítima portuaria en los muelles de Bilbao (Bizkaia)", en *Arqueología subacuática española. Actas del I Congreso de Arqueología Náutica y Subacuática Española. Cartagena, 14, 15 y 16 de marzo de 2013*, I, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz, 2014, pp. 375-85.

MATÉS LUQUE, J. M., "Estructuras de pesca de la ría de Bilbao, entre San Antón y La Peña", *Arkeoikuska 2014*, 2015, pp. 196-98.

MATÉS LUQUE, J. M., "Maritime Archaeology as a Tool to Understand a River Town: The Example of Bilbao (Basque Country, Spain)", *Actas del V Congreso Internacional de Arqueología Subacuática. IKUWA V. Un patrimonio para la humanidad Cartagena, 15-18 de octubre de 2014*, 2016, pp. 781-90.

MATES LUQUE, J. M., "Muelles", *Arkeoikuska 2012*, 2013, 146-52.

MATÉS LUQUE, J. M.,"Muelle de Arriaga", *Arkeoikuska 2013*, 2014, pp. 194-96.

MCGRAIL, S., *Ancient Boats and Ships*, Archaeology, 31, Princes Risborough, Shire Publications, 2006.

MCGRAIL, S., *Studies in Maritime Archaeology*, British Archaeological Reports Limited, 1997.

MCGRAIL, S. (ed.)., *Aspects of Maritime Archaeology and Ethnography: Papers Based on Those Presented to an International Seminar Held at the University of Bristol in March, 1982*, Trustees of the National Maritime Museum, 1984.

MERINO, J. M., "Pesca artesanal de angulas desde «zotalak»", *Itsas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco,* 4, 2003, pp. 651-56.

MILNE, G., *The Port of Roman London*, Batsford, London, 1985.

MILNE, G., *Timber Builiding Techniques in London c.900-1400*, Special Paper, 15, London & Middlesex Archaeological Society, London, 1992.

MILNE, G., MCKEWAN, C., GOODBURN, D., *Nautical Archaeology on the Foreshore. Hulk Recording on the Medway*, Royal Commission of the Historical Mo-numents of England, Swindon, 1998.

MILNE, G., MILNE, C., *Medieval Waterfront Development at Trig Lane, London*, vol. 5. Special Paper, London & Middlesex Archaeological Society, 1982.

MORAZA BAREA, A., *Estudio histórico del puerto de Ondarroa*, Estudios Históricos de Puertos, 4, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2000.

MUCKELROY, K., *Maritime Archaeology*, Cambridge University Press, 1978.

OCHOA DE ZABALEGUI IRIARTE, T., *Estudio histórico del puerto de Armintza*, Estudios Históricos de Puertos, 2, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1998.

ODRIOZOLA OYARBIDE, L., *Estudio histórico del puerto de Zumaia. Zumaia: Historia de un puerto*, Estudios Históricos de Puertos, 5, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2000.

PÉREZ CENTENO, J. M., ALBERDI LONBIDE, X., "Nasa de Ondarreta (Donostia-San Sebastián)", *Arkeoikuska 2005*, 2006, pp. 469-70.

RANSLEY, J., DIX, J., ADAMS, J., BLUE, L. (eds.), *People and the Sea: A Maritime Archaeological Research Agenda for England*, Research Report, 171, Council for British Archaeology, 2013.

RIVERA MEDINA, A. M., *Estudio histórico del puerto de Bermeo*, Estudios Históricos de Puertos, 1, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 1997.

RIVERA MEDINA, A. M., *Estudio histórico del Puerto de Lekeitio*, Estudios Históricos de Puertos, 8, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2008.

ROPERO PASCUAL, M. P., *Estudio histórico del puerto de Plentzia*, Estudios Históricos de Puertos, 7, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, Vitoria-Gasteiz, 2008.

SERRANO ABAD, S., "Despegue, expansión, crisis y reconversión (1860-2000). La vida del eje industrial vertebrado por la ría de Bilbao", *Lan Harremanak,* 6, I, 2002, pp. 133-60.

SERRANO ABAD, S., "La industrialización en la Ría de Bilbao (1860-1930)", *El Abra: ¿Mare Nostrum? Portugalete y el mar. Actas de las IV Jornadas de Estudios Históricos "Noble Villa de Portugalete"*, 2006, pp. 233-74.

SERRANO ABAD, S., "Paisaje e industria en el Bilbao del despegue (1860-1930)", *Historia Contemporánea,* 24, 2002, pp. 223-43.

STAMMERS, M., *The Industrial Archaeology of Docks and Harbours*, Tempus Pub Limited, Stroud, 2007.

10

BILBAO Y SUS ORILLAS: ¿INSTRUMENTALIZACIÓN O SABER DEL ARTE EN LA TRANSFORMACIÓN DE NUESTRAS CIUDADES?*

ISKANDAR REMENTERÍA ARNAIZ
Dr. en Bellas Artes
Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea
Departamento de Didáctica de la Expresión Musical, Plástica y Corporal

ANA ARNAIZ GÓMEZ
Dra. en Bellas Artes
Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea
Departamento de Escultura

SABEMOS que existen múltiples perspectivas para comprender la tarea del arte en relación al espacio público. El texto que aquí sigue es fruto de una visión compartida, y por tanto heredera de acontecimientos vinculados a la ciudad de Bilbao, pero que no por ello se circunscribe solo a sus márgenes, sino que se reconoce igualmente en otros lugares, y sin duda también en otras épocas. No obstante, escribimos desde una posición, aquella que procura trabajar y reflexionar reconociendo el saber del arte, entendido como un modo ESPECÍFICO de acercarse a la realidad equivalente al de otros saberes[324].

* Este capítulo ha sido elaborado en el marco del Grupo de Investigación Consolidado (Acreditado) del Sistema Universitario Vasco IT-655-13 y posteriormente GIC-GV-IT1096-16, con financiación del *Gobierno Vasco.* Así como en el seno del proyecto: "El arte y las transformaciones del espacio común del territorio. [Sostenibilidad estética en canteras de corte y bordes de agua]" (HAR2016-78241-P), Ministerio de Economía y Competitividad (MINECO), Fondos FEDER Unión Europea, Plan Nacional (I+D+i).

[324] Resulta importante apuntar esta distinción ya que por ejemplo, los Estudios Visuales han desarrollado una interpretación del hecho artístico ubicándolo en el mismo cajón que podemos encontrar la publicidad o los medios de comunicación.

Una posición que, si bien se reconoce individualmente, es fraguada de manera colectiva y asumida desde lo que podría denominarse cierto compromiso con el arte, con la creación. Anotamos también que la mayoría de las ideas aquí expuestas son fruto del trabajo realizado en espacios docentes, de investigación, gestión y de la propia práctica artística, por quienes formamos este *Grupo de Investigación*[325] en el *Departamento de Escultura* de la *Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea.* Un grupo que entiende la investigación en arte desde una noción estructural que vincula Arte-Ciudad-Esfera pública con su devenir en Paisaje-Identidad-Cultura, cuya tarea se orienta hacia una transmisión y aplicación del saber específico del arte como mediación para la construcción del Espacio Público de la Ciudad expandida al Territorio, como base de aquella noción de Paisaje que corresponde a cada instante cultural[326].

De este modo, venimos orientando nuestra tarea hacia una concepción de la praxis artística [su transmisión] como mediación para la construcción simbólica de la Ciudad y su Paisaje, abordando una integración del saber del arte con otras disciplinas como la arquitectura, la ingeniería o la geología. Esta tarea nos ha posibilitado establecer ejes de reflexión y actuación en torno a parámetros insertos en el discurso de la época como la tensión existente entre la *urgencia estética* y la *alarma ecológica*[327] además

---

[325] Arnaiz (responsable) y Rementeria integran con otros investigadores, docentes y artistas el Grupo de Investigación Consolidado del Sistema Universitario Vasco GIC-16/21-IT1096 *CREACIÓN EN ARTE Y ESTÉTICAS APLICADAS PARA LA CIUDAD, EL PAISAJE Y LA COMUNIDAD. Jorge Oteiza y la Síntesis de las Artes como Metodología para el reconocimiento de la función y uso de la producción del Arte en el fin de la (Post)Modernidad*. Desempeñan su tarea docente en la *Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea.*

[326] "Instantes culturales" referido por Jorge Oteiza para dar cuenta de los resultados artísticos "perdurables" obtenidos por acción humana en el Paisaje en diferentes épocas, véase J. OTEIZA, *Interpretación estética de la estatuaria megalítica americana*, Cultura Hispánica, Madrid, 1952, p. 29 y siguientes.

[327] Tratados por nuestro grupo TECTar en el seminario que organizamos bajo el título *III Seminario Arte Y Ecología: La Práctica Artística entre la Urgencia Estética y la Alarma Ecológica* celebrado en el *Bizkai Aretoa de Bilbao* los días 8,9 y 10 de octubre de 2014, al amparo del Proyecto de Investigación I+D HAR 2011-23678 *ARTE Y ECOLOGÍA: estrategias de protección medioambiental y recuperación de territorios degradados,* del Ministerio de Ciencia e Innovación. Igualmente pueden consultarse los artículos: X. LAKA, I. VIVAS, A. AKUTAIN, "Del arte y las 'ecologías' que nos unen: ética y estética para el encuentro/desencuentro del 'paisaje cultural' con los vestigios de la 'naturaleza' alterada", y Ana ARNAIZ, Jabier ELORRIAGA, Iskander REMENTERIA, I, "Formas de ideología en la escala [del paisaje] de la cultura. la memoria [resilente] de lo político en arte*",* ambos en T. Raquejo y J. Parreño (eds.), *Arte y Ecología,* Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, 2015. *Vivimos en un estado de emergencia* dirá Hall FOSTER al comentar

de parámetros estéticos [y plásticos] que dan cuenta de la tensión entre *lo simbólico* y *lo funcional* [sus afectos y sus efectos] definido no tanto por cumplir algo determinado, en el sentido de adaptación a un fin, sino por su *funcionalidad*, entendida como la capacidad de adaptarse a un orden, y de revisar su lugar y función en el sistema general de la cultura de la época (Argan)[328] pudiendo así (re)definir la siguiente pregunta: *cómo hacer con el Arte* en la rehabilitación de territorios degradados o en transformación[329]. En este sentido, las posibles respuestas a las problemáticas que viene planteando la construcción de las ciudades en sus respectivas reflexiones estratégicas[330] enfocadas a su regeneración, rehabilitación y/o

---

los textos recopilados en su nuevo libro *Malos nuevos tiempos. Arte, crítica y emergencia*, Akal, Madrid, 2017.

[328] Véase: A. ARNAIZ, J. ELORRIAGA, X. LAKA, J. MORENO, "Escultura pública: tensión entre lo simbólico y lo funcional", en *Presencias en el Espacio Público contemporáneo. Las ideas y su pensamiento. Visiones criticas y análisis del pensamiento contemporáneo*, Centre d'Estudis de l'Escultura Pública i Ambiental, Universitat de Barcelona, Barcelona, 1998.

[329] En este sentido, indicar que los proyectos realizados han tratado desde su inicio la relación Arte/Espacio Público, especialmente, aquellos de integración arte/arquitectura en los que Oteiza colaboró con arquitectos y otras disciplinas. Con posterioridad, trabajamos desde diferentes angulaciones la relación Paisaje/Territorio en sus transformaciones y redefiniciones que atienden complementariamente las áreas de canteras de corte y frentes de agua, incluída la idea de la ciudad-puerto. Se citan: *El arte y las transformaciones del espacio común del territorio. [Sostenibilidad estética en canteras de corte y bordes de agua]* (MINECO I+D-HAR2016-78241-P); *Cartografías: Escultura y construcción del Paisaje. Reconocimiento y articulación del Lugar de la Escultura en la ciudad expandida del territorio de la CAPV* (EHU06/118, 2006/08); *Arte y Ecología: Estrategias de protección del medio natural y recuperación de territorios degradados* (MINECO I+D-HAR2011-23678, 2012/2014); y *La península de Zorrotzaurre en la ría de Bilbao. Análisis de sus antecedentes, evolución urbana y social de un entorno portuario reconvertido en área de oportunidad. Lectura de la configuración marítima-industrial en los frentes de agua* (EHUA15/31, 2015/2017). Anotamos también la actuación integral "Experiencia Azterlan", trabajo colaborativo de Integración Arte/Arquitectura realizado por los miembros de este grupo Xabier Laka y Jabier Elorriaga, materializado en la construcción del *IK4 Centro de Investigación Metalúrgica Aztrlan* (2003-2007) de Durango.

[330] Indicar que en el caso de Bilbao el desarrollo del pensamiento estratégico para su área metropolitana comenzó en el año 1992 con el "Plan Estratégico para la Revitalización del Bilbao Metropolitano". Los siguientes fueron "BILBAO 2010: Reflexión Estratégica" (noviembre 1999), "BILBAO 2010: La Estrategia" (abril 2001), "Ahora las Personas" (enero 2005), "Bilbao Metropolitano 2030: Es Tiempo de Profesionales" (mayo 2011). En el último plan estratégico se recogen las posibles líneas de actuación para el periodo 2015/35. Desde *Bilbao Metrópoli 30*, *Asociación para la Revitalización del Bilbao Metropolitano*, al igual que las establecidas en años previos, esta llamada "reflexión estratégica" se planifica para "enfrentarse a los retos del crítico contexto actual que estamos viviendo, con el objetivo temporal de las dos próximas décadas. Partimos de que las infraestructu-

revitalización postindustrial, resultarían reduccionistas si fueran abordadas desde y hacia una única disciplina, ya que en la transformación de la ciudad están tramadas todas aquellas dimensiones que conforman una Cultura, entendida esta en un sentido amplio como conjunto de normas, valores y creencias que cohesionan la vida en comunidad, y esta profunda interconexión nos sugiere adoptar posiciones comunicativas entre los distintos saberes implicados.

Establecida la incidencia de la reconversión industrial en las economías globales durante el último cuarto del siglo XX, el caso específico de los *waterfronts* representó la fórmula trazada por los planes estratégicos adoptados en la mayoría de ciudades con orillas marítimas o fluviales en proceso de rehabilitación. El *giro al agua* era la nueva forma [y contenido] que la política económica suministró a la permanente articulación entre la ciudad y el agua en una época de cultura ya posmodernista. Desde ciertas instancias supuso entender que esta mirada hacia el agua redefinía los nuevos escenarios de oportunidad, en función de los cuales deberían desarrollarse estudios acerca de cómo habría que intervenir sobre esta tipología de espacio urbano sujeto a una transformación tan radicalizada por la lógica del mercado.

Necesitados de cierta pedagogía que neutralizase esta funcionalidad agresiva y para favorecer sus efectos en la cultura, el potencial simbólico fue asociado a nuevos indicadores estratégicos como *sostenibilidad* o *sociedad del conocimiento*. Así, en el año 2000, el decálogo sobre sostenibilidad en la remodelación de los *waterfronts* fue expuesto en el contexto de la "Global Conference on the Urban Future" celebrada en Berlín, donde se aprobaron los *10 Principios para el Desarrollo Sostenible de los Waterfronts Urbanos*. Precisamente, el último de los puntos indicaba una perspectiva de trabajo fundamentada en el intercambio de conocimiento, que en el caso de Bilbao está ya presente desde la reflexión estratégica del 2001, con *la apuesta por conocimiento* y su eslogan *aprender a aprender y aprender a gestionar el conocimiento*. Más tarde llegaría la apuesta por otros intangibles como *la educación en valores* y la peculiar relación entre espacios para el arte y cultura como industria.

---

ras y los valores marcaron los hitos en los que se ha basado el desarrollo del Bilbao metropolitano en los últimos veinte años", léase en lo que denominan "nuevo paradigma" en: *BILBAO Metropolitano 2035. Una Mirada al Futuro* [en línea], BM30, mayo, 2016; http://www.bm30.eus/fines-y-objetivos/planificacion-estrategica/

1. Usos y advertencias sobre los programas de arte público

El arte, su tarea, siempre ha sido sensible a otras disciplinas y saberes, como la arquitectura, la urbanística, pero también a la sociología, la antropología y la filosofía. Y, al mismo tiempo, el arte ha sido vinculado a estas disciplinas en su relación orgánica con la sociedad, esto es, antes del proceso de su autonomía derivado del proyecto moderno de las vanguardias.

Posteriormente, desde el punto de inflexión generado en el eje Modernidad-Postmodernidad, coincidente con el triunfo del capitalismo tardío, el arte parece regresar a nuestras sociedades para consolidar instancias del espacio común, centrando lógicamente la atención en la (re)construcción de ciudades, concretamente, implementado en la proliferación de programas de arte público asociados a la revitalización y regeneración de espacios urbanos en gentrificación o a los mencionados *waterfronts*. Programas que, en la mayoría de los casos, se convocan despojados del capital crítico asociado al arte y con la capacidad de agenciamiento enmascarada tras las nuevas narrativas propuestas institucionalmente.

En este sentido, se distinguirían cuanto menos los usos asignados al arte público y al arte urbano, modos de actuación sensibles a estos programas derivados de las diferentes gestiones implicadas y de los objetivos que pretenden alcanzarse desde el ámbito político-económico. Por ser más cercano a una idea generalista de arte urbano encargado de cierta estetización básica, popularizada, se referencia el *muralismo*, ya sea espontáneo o encargado, para las medianeras de edificios, atractivas para ciertos sectores, al mismo tiempo que favorece la organización de los llamados "safaris urbanos" para un tipo de turista atraído por el exotismo de ciertos lugares. Esta estrategia es acompañada generalmente por la creación o traslado de *centros de arte contemporáneo* a zonas supuestamente degradadas, como elementos simbólicos clave para la revitalización de estos espacios urbanos identificándolos previamente como "barrios creativos" para su posterior gentrificación. Suele completar el panorama otra línea de actuación centrada en los llamados *museos al aire libre*, destinados a lugares de paseo y zonas de esparcimiento en la ciudad, en los cuales se concentra gran número de obras de arte, generalmente asociadas, en esta ocasión, a la noción de escultura pública, mediante las cuales [su retorica] se ha pretendido dotar y contribuir a la redefinición de la imagen contemporánea de la Ciudad.

Finalmente, como consecuencia de cierta lectura de la estética relacional de Bourriaud[331], subrayaremos lo que se denominaría *estetización de la sociología*, en la que la producción de arte, más allá de la objetualización o espacialización, genera un *estar juntos*, acciones a modo de *intersticios sociales* que escapan a la normativización. Practicadas para un supuesto agenciamiento de la ciudadanía que, a modo de figurantes es insertada en una sociedad espectacularizada mediante programas de participación relacionados con las decisiones que transforman su espacio inmediato en la ciudad. Una experiencia falsamente interactiva que en numerosas ocasiones resulta, cuanto menos irónica, considerando la escasa o nula influencia de la ciudadanía en tales transformaciones, cuya opinión, que les ha sido solicitada, es finalmente eximida de cualquier carácter vinculante.

Cabe incidir más en esta última tipología que hemos convenido en denominar estetización sociológica, ya que contribuye a la idea del arte como facilitadora de la arena democrática, lo que nos acercaría hacia aquellos ideales anti-jerárquicos, emancipadores, planteados por el "proyecto moderno". En este sentido interesa advertir que desde la autogestión artística de estas prácticas heredadas de la contracultura, se desprende siempre una intencionalidad dirigida a la producción de subjetividad, la cual, sin embargo, no escapa al planeamiento estratégico, ya que, precisamente, este modo de crítica a través del arte, "se ha convertido en un elemento importante de la productividad capitalista"[332].

Y es precisamente en este punto donde interesa establecer previamente, ciertas distinciones entre la *participación democrática en la cultura* y la *participación democrática en el arte*. Por norma general, tiende a incluirse al arte como un producto más de la cultura, entendida esta únicamente como conjunto patrimonial de producciones artísticas. Pero si ampliamos el rango de la Cultura hasta el conjunto de normas, creencias y valores que conforman una sociedad advertiríamos, desde nuestra posición que reconoce precisamente su especificidad, una dimensión del arte que excede lo cultural.

[331] Véase, N. BOURRIUAUD, *Estética relacional*, AriadnaHidalgo, Buenos Aires, 2006.
[332] C. MOUFFE, *Agonística. Pensar el mundo políticamente*, Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2014, p. 96.

2. ARTE Y COMPROMISO SOCIAL

Así, podríamos ir avanzando que la *participación democrática en la Cultura* es algo efectivo de lo cual ningún sujeto puede librarse, pues es necesaria y la llevamos de algún modo impresa para conducirnos en la vida con los demás. Ahora bien, si entendemos la Cultura como conjunto patrimonial que engloba las distintas producciones artísticas, habría que reconocer que su acceso democrático es efectivamente una realidad aún por conocer. Y esto no ocurre únicamente en aquellas sociedades sin recursos materiales o, como se las denomina, *en vías de desarrollo* o del tercer mundo, sino en las identificadas como sociedades desarrolladas[333], ya que los millones de visitantes que pasan por los museos icónicos del mundo no superarían la brecha que, de manera efectiva, existe entre el arte y su público, entre el arte y su sociedad. Brecha evidenciada ya en 1978 por Baudrillard en *El efecto Beaubourg*[334], escrito tras la apertura en París del *Centro Georges Pompidou* como paradigma del nuevo museo que, según este autor, lo que realmente inauguraba era el simulacro de la cultura de masas almacenado como arte. Posibilidad ya abierta a consideración en la década de los años cincuenta del siglo XX por Adorno quién, a pesar de creer que el arte podía generar espacios de autonomía, previó el desarrollo y consecuente mercantilización de la cultura como industria, que nos ha convertido hoy en consumidores de los productos de las corporaciones mediáticas. Cuestión, por otro lado, no siempre compartida por todos, como nos indica Mouffe.

Pero ¿de dónde proviene esta idea según la cual el arte tendría una función trasformadora de lo social concretamente en una ciudad como Bilbao? Cabría pensar que se debe a las trasformaciones que han tenido

[333] Por ejemplo, en el País Vasco se cuenta con un sistema de ayudas públicas a la creación que favorece el desarrollo de una gran actividad artística ya de por sí existente. Sin embargo, este hecho no implica necesariamente que exista una participación democrática de la cultura (si la entendemos como conjunto patrimonial) mucho menos en una participación democrática *en el* arte (pues ello implicaría la realización de aquella idea de Beuys según la cual todo ciudadano podría llegar a ser un creador) menos aún que pueda resultar influyente en la sociedad y, menos incluso, en su transformación. No obstante, todavía se exhiben proclamas acerca del arte como un elemento que transforma las sociedades y sus ciudadanos. Léase al respecto el slogan del XX aniversario (1997-2017) del *Museo Guggenheim Bilbao*: "el arte lo cambia todo".

[334] Véase publicado en español J. BAUDRILLARD, *Cultura y simulacro*, Kairós, Barcelona, 1984, pp 81-106.

lugar en esta ciudad a partir del denominado "efecto Guggenheim"[335]. No obstante, ¿no tendría este efecto más relación con el estratégico cambio de uso del suelo y la actividad económica orientada al sector servicios tras el proceso de desindustrialización de la ciudad durante la década de 1980, que a una influencia del arte sobre lo social y, por qué no, sobre lo económico?

Habría que identificar en qué radica el empleo de ciertos significantes como "arte", "cultura", que han estado asociados y, en cierta medida, continúan estándolo a ciertos espacios urbanos como los *waterfronts* propios de la ciudad bilbaina: el paseo de Abandoibarra y Zorrotzaurre. Para ello, más allá de ser conscientes de la inseparabilidad de la permanente relación del arte con la ciudad, es necesario retrotraerse al momento en el cual, la idea del arte como un elemento de trasformación social se manifestó de forma consciente y proyectual. Si bien desde los años 90 se va observando una reformulación en esta relación entre arte y compromiso social, habríamos de recordar que se trata de un fenómeno indisociable del "proyecto de la modernidad" la cual, desde comienzos del siglo XX, fue testigo de distintas iniciativas ensayadas por las vanguardias artísticas, en que artistas, pero también Estados y gobiernos (si bien las perspectivas difiriesen en los modos y en los objetivos) entendían que el arte podía ser útil para la sociedad.

3. OTEIZA Y EL PROYECTO POLÍTICO DEL ARTE CONTEMPORÁNEO

Aquellos ensayos dieron lugar a diferentes modos de imaginar y llevar a cabo tal integración entre los saberes. En el País Vasco, concretamente, hubo un artista paradigmático en este sentido que nos permite, aún hoy, reflexionar acerca de la relación entre dos tipos de compromisos: el compromiso en arte y el compromiso social. Ese artista es Jorge Oteiza (1908-2003); personaje poliédrico, su trayectoria estuvo caracterizada no solo por su determinación creadora como escultor, sino por la voluntad de transmitir el saber derivado más allá de su práctica individual, siendo una particularidad suya analizar la posible aplicación del arte para una transformación cultural. Su hacer entronca con esta larga

[335] Esta noción de "efecto Guggenheim" puede seguirse en la publicación que, tomando los datos de una entrevista realizada a Thomas Krens, da cuenta de las negociaciones habidas entre diferentes instituciones y agentes para la instalación en Bilbao de la primera franquicia del *Museo Guggenheim*: J. ZULAIKA, *Crónica de una seducción. El museo Guggenheim Bilbao*, Nerea, Madrid, 1997.

tradición en la que se fragua la idea de un gran proyecto, por el cual el desarrollo libre de los ciudadanos dependería directamente del modo en cómo se transforma su entorno. Conocido por ser una de las cabezas más visibles de la *Escuela Vasca de Escultura* y del *Grupo Gaur*[336], su posición como artista le diferenciaba del resto de sus compañeros. Para entender de qué índole era el compromiso del arte en relación con lo social en Oteiza hay algunas ideas fundamentales acerca de su posición que deben ser mencionadas.

Oteiza denunciará que el arte sea un medio de expresión personal del artista, una suerte de desahogo o síntoma de su situación particular, sino que se trata más bien de una práctica en la que su condición de sujeto individual, social y cultural quedaría implicada, y cuya finalidad o función sería la construcción de una sensibilidad estética mediante un proceso de desmontaje y reconstrucción de la subjetividad del artista. Así, el arte es tipificado por Oteiza como una *escuela política de tomas de conciencia*[337] [*escuela de desalienaciones*, dirá] como una práctica de transformación, que implica estéticamente el cuestionamiento profundo del sistema cultural, el cual necesitamos al mismo tiempo para vivir.

Entendiendo aquí Cultura como conjunto de ideas y valores que vertebran una sociedad, el arte puede llegar a ser un mecanismo de cuestionamiento que contribuye a la construcción de una conciencia crítica indisociable de un *estar con los demás*. Pero este cuestionamiento lo hace el arte en sus términos y modos propios, no como un medio de representación o de ilustración de una ideología determinada, diferencia esta que condujo a Oteiza a intensos debates con compañeros artistas que, probablemente, en su práctica artística se dejaban llevar más por sus compromisos ideológicos que por los artís-

[336] Gaur fue agrupación de artistas reunidos en Guipúzcoa por interés ideológico en 1966 para hacer frente a la situación de aislamiento cultural derivada de la dictadura franquista, los cuales entendían el arte como una vía de remitificación de la cultura vasca. Sus integrantes fueron Amable Arias, Rafael Ruiz Balerdi, Néstor Basterrechea, Remigio Mendiburu, Jorge Oteiza, José Antonio Sistiaga, Eduardo Txillida y José Luis Zumeta y su primera exposición fue en la *Galería Barandiaran* de San Sebastián. Con los mismos intereses, también se constituyeron los grupos Emen en Bizkaia; Orain en Araba; y Danok en Nafarroa.

[337] J. OTEIZA, "El arte como escuela política de tomas de conciencia", en *Ejercicios espirituales en un túnel*, Hordago, Donostia-San Sebastián, 1984 (original 1965).

ticos, entendiendo aquí el compromiso artístico también como *posición* que deriva en una cuestión *técnica*[338].

No obstante, en Oteiza la escultura suponía el límite material a los deseos de transformar su comunidad mediante el arte, pues entendía que la efectividad política real pasaba únicamente por el sujeto artista en su práctica de "Laboratorio". Pero a partir de 1957, habiendo ganado el *Premio Internacional de Escultura* en la *IV Bienal de Sao Paulo*[339], el interés de Oteiza en el constructivismo ruso y en figuras como Malevich se encuentra con una cuestión que durante la década de los 50 del pasado siglo resurge con fuerza, a saber, la *Síntesis de las artes*, la cual plantea para la ciudad una colaboración entre las distintas disciplinas artísticas, con la arquitectura e incluso el urbanismo, para la construcción de una sociedad mejor.

La noción *Síntesis de las artes*[340] arraiga en una larga tradición generalmente asociada al pensamiento de izquierdas europeo de experiencias promovidas por el deseo de integrar las distintas disciplinas en la construcción del espacio común vivido: lo que unía al Constructivismo con el Neoplasticismo, la Bauhaus y los Congresos Internacionales de Arquitectura/CIAM, fue la convicción de que el arte es capaz de recuperar su relación orgánica con la sociedad siendo, además, agente de su trans-

[338] Esto no implica que no haya ideología en arte (cuestión compleja esta que llevaría tiempo trata aquí) pero sí podemos decir que existe en la idea de síntesis o de integración arte/arquitectura, dada su implicación socializadora, colaborativa para la comunidad.

[339] Es importante reseñar que para este concurso internacional Jorge OTEIZA presentó su texto programático *Propósito experimental 1956-57*, autoeditado bajo la forma de catálogo. Este ideario acompañaba a 28 esculturas organizadas en diez familias, que formaban parte de la investigación estética en su "Laboratorio". También fue publicado por el arquitecto Juan Daniel FULLAONDO en *Nueva Forma, 14*, Madrid, marzo 1967; posteriormente apareció en el catálogo *Oteiza. Propósito experimental*, la exposición retrospectiva comisariada por el también escultor Txomin BADIOLA para la *Fundación Caja de Pensiones de Madrid* en 1988. La *Fundación Museo Jorge Oteiza* editó en 2007 un facsímil junto a la publicación *IV Bienal del Museo de Arte Moderno. 1957, São Paulo, Brasil.*

[340] Esta noción ha sido motivo de la tesis doctoral del miembro del citado Grupo de investigación KREAREak, X. LAKA, *Síntesis de las artes. Relaciones Escultura/Arquitectura. Experiencia Azterlan*, defendida en 2010 en el Departamento de Escultura, Universidad del País Vasco-Euskal Herria Unibertsitatea. Puede consultarse también, A. ARNAIZ, J. ELORRIAGA, X. LAKA, "Síntesis de las Artes: Una utopía de la Modernidad y el escultor Jorge Oteiza", *Art & Sensorium, Revista Interdisciplinar Internacional de Artes Visuais* [en línea], vol. 1, nº. 1, Universidade Estadual do Paraná/EMBAP, Curitiba, PR, Brasil, Junho 2014, pp. 136-152, http://periodicos.unespar.edu.br/index.php/sensorium/article/view/192/213

formación, ocupando una posición equitativa a las demás disciplinas al mismo tiempo que preservaba su especificidad.

Pero una vez más, la peculiaridad de Oteiza hará que sus opiniones se distingan de las surgidas en coloquios internacionales como los citados CIAM, al considerar la integración arte-arquitectura desde una perspectiva en la que no se añade obra de arte a un espacio arquitectónico. Para el artista, la ciudad no necesita más obras de arte, [espectacularización] ya que éstas únicamente representarían el resto material de la construcción de la sensibilidad estética del artista, el cual posteriormente, tiene la obligación de traspasar a la comunidad, aplicando tal saber destilado de la práctica en colaboración con otros saberes y disciplinas que construyen Cultura, en sentido amplio [una transmisión].

4. RECONSIDERACIÓN DEL SITIO PARA EL SABER DEL ARTE

Pero ¿cómo hacerlo? Oteiza plantea una reconsideración del puesto del saber del arte capaz de restituirlo a una relación orgánica con la sociedad y al servicio de sus propios propósitos. En esta reorganización la Estética no estaría disociada de la Ética, y supondría el nudo o eje capaz de anudar todos los campos del saber humano. Esta reorganización de los saberes pasaría igualmente por reconsiderar sus jerarquías, y debería alcanzar necesariamente a los tres sistemas principales de conformación de una Cultura: educación, producción y distribución Se trataría por tanto de una aplicación de saber del arte, lo que Oteiza denominaba *Estéticas aplicadas*[341], entendida como noción operativa de naturaleza estética generada a modo de común denominador, o *zona de prueba,* con capacidad para *la conjugación posible del pensamiento físico con el estético* y en cuyo trasfondo se proyecta la posibilidad de replantear los modos de investigar y de hacer universidad. Es tratada en el informe-conferencia *El arte como escuela política de tomas de conciencia* impartida por Oteiza el 2 de mayo de

[341] Noción operativa de naturaleza estética generada a modo de común denominador, o zona de prueba, con capacidad para "la conjugación posible del pensamiento físico con el estético" y en cuyo trasfondo se proyecta la posibilidad de replantear los modos de investigar y de hacer universidad. Se trata en el informe-conferencia "El arte como escuela política de tomas de conciencia" impartida el 2 de mayo de 1965 en Barcelona a estudiantes vascos, publicado en J. OTEIZA, *Ejercicios espirituales en un túnel. De Antropología estética vasca y sobre nuestra recuperación política como Estética aplicada,* Hordago, Zarautz, 1984; pp 44-145. Publicado posteriormente de manera parcial en J. OTEIZA, *Ley de los cambios,* Tristán-Deche, Zarautz, 1990, pp 21-49.

1965 en Barcelona a estudiantes vascos. Estos tres sistemas operadores simultáneos en la configuración de una cultura (y propósitos), bien podrían seguir el orden siguiente:

En primer lugar, en el sistema productivo, mediante proyectos colaborativos de *integración arte-arquitectura* y el planteamiento, desde un urbanismo, en la construcción de un modelo experimental de ciudad. En segundo lugar, en el sistema educativo, Oteiza se referirá a una *educación estética* del ciudadano como única garantía de, por un lado, que las transformaciones de la ciudad pudieran ser realmente receptivas y, por otro, que gracias a ella, los artistas serían conscientes de la responsabilidad histórica que les corresponde como creadores. Tal *educación estética* tendría como proyecto principal el *Instituto de Investigaciones Estéticas* (*IIE*), que Oteiza siempre intentó implementar en los proyectos de integración arte-arquitectura en los que colaboró con arquitectos. En tercer y último lugar, en el sistema distributivo, se produciría la necesaria colaboración e implicación directa de las administraciones públicas para llevar a cabo los anteriores propósitos. La creación del primer gobierno vasco[342] tras la dictadura franquista fue contemplada por Oteiza como la verdadera oportunidad de llevar a cabo el "proyecto político del arte contemporáneo" en el País Vasco. No obstante, ni Oteiza ni los distintos representantes del gobierno autónomo llegarían a entenderse.

5. LA CIUDAD COMO OBRA DE ARTE

Esta es una posición derivada del carácter espacialista y conclusivo del comentado *Propósito experimental* presentado en la *Bienal de Sao Paulo*, 1957, a partir de la cual irá manifestando lo que él transmitiría como el abandono de su producción escultórica en favor de la colaboración con arquitectos en proyectos de integración arte-arquitectura[343]. Crítico con lo que para él era "el final del arte contemporáneo", en 1960 escribía en tono declarativo:

[342] En 1978 se constituyó el Consejo General Vasco, institución preautonómica vigente hasta que en 1979 fue aprobado el Estatuto de Autonomía del País Vasco en base a la nueva Constitución española de 1978. En 1980 tras las elecciones al Parlamento Vasco se configuró la primera legislatura del actual Gobierno Vasco. Indicar que en 1936, en plena guerra civil española, fue aprobado el primer Estatuto de Autonomía del País Vasco por las aún existentes Cortes de la Segunda República Española, manteniéndose el entonces llamado Gobierno de Euzkadi en el exilio hasta 1979.

[343] Aunque Oteiza nunca abandonaría y continuaría trabajando en el taller.

> "Al afirmar que abandono la escultura quiero decir que he llegado a la conclusión experimental de que ya no se puede agregar escultura, como expresión, al hombre ni a la ciudad. Quiero decir que me paso a la ciudad –resumiendo todo conocimiento estético en Urbanismo y diseño espiritual– para defenderla de la ocupación tradicional de la expresión"[344].

En el ecuador de estas dos fechas, había sido invitado por el crítico Aguilera Cerni en 1958 para presentar en Valencia la conferencia: *La ciudad como obra de arte* en el congreso titulado: *Arte, arquitectura y urbanismo*. Este texto inédito[345] supuso para el escultor la voluntad de extrapolar al ámbito urbano el saber devenido de su *Propósito experimental* escultórico. Este texto condensa un ideario que procurará ensayar en distintos proyectos de colaboración con arquitectos, como por ejemplo el *Monumento a Batlle Ordóñez,* proyecto que, en las mismas fechas, estaba llevando a cabo con el arquitecto Roberto Puig para ser presentado al concurso internacional convocado en la ciudad de Montevideo.

No obstante, Oteiza se diferenciará de otros artistas que colaboran con la arquitectura y el urbanismo al distinguir cuatro modos diferentes de integración arte-arquitectura en la ciudad. Para el escultor, el modo óptimo de dicha integración supone la aplicación directa del saber del arte en la propia proyección de los espacios [receptivos] arquitectónicos y urbanísticos en los que ya no es requerida la obra de arte como objeto material ubicado al interior o exterior de una arquitectura.

Para el escultor, la obra de arte es el resto material de un proceso de transformación subjetiva del artista, y la Ciudad es un mecanismo ya de por sí cargado de estímulos que conducen estéticamente al ciudadano y

---

[344] J. OTEIZA, "El arte contemporáneo ha terminado (El final del arte contemporáneo)", abril de 1960, aparece en una carta redactada en Lima y dirigida al escultor Néstor Basterretxea. El texto debía ser incluido en el catálogo de la exposición de la *Galería Neblí* de Madrid. Fondo documental de la *Fundación Museo Jorge Oteiza*. Apareció Reproducido por primera vez en 1973 en *Nueva Forma, 89,* Madrid. Posteriormente en T. BADIOLA, *op. cit.,*. p. 230.

[345] J. OTEIZA, *La ciudad como obra de arte* (inédita), múltiples borradores mecanoscritos de la conferencia impartida en el Ateneo Mercantil de Valencia el 11 de noviembre de 1958 en el Ciclo de Arquitectura y Urbanismo. Fondo documental de la *Fundación Museo Jorge Oteiza*/FMJO. Estos borradores han sido utilizados y transcritos según necesidad en las Tesis doctorales de Jabier Elorriaga, Xabier Laka e Iskandar Rementeria, presentadas en el *Departamento de Escultura* de la *Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea*. Véanse información en la bibliografía anexa. Consulta digital en I. REMENTERIA, *Proyecto no concluido para la Alhóndiga de Bilbao. Una propuesta sobre la estética objetiva de Jorge Oteiza como método de investigación* [en línea], Servicio de Publicaciones Universidad del País Vasco UPV - EHU, Leioa, 2012; https://addi.ehu.es/handle/10810/15427

responden por él sin dejar un margen de maniobra en el que poder elaborar una conciencia propia. Desde esta perspectiva, Oteiza tipificará como "espacios grises" [*zonas de aparcamiento espiritual*], espacios de protección estética proyectados desde la integración de los saberes del arte y la arquitectura cuyo objetivo sería la participación del ciudadano para una toma libre de conciencia, si bien dicha participación debe ser *estética*, lo cual desde su perspectiva implicaría igualmente lo ético.

Tras varios intentos de llevar a cabo proyectos en los que la cuestión de la integración arte-arquitectura y la educación estaban implicadas, en la década de 1970 Oteiza expresará su total desilusión hacia lo que él denominó "fracaso político del arte contemporáneo", cuyas razones encontraba no solo en la posición que adoptan los gobiernos a este respecto, sino a la propia actitud de los artistas:

> "Este sueño ha concluido, es el fracaso político del Arte contemporáneo en la orientación experimental de un arte racionalista ética y políticamente más comprometido con el hombre. La política cultural de todo gobierno es siempre en contra del artista revolucionario de las vanguardias en el arte. En el fracaso general ha contribuido muy grave la falta de un balance científico de la nueva sensibilidad cultural elaborada por el arte, que como propiedad social tenía que haber vuelto por la educación al pueblo. Tampoco ha preocupado esto al artista por la naturaleza internacional de sus experiencias y su sometimiento a exigencias de protagonismo, originalidad y de mercado"[346].

6. EL ARTE Y LA TRANSFORMACIÓN DE BILBAO

Sabemos que el "proyecto moderno" fracasó, al igual que el "proyecto político del arte contemporáneo", pero los grandes significantes que los sostenían han sobrevivido: la idea de que el arte es capaz de transformarnos sigue apareciendo desde distintas instancias. Esta pervivencia quizá se deba a tres motivos: el primero, resultaría complejo desembarazarnos de aquellos ideales de la modernidad acerca de la búsqueda y construcción de una sociedad mejor; segundo, los artistas pueden llegar a encontrar realmente en la creación un mecanismo de trasformación subjetiva, lo cual incitaría a algunos a seguir confiando en la idea de una

[346] J. OTEIZA, "Utopía y fracaso del arte contemporáneo", en T. BADIOLA, M. ROWELL, *Oteiza. Propósito experimental*, Fundación Caja de Pensiones, Madrid, 1988, p. 268.

posible aplicación del saber del arte o colaboración con otras disciplinas para trasladar esa capacidad transformadora a la ciudad, a la comunidad; y tercero, porque se ha demostrado el importante rédito que procura el empleo de dichos significantes por agentes vinculados a la transformación de Bilbao.

Respecto a esta última cuestión, los discursos asociados a lo que las instituciones públicas en Bilbao denominan en sus planes estratégicos la segunda revolución colocaban entre finales de la década de 1990 y comienzos del 2000 al "arte" como uno de los elementos cruciales en la transformación de la ciudad desde sus *waterfronts.* No obstante, tal afirmación resulta algo paradójica considerando que todo ello se producía realmente de espaldas a la realidad artística del País Vasco, teniendo como verdadero objetivo la creación de una imagen de ciudad atractiva. Una serie de estrategias adoptadas en un momento de tendencia global donde economía y la cultura se fusionaron totalmente, lo que supuso igualmente el gozne en el modelo productivo de la historia de Bilbao, ya que desde entonces la ciudad misma [y su imagen] comenzarán a suponer como tales un "sector de futuro".

Lo que podemos observar desde este momento es que el discurso orientado a la transformación de la ciudad, surgido del arte y la arquitectura durante el "proyecto moderno", comienza a ser adoptado por instancias político-económicas con el fin de legitimar estrategias de incorporación a las nuevas economías, en las que lo prioritario es el cumplimiento de indicadores, desplazándose así los objetivos originales que suscitaron tales discursos propiamente modernos. La siguiente frase resulta ilustrativa: *La transformación es un producto de venta en Bilbao* del director general de *Bilbao Next* en 2010[347], programa estratégico ideado que recurre a discursos que emplean grandes significantes como "arte", "cultura", "símbolo", "identidad" o "memoria", para la legitimación de estrategias de "regeneración" y "revitalización" de espacios urbanos.

[347] En la sesión del 13 de diciembre de 2010, el consejo cívico del ayuntamiento de Bilbao se reunió junto al sociólogo, arquitecto y presidente de la *Fundación Metrópoli*, Alfonso Vegara, y al ex consejero de economía del Gobierno Vasco, Pedro Luís Uriarte. Los dos principales objetivos de esta sesión fueron, por un lado, concretar las labores del nuevo organismo *Bilbao Next,* y por otro, permitir que los invitados-asesores presentaran sus conferencias, las cuales versaron sobre la situación económica global, pretendiendo así motivar la reflexión sobre posibles estrategias para el futuro de Bilbao.

7. El uso de los significantes. Advertencias de lo que es la identidad y la memoria en el espacio público de Bilbao

Dadas las peculiaridades históricas y políticas del País Vasco, de modo general, y de Bilbao, de manera más particular, bajo la construcción de la nueva ciudad a partir de sus orillas han sido sostenidas por discursos que legitiman simbólicamente las transformaciones de estos espacios y que, en diversas ocasiones, se construyen a partir de grandes significantes como "identidad" o "memoria". Un claro ejemplo lo encontramos en el "Proyecto de Urbanización del Parque de Abandoibarra" que se presenta como *Paseo de la Memoria* con esculturas y sin embargo, a la luz de los resultados cabría preguntarnos ¿de qué hablamos cuando hablamos de identidad, o de memoria? ¿La memoria y la identidad de quién, de qué?

Por otra parte, llevamos años inmersos en cierta "cultura de la memoria", expresión de Andreas Huyssen[348], o incluso de "manía memorial" como lo califica Erika Doss[349]. A tomar con cautela, teniendo en cuenta el fracaso de la monumentalidad en Modernidad [éase Giedion, Leger][350] y tras las "advertencias" de Giandomenico Amendola ante el advenimiento de la ciudades-escenario. Desde nuestra posición nos preguntamos por el uso de estos grandes significantes, al observar que la cuestión de la identidad y la memoria se identifica en ocasiones con la imagen de ciudad, o con vestigios de un pasado cultural o productivo, asumiéndose en la mayoría de las ocasiones como nociones exentas de

[348] A. Huyssen, *Seduzidos pela memória: arquitetura, monumentos, mídia,* Aeroplano, Rio do Janeiro, 2000.

[349] E. Doss, *Memorial Mania. Public Feeling in America,* Paperback edition, Chicago Press University, Chicago, 2012 [2010]. Estos autores pertenecen a las fuentes de la Tesis doctoral de E. De Marco, *Arte público y monumento. Dispositivos inmanentes de memorias,* defendida en el *Departamento Escultura* Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unbertisitatea, 2016, dirigida por la Dra. Ana Arnaiz y el Dr. Iskandar Rementeria.

[350] "La monumentalidad consiste en eterna necesidad de las personas de crear símbolos que manifiesten su vida interna, sus acciones y sus convicciones sociales […] arquitectos, pintores y escultores se han desacostumbrado a trabajar juntos [...] ¿Por qué? Porque los tres han sido eliminados de las grandes tareas públicas" (S. Giedion). Pintura, escultura y arquitectura estaban llamadas a gestionar ese espacio "monumental" y para ello Le Corbusier reclamaba una "sinfonía de los acontecimientos" y una "síntesis del pensamiento" entre ellas; véase; *Nueve puntos sobre la Monumentalidad,* en S. Giedion, *Arquitectura y comunidad.* Nueva Visión, Buenos Aires, 1957. Véase también la Tesis doctoral de X. Laka, *Síntesis de las artes. Relaciones Escultura/Arquitectura. Experiencia Azterlan,* Departamento de Escultura, Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea, 2010.

tensión. Diríamos que la identidad y la memoria de una comunidad no solo están conformadas por las continuidades que identificamos como época (agrícola, industrial, etcétera) sino, incluso con mayor poder, por las discontinuidades, es decir, aquellos momentos de transición entre imágenes *¿colectivas?* que se fijan para una lectura comprensible de la historia. Así, arriesgaríamos a decir que es el modo en cómo se producen estas discontinuidades y transiciones entre momentos significantes, lo que marcaría el carácter de una comunidad. Todo lo cual nos muestra que la identidad no es estable y unívoca, sino variable y múltiple. Pero las narraciones de la memoria se construyen para un futuro, y sabemos que la memoria es selectiva, fundamentalmente cuando el objetivo es que resulte fácilmente legible y asumible[351].

8. AMBIVALENCIA ESTÉTICA DEL PAISAJE URBANO

Las instancias que (re)construyen el espacio urbano de Bilbao nos informan que actualmente la ciudad se encuentra en su "tercera revolución", aquella fundamentada en el conocimiento, que pone el acento no solo en las áreas de arquitectura, urbanismo y arte, sino también en la innovación, la tecnología y el diseño, por un lado, y hacia un tipo de ocio joven e innovador por otro. Pero ¿qué papel tiene verdaderamente el arte, entendido desde su especificidad tal y como lo planteábamos al inicio, en estos procesos de transformación del espacio urbano? ¿Acaso tiene el artista un papel activo en la transformación de las ciudades y de su sociedad?

Cuanto más se relaciona al arte en estos discursos y procesos, más importante resulta distinguir lo que denominamos la ambivalencia de los fenómenos estéticos urbanos. Los imaginarios[352] urbanos, es decir, aquellas imágenes socialmente compartidas con las cuales nos representamos la realidad, están sustentados por dispositivos simbólicos que mantienen cohesionadas ciertas maneras de ver, sentir y por tanto actuar en el espacio urbano. La "identidad" o la "memoria" no solo son nociones complejas

[351] Sobre la noción de memoria y el anclaje a su transmisión entre generaciones, asociada en esta ocasión a la noción de monumento y/o documentos con el potencial simbólico implícito en ellos como significante en los espacios comunes públicos de toda comunidad, es de interés revisar el texto ya clásico escrito en 1903 por A. RIELG, *El culto moderno a los monumentos*, Visor, Madrid, 1987.

[352] Leáse al respecto la obra de Cornelius CASTORIADIS.

y en tensión permanente, como ya hemos indicado, sino construcciones de naturaleza imaginaria en las que la dimensión estética cuenta como un factor crucial para su arraigo, pues en lo estético se anudan el sentido, los afectos y los conceptos.

La ambivalencia a la que nos referimos nos daría cuenta de, por un lado, fenómenos estéticos del espacio urbano que pueden contribuir a cierta continuidad de los modos de representación instituidos; es decir, a asumir como una relación naturalizada la manera de pensar y sentir nuestras experiencias con el entorno. Por otra parte, se producirían fenómenos estéticos favorecedores de cierta discontinuidad; una disrupción que estéticamente nos manifiesta el hecho de que nuestra relación con la realidad no es algo naturalizado, sino una construcción, un acercamiento a lo real altamente ideologizado que se conforma a partir de distintas narraciones.

En la praxis artística esta discontinuidad se manifiesta como experiencia estética, es decir, como una experiencia de sentido. No se trataría tanto de una experiencia de identidad, sino más bien de *identificación*. Lo importante de este tipo de experiencias estéticas es que contribuyen a una elaboración de la sensibilidad, lo cual deriva asimismo en un sujeto más consciente de cómo se configura el mundo en el que vive; un hecho de índole política ya que influirá en sus modos de pensar y actuar.

En este sentido, un fenómeno estético que favorece la continuidad de la percepción supondría el establecimiento o cristalización de los modos de representación de la realidad vigentes, mientras que aquellas discontinuidades estéticas supondrían el margen de maniobra suficiente como para imaginar otras posibles realidades. Por tanto, habríamos de reconocer que la capacidad transformadora del arte, su potencial político e instituyente, radicaría precisamente en este carácter de discontinuidad estética. No obstante, puede llegar a ser entendible el rechazo o el miedo antes tales manifestaciones por parte de aquellas instancias a las que les interesa mantener instituidos ciertos modos de representación, las cuales podrán emplear el arte en su función de continuidad, es decir, en un contexto que contribuya a la cristalización de los modos precedentes de representación[353].

[353] Determinar qué fenómenos estéticos son aquellos que propician una continuidad o una discontinuidad supone plantear la pregunta por la creación misma y sobre la función del arte dentro de una Cultura, si bien la cuestión quizá no radique en una cuestión de oposición o contrarios, sino más bien de temporalidades. Desde este modo último de entenderlo, quizá un misma manifestación estética podría suponer ambas cuestiones:

Pero ¿acaso no sería posible asumir la función de discontinuidad del arte desde las propias instituciones y contemplarlo como algo positivo? ¿Por qué siempre existe la impresión, casi desde el nacimiento del "proyecto moderno", de que los gobiernos han anulado el verdadero potencial transformador del arte reorientándolo hacia sus propios objetivos basados en la institucionalización de sus modos de representación? En la modernidad gran parte de artistas consideraron que la discontinuidad generada por el arte podría ser precisamente un elemento dinámico al interior de una cultura, y tras las necesarias redefiniciones en función de los cambios epocales, otros artistas siguen considerándolo en la actualidad, pensando que el arte podría ser efectivamente un *componente de excelencia* (por utilizar un término empleado por las instituciones públicas). No obstante, preferimos optar por la perspectiva del artista y profesor titular en la *Universidad Vigo* Juan Luis Moraza[354] planteada en *El arte como criterio de excelencia. Modelo ARS (Art: Research: Society)* elaborado para el Ministerio de Educación en 2011; un verdadero reto para los planes estratégicos al plantearlo como: "un lugar simbólico fundamental, como lugar de creación patrimonial, tanto material (obras de arte, desarrollos y aplicaciones en campos de diseño, industria, etcétera) como inmaterial (modelos educativos, modelos creativos, sensibilidad integral)". Una perspectiva que remitiría, en una clave actualizada, a aquella reubicación de los saberes propuesta desde las vanguardias y matizada por Oteiza en el contexto del País Vasco, ambas fracasadas.

9. HOY: PROPOSICIÓN IT655

El próximo foco de transformación urbana en la ciudad de Bilbao está igualmente vinculado a sus orillas, en particular al barrio de Zorrotzaurre. Ya en los últimos años de su vida, un octogenario Oteiza participó en un proyecto para esta zona de Bilbao, pero el último gran proyecto orientado a la transformación global de la ciudad tras su proceso

dotación cultural a posterior, una cosa es lo que esa obra haya supuesto para el sujeto artista que la ha llevado a cabo, y otra el uso simbólico que se le haya podido dar después para otros fines. "El drama de lo abstracto"; la clave y voluntad de algunos artistas radica en trasladar lo que ha supuesto a las artistas al conjunto de la comunidad…

[354] Fue profesor de la *Facultad de Bellas Artes* de la *Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea* y está encuadrado por la crítica en la llamada "nueva escultura vasca" que a comienzos de la década de los años ochenta del siglo XX mantuvieron relación con Oteiza. En la actualidad, expone, escribe y es profesor titular en la *Universidad Vigo*.

de desindustrialización fue en 1988. El *Centro Cultural Alhóndiga de Bilbao*, o también popularmente conocido como "el Cubo", supuso el primer gesto institucional fuerte de la ciudad de Bilbao para que el arte y la cultura reactivaran económica y culturalmente la ciudad postindustrial[355]. La iniciativa del entonces alcalde de Bilbao José María Gorordo consiguió concitar acuerdos entre el ayuntamiento de Bilbao, la *Diputación Foral de Bizkaia* y el *Gobierno Vasco* para la centralización de los equipamientos culturales que hoy vemos repartidos por la ciudad. No obstante, uno de ellos no se ha llevado a cabo: el IIE, que el propio ayuntamiento convino con Oteiza para su implementación dentro del centro cultural. Para Oteiza suponía la última oportunidad de llevar a cabo un proyecto de integración arte-arquitectura en colaboración con los arquitectos Juan Daniel Fullaondo y Francisco. Javier Sáenz de Oiza para, desde su perspectiva, articular toda una red de equipamientos en el País Vasco orientados a una transformación cultural.

Tras más de dos años de controversias políticas, sociales, patrimoniales…, el proyecto fue cancelado por la *Junta de Patrimonio del Gobierno Vasco.* No obstante, a pesar de los continuas imposibilidades por llevar a cabo un proyecto de tales características, habría que matizar su fracaso, ya que el legado de Oteiza ha supuesto para distintas generaciones una verdadera herramienta –un concepto en el sentido de Deleuze, un mecanismo para el pensamiento–, con la cual poder (re)pensar el tiempo de cada cual. En este sentido, no se trataría de aplicar lo que Oteiza propugnaba, sino de recoger los puntos fundamentales capaces de ser redefinidos en cada época, para adaptarlos a la época y lugares específicos.

En nuestro caso nos preguntamos sobre cómo actuar desde *saber del arte aplicado* [a modo de sostenibilidad estética] *o en colaboración con otras disciplinas para la construcción de los espacios urbanos*), más allá de los usos del arte anteriormente señalados. Pero se trata de una ardua tarea, dado que además de los clichés a los que se le somete al arte desde otras instancias, dentro del propio sistema del arte existen artistas que continúan reforzando la idea del artista únicamente preocupado por la expresión de su individualidad. Pero sin duda, entre los ya mencionados, habremos de añadir otros clichés que se producen dentro y fuera del sistema del arte que, sin duda, derivan en el sometimiento a los estándares de novedad formal, al concebir al arte, o a la arquitectura, únicamente

[355] Véase al respecto I. REMENTERIA, *Oteiza y el Centro Cultural Alhóndiga. Una interpretación estética*. Fundación Museo Jorge Oteiza, Iruña, 2017.

como productores de formas [y/o fórmulas] innovadoras o agentes de experimentación tecnológica.

Sin fuentes, frente al mar, sin formas, frente al espacio[356]. El arte no tiene preconcepciones, ni preformas. En el espacio común, ya sean frentes de agua u otros espacios, en primer lugar, el arte intentará detectar el problema, su importancia, su urgencia, se hará la pregunta para una (re)singularización del territorio, generando experiencias que actúen pedagógica, patrimonial y culturalmente, e instaurando instancias y dispositivos a la vez que analíticos, productores de subjetividad tanto individual como colectiva. Pero el arte que establece dicho propósito y compromiso sabe de la necesidad de promover la construcción de una "Y" o un "entre" inclusivo del trabajo en común con disciplinas vinculadas a la construcción del espacio común.

Somos conscientes de la dificultad de los posibles encuentros operativos entre el arte y las políticas y técnicas de transformación del territorio. El arte tendrá que considerar su papel en la reestructuración de estos territorios, pero las demás disciplinas también estarán obligadas a repensar la posición adjudicada al arte cuando se le solicita para estas tareas. Frente a ser llamados a colaborar a posteriori, entendemos que la mayor potencialidad del arte se produciría en el trabajo colaborativo a priori, desde el inicio, participando con los procesos de detección (anticipación), entendimiento (mirada) y acción, propios del arte, sin jerarquías disciplinares.

Si realmente consideramos que nuestra sociedad ha alcanzado la madurez cultural suficiente, habremos de reconocer que la potencialidad del arte puede resultar beneficiosa. Aunque quizá para ello no haya que concebir nuestras orillas únicamente como "oportunidad" en el sentido estratégico, sino también como posibilidad, de encuentro entre el arte, la arquitectura y el urbanismo para que, en colaboración, puedan redefinir su propia tarea de acuerdo a las características de cada época sin que ello suponga el olvido de la especificidad disciplinar de

---

[356] J. OTEIZA, R. PUIG, "Memoria para el 1er grado del Concurso Monumento a José Batlle y Ordóñez", 1958. Diversas publicaciones: *ARQUITECTURA, 6,* junio 1959., Madrid. Reproducido junto con los planos y fotomontaje adecuados para el 2º grado en *Nueva Forma,* 16, mayo de 1967, Madrid, pp. 23-27, en T. BADIOLA, *Catálogo de la exposición Oteiza. Propósito experimental,* Fundación Caja de Pensiones, Madrid, 1988; y en A. ARNAIZ, J. ELORRIAGA, X. LAKA, J. MORENO, *La colina vacía. Jorge Oteiza-Roberto Puig. Monumento a José Batlle y Ordóñez 1956-1964,* Euskal Herriko Unibertsitatea Press, Fundación Museo Jorge Oteiza, Bilbao, 2008, p. 79. Los mecanoscritos originales pertenecen a los fondos documentales de la *Fundación Museo Jorge Oteiza*.

cada uno de los saberes, ni el olvido de los propósitos que les son comunes, a saber, y parafra-seando a Heidegger, ensayar respuestas para el habitar de losmortales.

CONCLUSIONES PRELIMINARES

No deberíamos olvidar que más allá de cuestiones disciplinares, la finalidad última nos enfrenta a una dificultad continua, la de redefinir una y otra y vez aquello del discurso moderno referido a una mejora de la vida a través de la creación, al mismo tiempo que tal convicción coexiste con la sensación de su imposibilidad.

No obstante, quizá la responsabilidad no debe recaer solo en los creadores, siendo necesario apelar a la *participación democrática en el arte*. De este modo, todo sujeto debería ser susceptible de mantener una posición activa ante la creación. Si continua considerándose beneficioso y que merece ser extensible hacia el conjunto de la sociedad, *la participación democrática en el arte* pasaría porque cada ciudadano asumiera lo que el arte puede llegar a ofrecerle respecto la construcción de su propia condición de ciudadanos se refiere, esto es, como sujetos sociales y cultural Esto es algo que sin una educación sensible, o *estética* en palabras de Oteiza, no podría conseguirse[357].

Aunque para ello fuera necesaria una permeabilidad del saber del arte en el sistema educativo, ante lo cual las instituciones públicas, las gobernanzas, habrían de estar preparados, o quizá simplemente interesados en tales objetivos. Esta precondición para el cumplimiento de la función instituyente del arte implicaría reconocer y asumir igualmente sus modos específicos de conocer y actuar con el fin de no caer en el riesgo de instrumentalizaciones desde otros saberes, disciplinas e instancias.

En cualquier caso, hasta ese momento, al arte le queda su lugar propio, distinto de aquel privilegiado que la sociedad le otorga al encumbrar algunas estrellas de la institución Arte, o debido a su valor de cambio. Al

[357] Obviamente, la noción de educación estética fue elaborada por Oteiza a partir de los años 60, un momento en el que, quizá, el nivel cultural medio de la ciudadanía respecto del arte dista del actual. No obstante, la educación a la que se refiere Oteiza no implica un estudio de la historia del arte y sus hitos más significativos, sino de una preparación sensible en la que lo estético supone un saber relativo al nuestro lugar en el mundo; algo que, sin duda, no es aún de dominio público.

igual que siempre lo ha hecho, el arte seguirá manifestándose[358] con pequeños gestos pero con un gran compromiso, defendiendo ideológicamente su condición específica frente a los usos instrumentales que desde otras disciplinas e instancias se llevan a cabo tomando su nombre.

BIBLIOGRAFÍA

AMENDOLA, G. *La ciudad postmoderna. Magia y miedo de la metropólis contemporánea*, Celeste, Madrid, 2000.

ARNAIZ, A., ELORRIAGA, J., LAKA, X., MORENO, J. *La colina vacía. Jorge Oteiza-Roberto Puig, Monumento a José Batlle y Ordóñez 1956-1964*. Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea Press, Fundación Museo Jorge Oteiza, Bilbao, 2008.

ARNAIZ, A., ELORRIAGA, J. LAKA, X. "Síntesis de las artes: una utopía de la modernidad y el escultor Jorge Oteiza" [en línea], *Art & Sensorium, Revista Interdisciplinar Internacional de Artes Visuais***,** 1, 1, junho 2014, EMBAP-Universidade Estadual do Paraná, Curitiba (PR-Brasil), http://periodicos.unespar.edu.br/index.php/sensorium/article/view/

ARNAIZ, A., ELORRIAGA, J., REMENTERIA, I. "Formas de ideología en la escala (del paisaje) de la cultura. La memoria (resilente) de lo político en Arte*";* en T. Raquejo, J Parreño (eds.), *Arte y ecología,* Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, 2015.

ARNAIZ, A., REMENTERIA, I. "Saber del escultor entre El Arte y la Ciudad" [en línea], *Art & Sensorium, Revista Interdisciplinar Internacional de Artes Visuais***,** 1, 1, junho 2014, EMBAP-Universidade Estadual do Paraná, Curitiba (PR-Brasil), http://periodicos.unespar.edu.br/index.php/sensorium/article/view/

[358] No obstante, cabe preguntarse si el modo de manifestarse el arte no haya mantenido durante toda su historia esta relación *marginal* en la estructura de la Cultura. En cierto modo el arte y los artistas siempre han estado supeditados al poder, fuera chamánico, religioso, político o mercantil, y simultáneamente reconocemos en sus obras un margen, un resto que excede el uso que el poder hacía de ellos. Esta cuestión no exime a los artistas de la reivindicación ideológica de las condiciones necesarias para que el arte pueda acontecer, fundamentalmente cuando a este SE le solicita en la construcción de una ciudad, de una sociedad. Dichas funciones le han sido requeridas desde los comienzos de los asentamientos urbanos, en los que los artistas se las veían con las condiciones dadas para llevar a cabo el acontecimiento del arte. Desde el proceso de autonomía del arte que desembocaría en las vanguardias, naturalmente las condiciones exigidas han de responder al acontecimiento artístico per se. Por otro lado, siempre hay una estructura cultural en la que han de desarrollarse, sea la industria, la galería, o el propio espacio en el que se muestra. Esto es, siempre existirán condicionantes culturales, siendo estos tanta parte de la operación como aquellos otros factores voluntariamente elegidos por el artista.

CASTORIADIS, C. *La institución imaginaria de la sociedad*, vol. I y II, *Marxismo y teoría revolucionaria*, Tusquets, Barcelona, 1983.

DE MARCO, E. *Arte público y monumento. Dispositivos inmanentes de memorias,* tesis doctoral, Departamento de Escultura, Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea, 2016.

GIEDION, S. "Nueve puntos sobre la Monumentalidad", *Arquitectura y comunidad,* Nueva Visión, Buenos Aires, 1957.

LAKA, X., VIVAS, I., AKUTAIN, A. "Del arte y las 'ecologías' que nos unen: ética y estética para el encuentro/desencuentro del 'paisaje cultural' con los vestigios de la 'naturaleza' alterada. Más allá de la roca inerte"; en T. Raquejo, J Parreño (eds.), *Arte y ecología,* Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, 2015.

LAKA, X. *Síntesis de las artes. Relaciones Escultura/Arquitectura. Experiencia Azterlan*, tesis doctoral, Departamento de Escultura, Universidad del País Vasco-Euskal Herriko Unibertsitatea, 2010.

MORAZA, J. L., CUESTA, S. *El arte como criterio de excelencia. Modelo ARS (Art Research Society)*, Ministerio de Educación, Madrid, 2011.

OTEIZA, J. *Interpretación estética de la estatuaria megalítica americana*, Cultura Hispánica, Madrid, 1952.

OTEIZA, J. "Propósito Experimental", s/l, s/e, 1957, Edición Facsímil, en: VV.AA, *IV Bienal del Museo de Arte Moderno. 1957, São Paulo, Brasil,* Fundación Museo Jorge Oteiza, Alzuza.

OTEIZA, J. "El arte contemporáneo ha terminado (El final del arte contemporáneo)", en T. Badiola, *Oteiza, Propósito Experimental,* Fundación Caja de Pensiones, Madrid, 1988 (original: 1960).

OTEIZA, J. "El arte como escuela política de tomas de conciencia", en *Ejercicios espirituales en un túnel*, Hordago, Zarautz, (segunda edición), 1984. Publicado posteriormente de manera parcial en J. OTEIZA, *Ley de los cambios,* Tristán-Deche, Zarautz, 1990.

REMENTERIA, I. *Proyecto no concluido para la Alhóndiga de Bilbao. Una propuesta sobre la Estética Objetiva de Jorge Oteiza como método de investigación* [en línea], Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea, Leioa, 2012, https://addi.ehu.es/handle/10810/15427

REMENTERIA, I. *Oteiza y el Centro Cultural Alhódiga de Bilbao. Una interpretación estética*, Fundación Museo Jorge Oteiza, Gobierno de Navarrra, Alzuza, 2017.

VIVAS, I. *Identidad marítima, iconicidad y patrimonio. Paisaje fluvial, portuario e industrial en el área metropolitana de la Ría de Bilbao*, Museo Marítimo Ría de Bilbao, Bilbao, 2015.

VIVAS, I. "Rehabilitación y transformación urbana en Bilbao: desde la metrópoli post-industrial a la ciudad cultural para el siglo XXI", *Kobie. Antropología cultural,* 16, Diputación Foral de Bizkaia. Bilbao, 2012.

RESEÑA CRÍTICA Y DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

Reseña crítica y documentación gráfica de la exposición: "Ribera de Deusto y Zorrotzaurre: ejemplo de paisaje urbano-marítimo en la Ría de Bilbao"

22/11/2016 – 02/12/2016
18/11/2016 – 15/01/2017

Asociado al proyecto de investigación: "La Península de Zorrotzaurre en la Ría de Bilbao. Análisis de sus antecedentes, evolución urbana, social e identitaria de un entorno portuario reconvertido en área de oportunidad. Lectura de la configuración marítima-industrial en los frentes de agua" se presentó la exposición titulada *Ribera de Deusto y Zorrotzaurre: ejemplo de paisaje urbano marítimo en la Ría de Bilbao,* fruto de una colabo-

ración entre arquitectos profesionales, estudiantes de Arquitectura, artistas y estudiantes de Bellas Artes de la *Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea*.

La muestra tuvo lugar en los espacios expositivos del Bizkaia Aretoa y COAVN (sede de Bizkaia del Colegio Oficial de Arquitectos Vasco Navarro) durante los meses citados previamente en el encabezado. En ambos espacios, convivieron piezas provenientes del campo de la arquitectura y del arte que compartían la península de Zorrotzaurre como punto de partida para el desarrollo de sus correspondientes proyectos.

La propuesta ganadora del concurso de ideas de los espacios verdes del canal de Deusto estaba presente en dos impresiones sobre metacrilato y ancladas a la pared con sendos perfiles metálicos. La ubicación espacial de estos dos elementos ocupando una pared completa de la sala, iniciaba un recorrido que posibilitaba la articulación con planos históricos en blanco y negro que mostraban el crecimiento urbano en torno a la Ría de Bilbao desde el siglo XIV hasta el siglo XX.

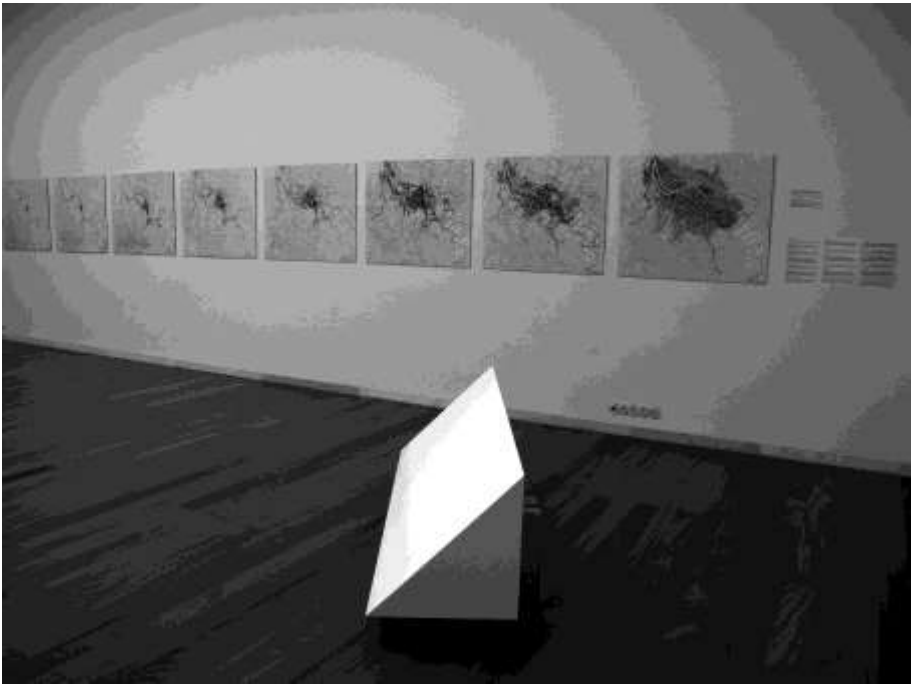
En su conjugación con el recorrido histórico mencionado anteriormente, una pieza exenta de mobiliario construida con madera e imágenes aéreas del Instituto Cartográfico de Cataluña, impresas sobre papel de especial gramaje en blanco y negro, insinuaba la horizontalidad espacial que nos iban mostrando los formatos y su ubicación. Horizontalidad remarcada con la siguiente pieza blanca suspendida en un plano en relación al suelo y sobre dos elementos de hormigón.

Los trabajos escultóricos seleccionados del alumnado de la *Facultad de Bellas Artes*, aun tomando como referencia simbólica (no proyectual) la península, lograban establecer un diálogo con una serie de planos oficiales que nos aproximaban las diversas posibilidades planteadas para la Ribera de Deusto y Zorrotzaurre en diferentes períodos. Posibilidades que también fueron trabajadas y representadas a modo de maqueta proyectual y paneles descriptivos por las alumnas y los alumnos de la *Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Donostia-San Sebastián*.

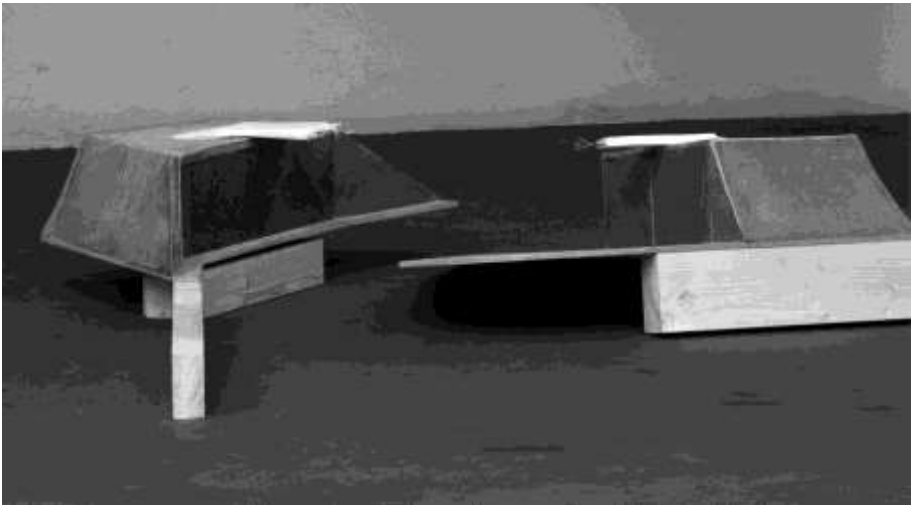
La aproximación más socioantrológica a nivel de imagen se concretó en una serie de fotografías contemporáneas sensibles a los diversos usos pasados y presentes del espacio, que han dado lugar a un paisaje cuyo valor estético reside en la potencialidad de la ruina como resto y, a su vez, como cierto gesto.

Amaia Lekerikabeaskoa Gaztañaga (comisaria)
Ainhoa Akutain Ziarrusta (artista invitada)

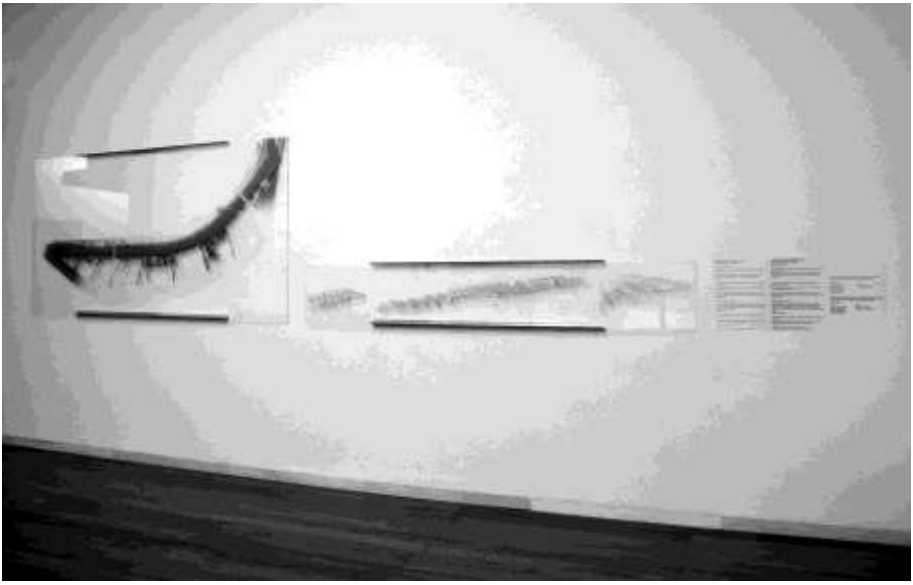
1. Exposición sede Bizkaia Aretoa



2. Exposición sede Bizkaia Aretoa



3. Exposición sede COAVN



4. Exposición sede Bizkaia Aretoa

5. Exposición sede Bizkaia Aretoa

6. Exposición sede COAVN

7. Exposición sede Bizkaia Aretoa

APÉNDICE FOTOGRÁFICO*

* Este Apéndice fotográfico recoge imágenes obtenidas en el área de la Ribera de Deusto y Zorrotzaurre durante diferentes momentos de los procesos de transformación que se vienen sucediendo desde hace aproximadamente una década en la zona. Además del valor propiamente artístico de las tomas de autor, las instantáneas son depositarias de un indudable testimonio documental; el cual atesora una singular sensibilidad hacia la percepción del paisaje con sus elementos urbanos y construcciones –algunas de ellas desaparecidas en el último lustro– junto con los 'signos-marcas' del territorio y del lugar que indican presencias humanas y sus huellas inscritas en los parajes habitados/transitados.

SOMBRA ARROJADA

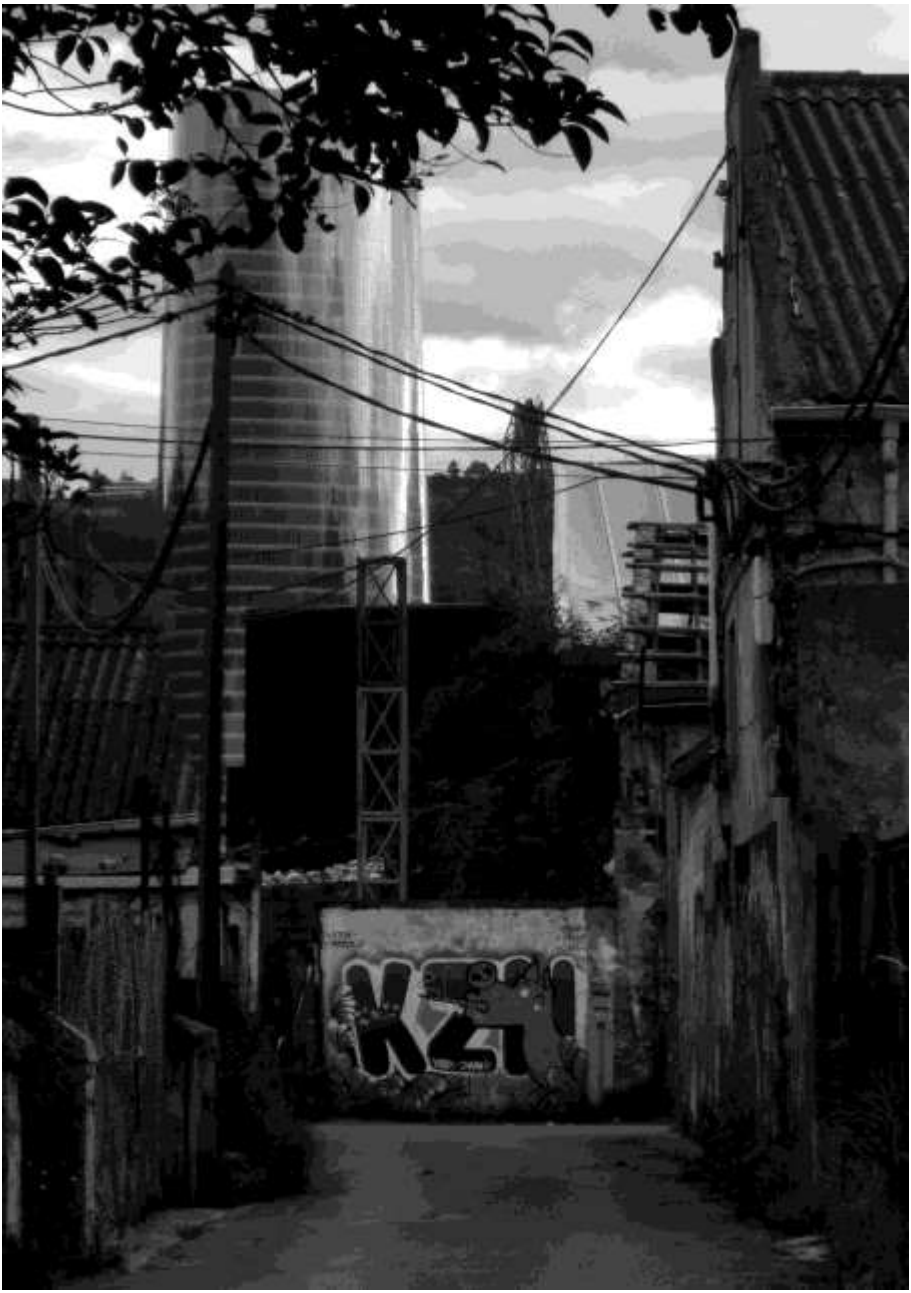
Ana Galar Ariztegui

"Itsasadarra jarraituz,
teilatuak iluntzeak harrapatuz
gorria,
odolaren igoera hautsia.
Ezkutua,
inguruko handitasun bukaezinaren jauzia".

***

"Siguiendo el brazo de mar,
ría de Bilbao con vistas a los techos de la noche,
rojo flujo sanguíneo roto,
escondido,
en la infinita luz desatada de las alrededores aguas negras".

1. A. Galar



2. A. Galar

3. A. Galar

4. A. Galar

5. A. Galar

6. A. Galar

7. A. Galar

8. A. Galar

9. A. Galar

10. A Galar

11. A. Galar

12. A. Galar

13. A. Galar

14. A. Galar

MEMORIA GALDUEN BILA

Jon del Blanco Agirrezabala

Azken urteotan sarri joan naiz Zorrotzaurre aldera. Argazkiak egitera askotan baina baita bertan egiten diren antzerki eta bestelako ekitaldiak ikustera ere, edo igandeetako merkatutxoan denbora pasatzera. Oso erakargarria izan da niretzat. Era berean, imana izan da bertan era askotako ekimenak garatzen dituzten gazte taldeentzat. Erdi ahaztutako kale bakartietan gora eta behera, ibaia jarraituz Bilbotik datozen korrikalariek, betiko tabernara doazen auzokideek eta langile gutxi batzuek giro benetan berezia osatzen dute. Esango nuke, ilunabarretan sastrakaz inguratutako pareta zaharren artean, bertan behera utzitako industrian bizi diren itzalak ikusi ditudala.

Dena dela, goitik ikusita egiten du inpresiorik sakonena Zorrotzaurrek nire gogoan. Bilbotik Santurtzira doan treneko lasaitasunetik begiratuta, eraikinek ibaia eta kanala arteko hondartzan lehortzen diren oskol edo eskeleto bilduma ematen dute. Garai batean kale horiek bizitzaz blai egon zirela datorkit burura eta gaur egun ni naizena azaltzea ezinezkoa izango litzatekeela Zorrotzaurreren eta Ezkerralde guztiaren iraganari erreparatu gabe biziki sentitzen dut.

Joanak joan, proiektu erraldoi bat dago auzorentzako, Bilbo berriaren altxorra izatea egokitu omen zaio. Joan ziren garaietan tokia eraldatu zuten indarrek azalberritzea dakarte orain. Gizakiaren poderioz aldaketa 'naturala'. Datorren aroak geruza zaharra estaliko du fosil bakan batzuk utziz han-hemenka. Industria eta giza ondarearen arrasto eta oroigarriak. Gaur mahaian jartzen ditugun argazkien antzera, memoria hauskorrak. Amazoniako tribu baten bizi elkartasun errituak museoan gorderik.

1. J. del Blanco

2. J. del Blanco

3. J. del Blanco

4. J. del Blanco

5. J. del Blanco

6. J. del Blanco

7. J. del Blanco

8. J. del Blanco

9. J. del Blanco

10. J. del Blanco

11. J. del Blanco

12. J. del Blanco

1. ZORROTZAURRE: LA TRANSFORMACIÓN DE UNA MARISMA EN ZONA INDUSTRIAL

Francisco J. Muñoz Fernández

Zorrotzaurre fue un espacio natural de marisma y juncales, que tras su desecación y canalización, a partir del siglo XVIII, pasó a dedicarse a usos diversos, como la horticultura y especialmente la construcción naval, sus industrias subsidiarias y actividades de carga y descarga. Tras el despegue industrial de la ría del Nervión, a partir de finales de siglo XVIII, en la zona de ubicaron industrias de todo tipo, y Zorrotzaurre pasó a convertirse en uno de los enclaves más poblados y diversos, que también albergó nuevas construcciones y comunicaciones que acapararon el interés de diferentes artistas. Tras la anexión de Deusto a Bilbao en 1925, el espacio se reservó como un enclave urbano dedicado al crecimiento industrial y a alojar su mano de obra, que creció de manera anárquica a pesar de que se idearon diferentes propuestas urbanísticas. A ello se sumó, a partir de 1928, el proyecto para construir el canal de Deusto, que anunciaba ya su destino como un espacio industrial y marginal dentro de la villa.

Palabras clave: Zorrotzaurre. Deusto. Nervión. Bilbao. Industrialización.

ZORROTZAURRE: PADURA IZATETIK ZONALDE INDUSTRIALA IZATERA ERALDAKETA

Zorrotzaurre padurako espazio naturala izan zen, lehorketa eta kanalizazioen ondoren, XVIII. mendetik aurrera hainbat erabilera beteko zituena; hala nola, baratzezaintza eta, bereziki, itsasontzigintza, bere bigarren mailako lantegiekin eta karga zein deskargako jarduerekin batera. Nerbioiko itsasadarreko industriaren loraldiaren ostean, XVIII. mendearen amaieratik, industria anitz kokatuko ziren zonaldean, eta horrela Zorrotzaurre toki-lekurik populatuenetarikoa eta anitzenetarikoa izatera helduko zen. Eraikuntza eta komunikazio berriak ere izango ziren, artista ezberdinen interesak beregain hartuko zituena. Deustua eta Bilbo elkartu ondoren, 1925. urtean, industri hazkunde handia eta langileria hartuko zituen, modu anarkikoan areagotuko ziren hauek; nahiz eta hirigintzako proposamen desberdinak ere ideia gisa agertu. Horri guztiari Deustuko Kanala eraikitzeko proiektua gehitu zitzaion 1928. urteaz geroztik, Zorrotzaurteren jomuga dagoeneko iragarrita zuena; hots, Hiribilduaren baitan industria-espazio baztertua izatea.

Hitz gakoak: Zorrotzaurre. Deustua. Nerbioi. Bilbo. Industrializazioa.

ZORROTZAURRE: TRANSFORMATION DE MARAIS EN ZONE INDUSTRIELLE

Zorrotzaurre, marais naturel et espace des roselières, après son séchage et canalization, à partir du XVIIIe siècle, est devenu un space dédié à diverses activités, telles que l'horticulture et en particulier la construction navale et les industries filiales, à part des travaux de chargement et déchargement. Après le décollage industriel du Nervion à la fin du XVIIIe siècle avec toutes sortes d'industries, Zorrotzaurre est devenu l'un des endroits les plus peuplés et divers, qui abritait également des nouvelles constructions et des communications en attirant l'atention de différents artistes. Après l'annexion de Deusto à Bilbao en 1925, a été réservé comme une enclave urbaine dédiée à la croissance industrielle et la main d´oeuvre, qui se sont développés de manière anarchique malgré différentes propositions urbaines conçues. À partir de 1928, le projet de construction du canal de Deusto, annonce son futur comme zone marginale et désindustrialisé au centre de la ville.

Mots-clés: Zorrotzaurre. Deusto. Nervión. Bilbao. Industrialisation.

ZORROTZAURRE: TRANSFORMATION FROM MARSH TO INDUSTRIAL AREA

The neighborhood of Zorrotzaurre in Deusto was a natural area of marsh and rushes, which after being desiccated and channeled during the XVIII, was used for horticulture and especially shipbuilding, its subsidiary industries and different port activities. After the industrial takeoff of the Nervión estuary, from the end of the 19th century, industries of all kinds were located in the area, and Zorrotzaurre became one of the most populated and diverse enclaves, which also housed new constructions and communications. After the annexation of Deusto to Bilbao in 1925, the space was dedicated to industrial growth and its labor, which continued growing in an anarchic manner, despite the fact that different urban proposals were devised. In addition, the project to build the channel of Deusto of 1928 supposed a radical transformation of the space and announced the destiny of Zorrotzaurre as an industrial and marginal zone within Bilbao.

Key words: Zorrotzaurre. Deusto. Nervión. Bilbao. Industrialization.

2. EL CANAL DE DEUSTO. SUPERANDO EL FRACASO

Arantxa Quintana San Vicente

Desde que se ideó en 1926, el canal de Deusto estuvo concebido para que fuera la catarsis urbanística de Bilbao y su Ría, aunque, finalmente, esta infraestructura que articulaba el área de expansión de la ciudad y el Puerto, supuso un gran fracaso ya que nunca se finalizó, truncando el proceso de crecimiento urbanístico de la vega y su consolidación estratégica hacia el Abra. A día de hoy, la apertura definitiva del canal de Deusto es la oportunidad de superar el gran revés que supuso. A pesar de ello, la historia se vuelve a repetir y Zorrotzaurre se resiste a convertirse en isla.

Palabras clave: Apertura del canal. Puerto de Bilbao. Isla. Urbanismo.

DEUSTUKO KANALA. HUTSEGITEA GAINDITUZ

1926an sortu zenetik, Deustuko Kanala Bilboko eta Itsasadarreko katarsi urbanistikoa izan zedin pentsatua izan zen, nahiz eta, azkenik, hiriaren eta Portuaren hedapen eremua artikulatu zuen azpiegitura hori, hutsegite handia izan; ez baitzen inoiz amaitu, hirihazkundearen prozesua Abrarantz bideratuko zuen kontsolidazio-estrategia trunkatuz. Gaur egun, Deustuko Kanalaren behin betiko irekitzeak aukera ematen du aspaldiko atzerapen handia gainditzeko. Dena dela, historia berriro errepikatzen da, eta Zorrotzaurrek irla bilakatzeari oraindik ere erresistentzia egiten dio.

Hitz gakoak: Kanalaren irekiera. Bilboko Portua. Irla. Hirigintza.

LE CANAL DE DEUSTO. EN SURMONTANT L´ECHEC

Depuis qu'il a été idéé en 1926, le canal de Deusto a été conçu pour être la catharsis urbaine de Bilbao et de son estuaire, bien que, finalement, cette infrastructure qui a articulé la zone d'expansion de la ville et du port, a été un grand échec. Il n'a jamais été achevé, tronquant le processus de croissance urbaine de la Vega de Deusto. À ce jour, l'ouverture définitive du canal de Deusto est l'occasion de surmonter le grand revers qu'il a entraîné. Malgré cela, l'histoire se répète et Zorro-tzaurre refuse de devenir une île.

Mots-clés: Ouverture du canal. Port de Bilbao. Île. Urbanisme.

THE DEUSTO CANAL. SURPASSING FAILURE

Since it was devised in 1926, the Deusto canal was conceived to be the urban catharsis of Bilbao and its estuary. Although, this infrastructure that articulated the area for the growth of the city and its port, was finally a great failure because it never ended, giving up the La Vega de Deusto urban growth process and its strategic consolidation towards the Abra (the Port area).Today, the definitive opening of the Deusto canal is an opportunity to overcome this great setback. The History is repeated and Zorrotzaurre still resists becoming island.

Key words: Opening of the canal. Port of Bilbao. Island. City planning.

3. LA REUTILIZACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL DE LA RÍA DE BILBAO EN EL SIGLO XXI. REFLEXIONES A PARTIR DE LOS PABELLONES FESA-ERCROS

Iñigo Rodríguez Vidal, Josu Gómez Ruiz

La recuperación del patrimonio arquitectónico incorpora a finales del siglo XX los edificios industriales. Los ejemplos más comunes se han centrado en el uso museológico y turístico, sin embargo esta tendencia se topa con diversas dificultades que tienen su origen en la escala y tipología que los caracteriza y otras derivadas del uso industrial previo. Se plantea hacer un recorrido de estas dificultades a partir del análisis de los pabellones FESA-ERCROS en Burtzeña (Barakaldo) y mostrar una propuesta de uso mixto público-privado que recupere el valor de esta arquitectura y su incorporación al urbanismo de la Ría de Bilbao.

Palabras clave: Patrimonio industrial. Reutilización. Regeneración urbana.

BILBOKO ITSASADARREKO ONDARE INDUSTRIALAREN BERRERABILPENA XXI. MENDEAN. GOGOETAK FESA-ERCROS PABILOIETATIK ABIATUZ

Ondare arkitektonikoaren berreskurapenak XX. mendearen amaieran industria-eraikinak barnebiltzen ditu. Adibide ohikoenak erabilera museologiko eta turistikoan oinarritzen dira. Hala ere, joera honek oztopo anitz aurkitzen ditu, oro har, eskalan zein tipologian jatorria dutenak eta aurreko industria-erabileraren ondorioz sortutakoak. Burtzenan (Barakaldon) aurkitzen diren FESA-ERCROS pabilioien analisitik abiatuz sailtasun horietan murgiltzen den ibilbidea planteatzen da eta bide batez, erabilera publiko-pribatu mistoa izango lukeen proposamena aurkezten, arkitektura horren balioa berreskuratzen duena Bilboko Itsasadarreko hirigintzan txertatuz.

Hitz gakoak: Industri ondarea. Berrerabilpena. Hiriaren birmoldaketa.

LA REUTILISATION DU PATRIMOINE INDUSTRIEL DE LA RIA DE BILBAO AU XXE SIECLE. REFLEXIONS A PARTIR DES PAVILLONS FESA-ERCROS

À la fin du XXe siècle, la récupération du patrimoine architectural à inclus des bâtiments industriels. Les exemples les plus courants concernent l'usage muséologique et touristique. Néanmoins cette tendance se heurte à diverses difficultés dont l'origine se trouve au niveau de sa typologie caractéristique ainsi que dans son utilisation industrielle antérieure. Nous étudierons ces difficultés à partir de l'analyse des pavillons FESA-ERCROS à Burtzeña (Barakaldo) pour y arriver à un modèle d'utilisation mixte public-privé capable de récupèrer la valeur de cette architecture en arrivant à son intégration dans l'urbanisme de la Ria de Bilbao.

Mots clés: Patrimoine industriel. Réutilisation. Régénération urbaine.

THE REUSE OF THE INDUSTRIAL HERITAGE IN THE ESTUARY OF BILBAO IN THE XXITH CENTURY. REFLECTIONS FROM THE FESA-ERCROS PAVILIONS

The recovery of architectonic heritage reaches industrial buildings by the end of the 20th century. Although the usual references have been aimed at museum and touristic purposes, this trend faces multiple difficulties stemming from the scale and typology involved in such buildings and others resulting of the former industrial function. The analysis focuses on these difficulties throughout the FESA-ERCROS pavilions in Burtzeña (Barakaldo) and the potential public-private use which would recover this architecture´s value and enables its admission into the urban planning of Bilbao's tidal river.

Key words: Industrial heritage. Reuse. Urban regeneration.

4. *PABELLÓN Nº 6*: LABORATORIO DE LAS ARTES ESCÉNICAS EN ZORROTZAURRE

Luis Bilbao Larrondo

Pabellón nº 6 es un laboratorio teatral para los profesionales de las artes escénicas, ubicado en la calle Ribera de Deusto nº 47. Se fundó en el mes de agosto del 2011. Autogestionado por sus propios asociados. Si algo caracteriza en estos seis años de andadura a *Pabellón nº 6,* han sido entre otras muchas actividades, sus propias producciones de laboratorio, su compañía joven de teatro, sus jornadas de teatro breve además de los cursos y las exposiciones.

Palabras clave: Laboratorio. Artes escénicas. Zorrotzaurre. Autogestión. Asociados.

6. PABILOIA: ZORROTZAURREKO ARTE ESZENIKOEN LABORATEGIA

Pabellón nº 6 edota *6. Pabiloia* deritzona arte eszenikoen profesionalentzat antzerki-laborategia da, Deustuko Erribera kaleko 47. zenbakian kokatuta. 2011ko abuztuan sortu zen eta ordutik hona bazkide propioek kudeatzen dute. Sei urte daramatzatela, *6. Pabiloiari* izaera eman diona, beste jarduera anitzen artean, hain zuzen laborategi produkzioak, antzerki konpainia gaztea edota antzerkiari buruzko jardunaldi laburrak izan dira; ikastaroetaz eta erakusketetaz gain.

Hitz gakoak: Laborategia. Arte eszenikoak. Zorrotzaurre. Autokudeaketa. Bazkideak.

PAVELLON Nº 6: LABORATOIRE DES ARTS DE LA SCENE A ZORROTZAURRE

Pabellón nº 6 est un laboratoire de théâtre pour les professionnels des arts du spectacle, situé dans la rue Ribera de Deusto 47. Il a été fondé en août 2011. Autogéré par ses propres membres. Si quelque chose caractérise Pavillon *nº 6*, après ces six années d'existence, elles sont les brèves journées de théâtre, les cours et les expositions.

Mots-clés: Laboratoire. Arts scéniques. Zorrotzaurre. Autogestion.Associés.

PAVELLÓN Nº 6: LABORATORY OF THE PERFORMING ARTS

Pabellón nº 6 is a theatre laboratory for the performing arts professionals, located in the street Ribera de Deusto number 47. It was founded in August 2011 and it is self-managed by its affiliates. Its own laboratory productions together with its young theatre company, its short plays, courses and exhibitions, among many other activities characterize its six years of existence.

Key words: Laboratory, Performing Arts. Zorrotzaurre. Self-management. Affiliates.

5. La transformación del frente fluvial de Zorrotzaurre en su contexto teórico y práctico

Marta González Cavia, Jorge Cabrera Bartolomé, Iñigo Basarrate González de Audikana

La reconversión del frente fluvial de Bilbao que abarca, en un sentido amplio, los márgenes de la Ría desde el barrio de la Peña hasta su desembocadura, se ha desarrollado en paralelo a otros muchos procesos similares acontecidos en numerosas ciudades a nivel global. La deslocalización de industrias y los cambios logísticos ocurridos a partir de la década de 1960 han liberado grandes superficies en las tradicionales zonas portuarias. La forma de afrontar los procesos de regeneración de espacios portuarios urbanos ha experimentado una evolución desde las primeras experiencias de mediados del siglo XX hasta hoy. Analizaremos las tendencias de reconversión en zonas portuarias y cómo se han reflejado en los proyectos llevados a cabo en Bilbao. Por último, se centrará en el último proyecto de transformación portuaria, el frente fluvial de San Ignacio y Zorrotzaurre.

Palabras Clave: Waterfront. Transformación urbana. Regeneración urbana. Paisajismo. Bilbao. Zorrotzaurre.

Zorrotezaurreko ibaiertzaren eraldaketa bere testuinguru teoriko eta praktikoan

Bilboko ibaiertzaren birmoldaketak, zentzu zabalean, Nerbioi ibaiaren ertzean, Peñako auzotik eta itsasoratze punturaino doazen bazterrrak barnebiltzen ditu, mundu osoko beste hiri askotan gertatu diren prozesu paraleloak bezalaxe. 1960ko hamarraldiaz geroztik suertatu izan diren industrien lekualdaketak eta logistika arloko aldaketak ere askotarikoak izan dira, tradiziozko portuetan gune zabalak libre utzi dituztela. Hiriguneen birmoldaketa prozedurei aurre egiteko moduetan XX. mende erdialdeko lehen esperientzien bilakaera oparoa izan da gaur egun arte. Ikerketa honek portuetako zonaldeen birmoldaketa joera ezberdinak aztertuko ditu, ikusiz nola Bilbon garatutako proiektuetan islatu diren. Amaitzeko, Bilboko portuko azken eraldaketa proiektuan zentratuko da, San Inazio eta Zorrotzaurreko ibaiertzak.

Hiz gakoak: Waterfront. Hiri-eraldaketa. Hiriaren birmoldaketa. Paisaiaren egituraketa/antolaketa/sorkuntza lanak. Bilbo. Zorrotzaurre.

La transformation du front fluvial de Zorrotzaurre dans son contexte theorique et pratique

La reconversion du front fluvial à Bilbao couvrant, dans un sens large, les marges de la rivière Nervion dès le quartier de la Peña jusqu'à son embouchure, elle s´est développée de manière similaire a de nombreuses villes du monde. La délocalisation des industries et les changements logistiques des années 1960, ont ouvert et laissé libres des grandes zones occupées traditionnellement. La manière de traiter les processus de régénération des espaces portuaires urbains a connu une évolution depuis les premières expériences du milieu du XXe siècle à nos jours. Nous allons analyser les différentes tendances de la reconversion des zones portuaires, et comment elles ont été reflétées dans les projets menés à Bilbao. Nous sommes intéressés au dernier projet de transformation du port de Bilbao sur les rives de San Ignacio et Zorrotzaurre.

Mots-clés: Waterfront. Transformation urbaine. Régénération urbaine. Aménagement du paysage. Bilbao. Zorrotzaurre.

THE RENEWAL OF ZORROTZAURRE'S WATERFRONT IN THEORETICAL AND PRACTICAL CONTEXT

The urban renewal of Bilbao´s waterfront, which includes the Nervion estuary's banks from La Peña to the open sea, has taken place parallel to other similar processes in numerous cities around the world. The logistic changes in maritime transport which took place after the 1960s and the industrial delocalization have freed vast areas of land, previously occupied by industries and port facilities. The way in which urban waterfronts´ renewals are addressed has evolved dramatically from the first experiences in the mid twentieth century to this day. This paper will analyse the different trends in waterfront renewal that have taken place during the last decades and how they have influenced Bilbao´s waterfront transformation. Finally, it will focus on the last project in Bilbao´s port renewal, that is, San Ignacio and Zorrotzaurre´s river banks.

Key words: Waterfront. Urban Renewal. Urban Regeneration. Landscape Architecture. Bilbao, Zorrotzaurre.

6. ESPACIOS MARÍTIMO-PORTUARIOS EN LA RÍA DE BILBAO: DESDE SU EXTENSIÓN METROPOLITANA-FLUVIAL HASTA LA RIBERA DE DEUSTO Y PENÍNSULA-ISLA DE ZORROTZAURRE

Isusko Vivas Ziarrusta, Amaia Lekerikabeaskoa Gaztañaga

El espacio metropolitano de Bilbao ha de redefinirse desde la cohesión urbana-territorial, acentuando los lugares articuladores y estructuradores en el devenir histórico como la península-isla de Zorrotzaurre, el canal de Deusto y la Ribera de Deusto. En el entorno sujeto a planes de remodelación, consideramos plantear iniciativas que complementen y/o modifiquen el modelo anunciado. Constituye un campo de ensayo óptimo, ya que pasará de ser un barrio deprimido, de estructuras portuarias y marítimas así como industriales obsoletas, infraestructurales, equipamentales y de residencia, a devenir un enclave longitudinal revalorizado en los margenes de la Ría que acogerá una gran cantidad de nuevas edificaciones y de población advenediza.

Palabras clave: Ciudad fluvial-portuaria. Maritimidad. Ría de Bilbao. Transformación. Sostenibilidad social-ambiental. Zorrotzaurre.

BILBOKO ITSASADARREKO ITSAS ETA PORTU ESPAZIOAK: UR-ERTZEKO HEDAPEN METROPOLITARRETIK, DEUSTUKO ERRIBERA ETA ZORROTZAURREKO PENINTSULA-UHARTERA

Bilboko metropoli eremua hiri-lurralde kohesio-loturaz birdefinitu beharra dago, joanetorri historikoan izan diren Zorrotzaurreko penintsula-uhartea, Deustuko Kanala edota Erribera bezalako elkartze-gune egitura emaileak goraipatuz. Birmoldaketa planen menpean dagoen ingurunean, iragarritako eredua osatzeko nahiz aldatzeko ekimenak proposatzen ditugu. Proba-saiakeretarako gune aparta jotzen dugu, zeren eta auzo berantiar-deprimitua izatetik, portuko eta itsasoko egitura industrial zaharkituak, azpiegiturak eta egoitza ekipamenduak dituena, eraikin berrien eta biztanleria etorkinaren parte handia bereganatuko duen lurzoru luze balioztatua izatera iragango baita.

Hitz gakoak: Itsas eta portu hiria. Maritimotasuna. Bilboko Itsasadarra Eraldaketa. Gizarte eta ingurumen iraunkortasuna. Zorrotzaurre.

ESPACES PORT-MARITIMES DANS LA RIA DE BILBAO: DE SON EXTENSION METROPOLITAINE-FLUVIALE JUSQU'A LA RIVE DE DEUSTO ET LA PENINSULE-ILE DE ZORROTZAURRE

La zone métropolitaine de Bilbao doit être redéfinie à partir de la cohésion urbaine-territoriale, en accentuant les lieux de mariage dans l'évolution historique comme la péninsule-île de Zorrotzaurre, le canal de Deusto et la Rive (la Ribera de Deusto). Environnement sujet à des plans de remodelage, nous allons proposer des initiatives qui complètent et/ou modifient le modèle annoncé. Il constitue un terrain d'expérimentation optimal, qui aprés avoir été un quartier déprimé et marignal avec des structures portuaires et maritimes ainsi que des zones industrielles obsolètes (infrastructures, équipements et résidences), il deviendra une enclave longitudinale sur les rivages de la Ría réévaluée en acueillant un nombre important de bâtiments et de population.

Mots-clés: Ville portuaire-fluviale. Maritimité. Ria de Bilbao. Transformation. Durabilité socio-environnementale. Zorrotzaurre.

MARITIME-PORT SPACES IN THE RIVER OF BILBAO: FROM THE METROPOLITAN-FLUVIAL EXTENSION TO THE RIBERA DE DEUSTO AND PENINSULA-ISLAND OF ZORROTZAURRE

The metropolitan space of Bilbao has to be redefined from the urban-territorial cohesion, accentuating the wedded places in the historical development as the peninsula-island of Zorrotzaurre, the canal de Deusto and the Ribera de Deusto. Environment subject to remodeling plans, we consider to propose initiatives that complement and/or modify the announced model. It constitutes an optimal test field, since it will change from being a depressed neighborhood, to port and maritime structures as well as industrial obsolete, infrastructural, equipment and residence, to become a revaluated longitudinal enclave in the banks of the estuary that will host a large amount of new buildings and population upstart.

Key words: River-Port City. Maritimity. Estuary of Bilbao. Transformation. Social-Environmental Sustainability. Zorrotzaurre.

7. AZTARNAK, HONDAKINAK, MEMORIAK

Cristina Lasa Ochoteco

Idatzi honetan aurkezten dira izenburuko kontzeptuak espazio fisiko zehatz batean: Zorrotzaurren. Han hondakinak eta aztarnak daude, baita bertako bizilagunen memoriak ere. Hirigintza planifikatu baterako behar-beharrezkoak diren elementuak. Lerro hauetan zehar postulatu bat luzatzen da: aztarnak gorde, preserbatu behar dira ahaztu ahal izateko. II. Mundu Gerraren ondoren "Memoriaren Betebeharra" formulatu zen, aztarnak ezabatzeko borondateari aurre egiteko, baina horrek sortzen du galdera: zer gorde, objektu obsoletoak monumentu bilakatuta? Zer ez da ahaztu behar? "Memoriaren desioa" izan liteke hirigintza horretarako alternatiba? Horren guztiaren inguruko hausnarketa eskaintzen da hemen.

Hitz gakoak: Hondakinak.Aztarnak. Memoria. Oroitzea. Ahanztea.

RASTROS, RESIDUOS, MEMORIAS

En este escrito se presentan los conceptos del título en un espacio físico específico: Zorrotzaurre. Allí se encuentran los residuos (restos) y los rastros (huellas), así como las memorias de sus residentes. Elementos indspensables para un urbanismo planificado. A lo largo de estas líneas se extiende un postulado: mantener los rastros, preservarlos para poder olvidar. Después de la segunda guerra mundial, el "Deber de la Memoria" se formuló para contener la voluntad de eliminar rastros, pero esto plantea la pregunta: ¿qué conservar, los objetos obsoletos que se convierten en monumento? ¿Qué no debe sucumbir al olvido? ¿El "deseo de la Memoria" será una alternativa a esa planificación urbana? Se ofrece aquí una reflexión sobre todo ello.

Palabras clave: Residuos (restos). Rastros (huellas). Memoria. Recuerdo. Olvido.

TRACES, DECHETS, MEMOIRES

Dans cet article, les concepts du titre sont présentés dans un espace physique spécifique: Zorrotzaurre. Il y a les déchets (résidus, restes) et les traces (empreints), ainsi que les souvenirs de leurs résidents. Eléments indispensables pour un urbanisme planifié. Le long de ces lignes un postulat s´est étendu: garder les traces, les préserver pour pouvoir oublier. Après la Seconde Guerre mondiale, le "Devoir de la Mémoire" a été formulé pour contenir la volonté d'éliminer les traces, mais cela se fait poser la question: qu´est-ce que nous devons garder, les objets obsolètes qui deviennent un monument? Qu'est-ce qui ne devrait pas succomber à l'oubli? Le "désir de la Mémoire" sera-t-il une alternative à l'urbanisme? Une réflexion sur tout cela est ici offerte.

Mots-clés: Résidus (restes). Traces (empreints). Mémoire. Souvenir. L´oubli.

RUINS, REMAINS, MEMORIES

In this text, the concepts of the title are presented in a physical concrete space: In Zorrotzaurre. In that place, there are not only a lot of ruins and remains, but also memories of the population. They are all necessary elements for the town planning. In this paper, a postulate will be formulated: In order to be able to forget, it is necessary to preserve some remains. After the Second World War the concept of "Need of Memory" was proposed to cope with the will to eliminate the remains. But this poses more questions: Is it necessary to keep obsolete objects? What mustn't we forget? Could the "Wish of Memory" be an alternative? All these questions will be dealt with in this paper.

Key words: Ruins. Remains. Memories. Remember (to). Forget (to)

8. BILBAO, FORMATEO Y NUEVAS IMPEGNACONES EN EL ESPACIO MARÍTIMO FLUVIAL. PASEO ETNOGRÁFICO POR LA ISLA DE ZORROTZAURE

Juan A. Rubio-Ardanaz

Bilbao se encuentra en un proceso de regeneración urbana en el cauce marítimo-fluvial de la Ría. Para comprender el cambio que está teniendo lugar proponemos un paseo etnográfico con el fin de explicar las impregnaciones y reimpregnaciones que están teniendo lugar en la isla de Zorrotzaurre y que afectan directamente a sus pobladores. Realizamos una aproximación a un proceso de cambio en el que esta parte de la ciudad ha comenzado a ser formateada y reescrita en lenguaje transmoderno.

Palabras clave: Regeneración urbana. Espacio marítimo-fluvial. Hipsterización. Compromiso de barrio. Bilbao.

BILBOKO ITSAS ETA IBAI EREMUETAN FORMATUA ETA INPREGNAZIO BERRIAK. ZORROTZAURREKO UHARTETIK IBILBIDE ETNOGRAFIKOA

Gaur egunean, Bilboko itsasadarraren eratzearen eta itsas kanalaren birsorkuntza prozesua gertatzen ari da. Aldaketa hori ulertzeko eta Zorrotzaurreko uhartean garatzen ari diren inpregnazioak eta berrinpregnazioak eta bere biztanlerian dituzten zuzeneko eraginak azaltzeko nahian, ibilbide etnografiko bat proposatzen dugu. Era berean, Bilboko hiri honen gunearen berri formateatzeari eta hizkuntza trans modernoan berridatziaren prozesuaren aldaketari hurbilduko gara.

Hitz gakoak: Hiriaren birsorkuntza. Itsasadarra eremua. Hipsterizazioa. Auzoko konpromisoa. Bilbao.

BILBAO, FORMATAGE ET NOUVELLES IMPREGNATIONS DANS L'ESPACE FLUVIO-MARITIME. UNE PROMENADE ETHNOGRAPHIQUE DANS L'ILE DE ZORROTZAURRE

Bilbao est en voie de régénération urbaine dans le canal fluvio-maritime de la Ría (de sa rivière). Pour comprendre le changement en cours, nous proposons une promenade ethnographique afin d'expliquer les imprégnations et réimprégnations qui se déroulent sur l'île de Zorrotzaurre et qui affectent directement ses habitants. Nous avons abordé un processus de changement dans lequel cette partie de la ville a commencé à être formatée et réécrite dans un langage transmoderne.

Mots-clés: Régénération urbaine. Espace maritime-fluvial. Hipsterization. Engagement du quartier. Bilbao.

BILBAO, FORMATTING AND NEW IMPREGNATIONS IN THE FLUVIAL AND MARITIME SPACE. ETHNOGRAPHIC WALK AROUND ZORROTZAURRE ISLAND

Bilbao is undertaking an urban regeneration process in the fluvial and maritime channel of its river. In order to understand ongoing changes, we propose an ethnographic overview. Our objective is to explain the impregnations and reimpregnations that are taking place on the island of Zorrotzaurre and that directly affect its inhabitants. We analyse a changing process through which Zorrotzaurre has begun to be formatted and rewritten in the transmodern language.

Key words: Urban Regeneration. Maritime and fluvial space. Hipsterization. Neighbourhood commitment. Bilbao.

9. ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA EN LA RÍA DE BILBAO: CUANDO LOS ÁRBOLES DEJAN VER EL BOSQUE

José M. Matés Luque

En la Ría de Bilbao existen muchos elementos arqueológicos que recuerdan su pasado marítimo, particularmente desde el siglo XX. Muchos de estos elementos son visibles a simple vista al caminar en los bordes de los muelles; otros, solo se pueden ver cuando la marea baja y aunque parecen basura, lejos de serlo, son elementos para entender la Ría. Finalmente, existen otros bajo las aceras y muelles actuales y a los que solo podemos acceder con los controles de obra al reparar esos muelles y aceras. Presentamos aquí algunos para poder entender mejor la Ría desde el punto de vista de la arqueología marítima.

Palabras clave: Arqueología marítima. Arqueología intermareal. Patrimonio marítimo. Ría. Bilbao.

ITSAS-ARKEOLOGIA BILBOKO ITSASADARREAN: ZUHAITZEK BASOA IKUSTEA BAIMENTZEN DUTENEAN

Bilboko itsasadarrean, iragan itsastarra oroitzen duten elementu arkeologiko anitz aurkitzen dira, batez ere XX. mendetik hona. Elementu hauetako asko begirada soilez ikus daitezke kaien ertzetatik ibiltzerakoan; beste batzuk, ordea, bakarrik atzeman daitezke itsasbehera denean eta maiz zaborra diruditen arren, Itsasadarra ulertzeko elementuak lirateke. Azkenez, badira beste batzuk moilen edota espaloien azpian leudekeenak eta berauek konpontzeko lan-kontrolekin baino sartu edo heldu ezin gaitezkeenak. Hemen aurkezten ditugu baten batzuk, itsas arkeologiaren ikuspuntutik Itsasadarra hobeto ulertu ahal izateko.

Hitz gakoak: Itsas-arkeologia. Marea-arteko arqueologia. Itsas ondarea. Itsasadarra. Bilbo.

ARCHEOLOGIE MARITIME DANS LA RIA DE BILBAO: LORSQUE LES ARBRES LAISSENT VOIR LA FORET

Dans la Ria de Bilbao, il y a beaucoup d'éléments archéologiques qui rappellent son paysage maritime, particulièrement depuis le 20ème siècle. Beaucoup de ces éléments sont visibles à l'œil nu en marchant sur les bords des quais; d'autres ne peuvent être aperçus que lorsque la marée descend et bien qu'ils aient l'air d'une poubelle, loin de l'être, ils sont des éléments pour comprendre l'estuaire (la Ría). Enfin, il y en a d'autres sous les trottoirs et les quais actuels et auxquels nous ne pouvons accéder qu'avec les commandes de travail lors de la réparation de ces quais et trottoirs. Nous en présentons ici quelques unes pour mieux comprendre la Ria du point de vue de l'archéologie maritime.

Mots-clés: Archéologie maritime. Archéologie d´inter-marée. Patrimoine maritime. Ria. Bilbao.

MARITIME ARCHAEOLOGY ON THE BILBAO RIVER: WHEN THE ELEMENTS ALLOW TO SEE THE WOOD FOR THE TREES

Along the estuary of the river of Bilbao there are many archaeological features which remind us about their maritime past, mainly from the 20th century. Many of these features are visible with an open eye when walking along the edges of the waterfront; other features can only be seen at low tide; although they seems to be rubbish, they are, on the contrary, features which support the understanding of the Bilbao river. Finally, there are some other features under the pavement and the current quays, accessible only when watching briefs of the civil engineering works to repair such pavements and quays are performed. Some of these features are shown here to understand better the Bilbao river from the maritime point of view.

Key words: Maritime Archaeology. Intertidal Archaeology. Maritime Heritage. Estuary. Bilbao.

10. Bilbao y sus orillas: ¿instrumentalización o saber del arte en la transformación de nuestras ciudades?

Iskandar Rementeria Arnaiz, Ana Arnaiz Gómez

Suele afirmarse que la regeneración y revitalización postindustrial de algunas ciudades hunden sus líneas de actuación en el valor añadido del potencial simbólico del arte, siendo ejemplo de ello Bilbao y sus orillas. Sin embargo, si entendemos al arte como un modo específico de conocimiento que guarda relación dialéctica con la Cultura, reconoceríamos que poco habría tenido que ver en estas actuaciones, sino que técnicamente se trataría del empleo de los significantes "arte" y "cultura" en operaciones para la construcción estratégica de una imagen influyente en la tendencia global del marketing de ciudades. Procurando evitar oposiciones simplistas o maniqueísmos y, ante las intervenciones urbanísticas programadas para Bilbao, este texto pretende advertir de la instrumentalización del arte para pensar desde su especificidad sobre la tarea que desde comienzos del siglo XX se le adjudicó a este intangible en alianza con otras disciplinas, como posible y verdadero motor de transformación urbana y social.

Palabras clave: Arte, cultura. Saber del arte. Instrumentalización del arte. Transformación urbana. Bilbao.

Bilbo eta bere ibaiertzak: instrumentalizazioa ala artearen jakintza gure hirien eraldaketan?

Azkenaldiko hamarkadetan, hiri batzuen berrezkurapena eta birgaitzea artelanetan oinarritu izan dela adierazi ohi da, Bilbo eta bere ibaiertzak aipaturikoaren adibide izanik. Aitzitik, artea Kulturarekin erlazio dialektikoa mantentzen duen jakintza espezifiko legez ulertzen badugu, arteak bere horretan eginkizun eraldaitzaile horietan ez luke zeresan ez eragin handiegirik izango, baizik eta teknikoki "artea" zein "kultura" deituriko adieren erabilera izango litzateke, batik bat, hiri-marketing orokorragoaren irudiak sortzeko eragiketetan datzana. Proposamen sinpleetan edo 'manikeismoetan' erortzeke, eta Bilbon programatutako hirigintzako esku-hartzeen aurrean, testu honen xedea artearen instrumentalizazioari buruz ohartaraztea da, XX. mendearen hasieratik atxiki zitzaion zeregina gogoan izanda bere berezitasunetik pentsatuz, alegia, beste diziplina batzuekin elkarlanean, hiri eta gizarte eraldaketaren egiazko motore posible gisa.

Hitz gakoak: Artea. Kultura. Artearen jakintza. Artearen instrumentalizazioa. Hiri-eraldaketa. Bilbo.

Bilbao et ses rivages: instrumentalisation ou connaissance de l'art dans la transformation de nos villes?

Il est généralement affirmé au cours des dernières décennies que la régénération et revitalisation de certaines villes a été basée sur l'art, en étant un exemple Bilbao et ses rivages. Cependant, si nous comprenons l'art comme un mode spécifique de connaissance qui maintient des rapports dialectiques avec la Culture, nous reconnaîtrions que l'art aurait eu peu à voir avec ces affaires, mais plutôt ce serait techniquement l'utilisation de signifiants "art" et "culture" dans les opérations pour la création d'une image marketing urbaine globale. Essayant d´éviter les positions simplistes ou le manichéisme, et avant les prochaines interventions programmées à Bilbao, ce texte vise à mettre en garde contre l'instrumentalisation de l'art pour penser par sa spécificité à la tâche qui lui a été confiée depuis le début du XXe siècle, en alliance avec d'autres disciplines, tel qu´un véritable moteur de la transformation urbaine et sociale.

Mots-clés: Art. Culture. Connaissance de l´art. Instrumentalisation de l'art. Transformation urbaine. Bilbao.

BILBAO AND ITS SHORES: INSTRUMENTALISATION, OR KNOWLEDGE OF ART IN THE TRANSFORMATION OF OUR CITIES?

It is often claimed that post-industrial regeneration and revitalization of some cities base their lines of action on the added value of the symbolic potential of Art, being Bilbao and its shores an example of this. However, if we understand art as a specific way of a knowledge that has a dialectical relationship with Culture, we would recognize that it has had a little to do with these actions, but, technically, it would be the employment of the signifiers "art" and "culture" in the strategic construction of an influential image in the global trend of the city market. In view of planned urban interventions in Bilbao, this text will pretend to warn about the instrumentalization of art trying to avoid simplistic oppositions or manicheism and to think from its specificity about the task that, since the beginning of the 20th century, awarded this intangible in alliance with other disciplines, such as a possible and true engine of urban and social transformation.

Key words: Art. Culture. Knowledge of Art. Instrumentalization of Art. Urban Transformation. Bilbao.

ÍNDICE

CONTENIDOS 7

AURKEZPENA-PRESENTACIÓN. Jon Ruigomez Matxin 9

HITZAURREA-PRÓLOGO de Teresa Del Valle Murga: Zorrotzaurre bukatu gabeko lekua 11

INTRODUCCIÓN

UNA HISTORIA QUE MADURA EN EL SIGLO XX.
CAUCES Y TRAZAS DE UN PAISAJE URBANO-MARÍTIMO LABRADO
ENTRE EL PUERTO, LA RÍA Y EL MAR
Isusko Vivas Ziarrusta, Nuria Cano Suñén 19

APERTURA DEL CANAL DE DEUSTOY TRANSFORMACIÓN FÍSICA

1. ZORROTZAURRE: LA TRANSFORMACIÓN DE UNA MARISMA
EN ZONA INDUSTRIAL
Francisco Javier Muñoz Fernández 35

1. La anteiglesia de Deusto: un entorno agrícola y naval 37
2. Los inicios de la transformación industrial, demográfica y urbana
a partir de mediados del siglo XIX 41
3. La consolidación de la transformación desde comienzos del siglo XX
hasta la anexión a Bilbao en 1925 53
4. Zorrotzaurre a partir de su anexión a Bilbao 61
5. Pasado, presente y futuro de Zorrotzaurre 70

2. EL CANAL DE DEUSTO. SUPERANDO EL FRACASO
Arantxa Quintana San Vicente 79

1. Crecimiento y expansión de Bilbao hacia el Bajo Nervión y Deusto 80
2. La Ría motor del desarrollo urbano 82
3. Luis Camiña promotor de un nuevo cauce en Deusto 83
4. Relaciones entre la *Junta de Obras del Puerto de Bilbao* (JOP) y la municipalidad 85
5. Proyecto de desviación del cauce de la Ría en Deusto 86
6. Las dificultades del canal: las expropiaciones y la falta de crédito 88
7. El canal tras la guerra civil 90
8. La construcción del canal. Comenzó la obra y comenzaron los retrasos 93
9. El final de una etapa para el canal de Deusto 96
10. Una nueva perspectiva en el canal de Deusto: siglo XXI 97
11. Una segunda oportunidad para el canal de Deusto 100
12. "Espero que esta ya sea la definitiva" 102

HERENCIAS PORTUARIAS E INDUSTRIALES PARA USOS CULTURALES
ARQUITECTURA Y ESCENOGRAFÍA

3. REUTILIZACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL DE LA RÍA DE BILBAO EN EL SIGLO XXI. REFLEXIONES A PARTIR DE LOS PABELLONES FESA-ERCROS
Iñigo Rodríguez Vidal, Josu Gómez Ruiz 111

1. El patrimonio industrial en la Ría de Bilbao y su reutilización 113
2. Paisaje cultural y paisaje industrial 114
3. Los pabellones *Fesa-Ercros* 117
   3.1. Historia del ámbito de Burtzeña 117
   3.2. Historia de los pabellones 117
   3.3. Marco patrimonial y territorial 120
      3.3.1. Edafología del terreno 120
      3.3.2. Contaminación del suelo 121
      3.3.3. Inundabilidad 122
      3.3.4. Paisaje urbano 123
      3.3.5. Patrimonio construido 123
      3.3.6. Ordenación vigente 126
         3.3.6.1. Plan de Gobierno de Ordenación Urbana 1999 y PERI Burtzeña 2005 126
         3.3.6.2. PERI 2012 Burtzeña 126
         3.3.6.3. PERI Burtzeña 2012 referido al pabellón Fesa-Ercos 126
         3.3.6.4. Aspectos positivos de la ordenación vigente 127
         3.3.6.5. Aspectos negativos de la ordenación vigente 127
   3.4. Análisis constructivo 128
      3.4.1. Cimentación y solado 128
      3.4.2. Pilares 129
      3.4.3. Cerchas y pasarelas colgantes 129
      3.4.4. Cerramientos de cubierta 131
      3.4.5. Cerramiento de fachada 132
      3.4.6. Particiones interiores 132
      3.4.7. Recogida de aguas 132
      3.4.8. Machones y muros de ladrillo 133
   3.5. Protección del recinto 133
      3.5.1. Boletín Oficial del País Vasco 02/01/2002 134
      3.5.2. Boletín Oficial del País Vasco 23/10/1996 135
4. Propuesta de una nueva reutilización del patrimonio industrial 135
   4.1. Ejemplos de reutilización industrial en uso privado 135
   4.2. Propuesta de nueva ordenación 138
5. Propuesta de intervención en edificios patrimoniales 141
   5.1. Propuesta de nuevas edificaciones 142

Conclusiones 145

4. *Pabellón nº 6*: laboratorio de artes escénicas en Zorrotzaurre
Luis Bilbao Larrondo 149

1. La génesis de un sueño 150
2. La formación y consolidación del proyecto 161
3. Epílogo 179

Reconfiguración socio-espacial del borde fluvial y urbanismo de reconstitución

5. La transformación del frente fluvial de Zorrotzaurre en su contexto teórico y práctico
Marta González Cavia, *Jorge Cabrera Bartolomé*
Iñigo Basarrate González de Audikana 185

1. Cambio y desarrollo de las ciudades portuarias 186
2. Crisis y transformación 189
3. Nuevo paradigma 191
4. Sostenibilidad, naturalización, identidad y participación 193
   4.1. Naturalización y sostenibilidad 193
   4.2. Patrimonio e identidad histórica 195
   4.3. Ocio y accesibilidad 196
   4.4. Participación ciudadana 197
5. Zonas verdes de Zorrotzaurre 198
   5.1. Aspectos de ecología y sostenibilidad 200
   5.2. Creando y conservando identidad en Zorrotzaurre 201
   5.3. Ocio y participación 204

6. Espacios marítimo-portuarios en la Ría de Bilbao: desde su extensión metropolitana hasta la Ribera de Deusto y la península-isla de Zorrotzaurre
Isusko Vivas Ziarrusta, Amaia Lekerikabeaskoa Gaztañaga 209

1. Aproximación a la ciudad-puerto longitudinal. Coyunturas histórico-temporales 209
   1.1. Tácticas territoriales y socioculturales en dos épocas finiseculares; modernidad/'transmodernidad' después de siglo y medio de urbanización e industrialización 211
   1.2. Mirada 'póstuma' a la historia reciente de un estuario tremendamente vigoroso 214
2. Último gran bastión de remodelación urbanística a espuertas de la villa bilbaina 218
   2.1. Zorrotzaurre: huella socio-ecológica nada desdeñable para un paraje 'sostenible' 224
   2.2. Construcción y arquitectura, urbanización y paisaje en el nuevo espacio ribereño 231

MEMORIAS, TESTIMONIOS Y PERMANENCIAS
APROXIMACIONES ANTROPOLÓGICAS Y ESTÉTICAS

7. AZTARNAK, HONDAKINAK, MEMORIAK
Cristina Lasa Ochoteco 243

1. Aztarnak 243
2. Hondakinak 245
3. Memoriak 249

8. BILBAO, FORMATEO Y NUEVAS IMPREGNACIONES EN EL ESPACIO MARÍTIMO-FLUVIAL DE BILBAO. PASEO ETNOGRÁFICO POR LA ISLA DE ZORROTZAURRE
Juan Antonio Rubio-Ardanaz 253

1. Panóptico de control amable y de oportunidades 254
2. La antesala de la Ribera de Deusto y los nuevos guardianes de la Ría 257
3. Una pasarela hacia el barrio: la Ribera, El Cambio, La Plazuela y Zorrozaurre 262
4. Erribera bizirik: identidad ribereña y simbología marítima 266
5. Mejoras, vida cultural e hipsterización en el barrio 272
6. Nostalgias y orgullo reivindicativos 281
7. Edificaremos sueños: muros parlantes y performance 286

PASADO Y FUTURO PATRIMONIAL
RESTITUCIÓN DE LOS VALORES DE LA CIUDAD
DESDE LA ARQUEOLOGÍA Y EL ARTE

9. ARQUEOLOGÍA MARÍTIMA EN LA RÍA DE BILBAO: CUANDO LOS ÁRBOLES NO DEJAN VER EL BOSQUE
José Manuel Matés Luque 297

1. Arqueología marítima: definiendo el campo de actuación 298
2. Arqueología marítima en el mundo británico: un modelo de referencia 299
3. Arqueología marítima en el País Vasco: la historia portuaria 301
4. Actuaciones previas de la arqueología marítima 302
5. Distinguiendo entre basura y resto patronial 304
6. Estructuras de pesca 306
7. Rampas, escaleras y accesos al cauce 307
8. Cargaderos 310
9. Embarcaderos 311
10. Planchadas de amarre 314
11. Picaderes 317
12. Muertos de fondeo 319
13. Pecios 319
14. Otros elementos 321

Conclusión 322

10. Bilbao y sus orillas: ¿instrumentalización o saber del Arte en la transformación de nuestras ciudades?
Iskandar Rementeria Arnaiz, Ana Arnaiz Gómez 327

1. Usos y advertencias sobre los programas de arte público 331
2. Arte y compromiso social 333
3. Oteiza y el proyecto político del arte contemporáneo 334
4. Reconsideración del sitio para el saber del arte 337
5. La ciudad como obra de arte 338
6. El arte y la transformación de Bilbao 340
7. El uso de los significantes. Advertencias de lo que es la identidad y la memoria en el espacio público de Bilbao 342
8. Ambivalencia estética del paisaje urbano 343
9. Hoy: proposición IT655 345

Conclusiones preliminares 348

Reseña crítica y documentación gráfica de la exposición:
Ribera de Deusto y Zorrotzaurre: ejemplo de paisaje urbano-marítimo en la Ría de Bilbao
Amaia Lekerikabeaskoa Gaztañaga, Ainhoa Akutain Ziarrusta 353

Apéndice fotográfico 361
Sombra arrojada
Ana Galar Ariztegui 363
Memoria galduen bila
Jon del Blanco Agirrezabala 367

Resúmenes/Laburpenak/Résumés/Abstracts 373

Índice 385

ITSASMUSEUM